

ECONOMIA | SALGADO FILHO

Ministro garante verba para pista maior

CONSELHEIROS DA INFRAERO decidem sobre ampliação da área de pouso e decolagem de aeronaves no próximo dia 24. Padilha afirma, em reunião na Capital, que expansão não descarta construção de novo aeroporto na Grande Porto Alegre

ANDRÉ MAGS

andre.mags@zerohora.com.br

Calculado em cerca de R\$ 1 bilhão, o recurso para a expansão do aeroporto Salgado Filho está garantido, afirmou o ministro da Aviação Civil, Eli-seu Padilha. O ministro esteve ontem em Porto Alegre para reunião sobre o plano diretor do aeroporto. Só a expansão da pista em 920 metros (hoje tem 2.280 metros) deverá custar R\$ 700 milhões.

– Não se preocupem com restrição fiscal. Nossa secretaria (*de Aviação Civil*) tem recursos próprios. O dinheiro é nosso, do Fundo Nacional de Aviação Civil – disse Padilha.

No mês passado, o ministro chegou a anunciar que não havia necessidade de ampliação da pista. Depois que um avião da companhia aérea Azul teve de pousar na Base Aérea de Canoas, mais longa do que a do Salgado Filho, por causa de problemas no sistema de frenagem, Padilha reconsiderou sua posição.

O ministro esclareceu ontem que o objetivo é ter tanto a ampliação da pista do Salgado Filho quanto um novo aeroporto, possivelmente em Portão. Com a área para pouso e decolagem prolongada, o Salgado Filho estaria preparado para atender à demanda até 2029 ou 2030. É durante esse período que a construção do novo aeroporto, cujo nome poderá ser 20 de

Setembro, deverá ser pensada, projetada e viabilizada. A prioridade, porém, é do Salgado Filho.

– Não tem essa de abrir um e fechar o outro. Se no futuro ocorrer de o Salgado Filho ser concedido à iniciativa privada, a obrigação deverá ser de operação ad eternum – disse Padilha.

NEGÓCIOS ACABAM MIGRANDO PARA SP

Em 24 de fevereiro, os sete conselheiros da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) decidirão se o aeroporto em Porto Alegre será mesmo ampliado. O presidente da Infraero, Gustavo Vale, adiantou que vai votar a favor da medida.

Conforme dados da Agenda 2020, o Rio Grande do Sul deixa de gerar por ano R\$ 3,3 bilhões em negócios ligados ao transporte de cargas porque a pista do Salgado Filho não conta com a capacidade adequada para grandes operações. São operações comerciais que migram, em maioria, para os aeroportos de São Paulo.

A construção do prolongamento da pista poderia ter sido iniciada, pois não há mais moradias no caminho, lembra o prefeito de Porto Alegre, José Fortunati. Restam 1,7 mil famílias em outros pontos do entorno.

– Até 2016 não haverá mais nenhuma família no local, estará completamente desocupado – afirmou Fortunati.

NO PLANEJAMENTO

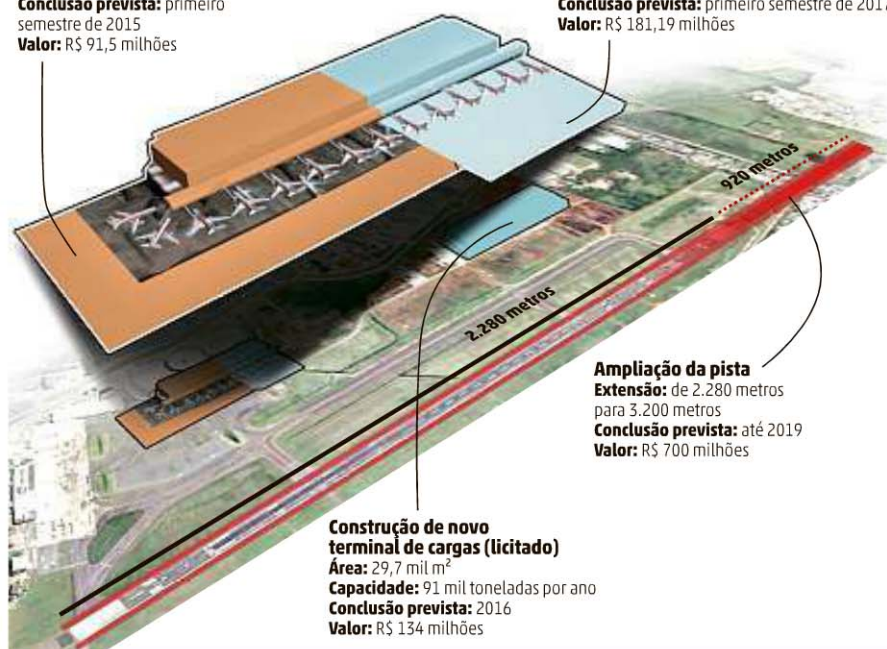
Confira as principais obras da primeira fase de expansão (até 2019) previstas no plano diretor do Salgado Filho

Ampliação do pátio de aeronaves

Área: 49,9 mil m²
Conclusão prevista: primeiro semestre de 2015
Valor: R\$ 91,5 milhões

Ampliação do terminal 1 de passageiros

Área: 38,53 mil m²
Conclusão prevista: primeiro semestre de 2017
Valor: R\$ 181,19 milhões



Construção de novo terminal de cargas (licitado)

Área: 29,7 mil m²
Capacidade: 91 mil toneladas por ano
Conclusão prevista: 2016
Valor: R\$ 134 milhões

Outras obras

• Expansão do estacionamento de veículos

Capacidade: hoje é de 430 vagas, e deve chegar a 510 no próximo mês

• Construção de hotel

Área: 12,6 mil m² (242 quartos e estacionamento com 165 vagas)
Conclusão prevista: abril de 2016

O plano diretor projeta também próximas fases: a segunda, de 2020 a 2025, prevê expansões do terminal de passageiros, pistas de taxi e pátio de aeronaves, um novo edifício-garagem, ampliação da infraestrutura de manutenção da Infraero, abastecimento de aeronaves, hangares e pátios para aviação geral, além da implantação de heliponto com sistema de balizamento luminoso. A terceira fase, de 2025 a 2029, é a continuidade da expansão a fim de assegurar o atendimento adequado da demanda por transporte aéreo.

ENERGIA | IMPACTO NA CONTA DE LUZ

Aneel aprova alta de 83,3% em bandeira tarifária

Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou preliminarmente aumento de 83,3% para a bandeira tarifária vermelha, que passa de R\$ 3 a cada 100 quilowatt-hora (kWh) consumidos para R\$ 5,50, pela mesma quantidade usada. O sistema de bandeiras tarifárias torna possível o ajuste mensal do preço da energia elétrica, confor-

me o volume de gastos do setor.

A proposta do órgão regulador é de que a nova fórmula comece a valer a partir de 1º de março. O processo será submetido a um período de audiência pública entre 9 e 20 de fevereiro para “aprimoramento”.

Os valores podem ser alterados, mas dificilmente diminuídos, já que os custos que serão levados em consideração não serão ape-

nas os extraordinários com utilização de usinas térmicas, como atualmente, mas todos os gastos adicionais das distribuidoras em um determinado mês, como a compra extra de energia, chamada de exposição involuntária.

Para a bandeira tarifária amarela, o aumento aprovado inicialmente é de 66,7%, passando de R\$ 1,50 a cada 100 kWh consumidos para R\$ 2,50. A faixa ver-

de não tem cobrança extra.

Os novos valores poderão representar acréscimo de quase R\$ 6,5 bilhões na arrecadação prevista pela agência. De acordo com Tiago de Barros Correia, diretor do órgão regulador, a previsão era, no pior cenário, obter montante máximo de R\$ 10,6 bilhões. Com o aumento, esse valor poderá chegar a R\$ 17 bilhões.

“

São três itens a que o consumidor deverá estar atento, porque uma redução no consumo permitirá que a bandeira vermelha não permaneça ao longo de todo o ano.

TIAGO BARROS CORREIA

Diretor da Aneel, ao ressaltar que 66% do consumo concentra-se basicamente em ar-condicionado, chuveiro e geladeira