

economia

Custo para reabrir aeroporto chega a R\$ 362 milhões

Fraport entregou ao ministro Paulo Pimenta uma lista de demandas

/ CLIMA

Patrícia Comunello

patriciacomunello@jornaldocomercio.com.br

A Fraport Brasil, concessionária do Aeroporto Internacional Salgado Filho, estima em R\$ 362 milhões o “custo inicial” para colocar o complexo aeroportuário novamente em operação em Porto Alegre. O aeroporto está fechado desde 3 de maio devido à inundação. A descrição detalhada de itens e ações foi entregue ontem pela CEO da empresa de capital alemão, Andreea Pal, ao ministro extraordinário de Apoio à Reconstrução do Rio Grande do Sul, Paulo Pimenta, em reunião na Capital. “Foi muito boa”, disse Andreea, sobre a agenda. Ela também apresentou ações tomadas até agora, desde limpeza das áreas, drenagem e começo de testes na pista, que é a grande incógnita e depende de testes. A previsão da concessionária é de reabrir o Salgado Filho em dezembro.

“A Fraport está com pressa máxima para recuperar e voltar o quanto antes, como nós e governo federal”, disse o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado, Ernani Polo, que acompanhou a reunião. “O cálculo tem desde equipamentos eletrônicos,

raio-x, sistema de bagagem à recuperação da áreas da pista”, lista Polo, citando que Pimenta fez contato com Brasília e disse que a intenção é ter novidade de recursos até sexta-feira. “O aeroporto é a grande prioridade na logística”, garantiu o ministro. A concessionária já pediu reequilíbrio econômico-financeiro do contrato à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), antevendo o rombo com o evento climático.

Mesmo antes da conclusão dos testes para dimensionar o impacto da inundação na pista, a concessionária deve começar em junho a fazer a recuperação de partes do traçado que podem ter sido danificadas pela inundação. Além disso, a concessionária poderá recorrer a empréstimos de equipamentos de outros aeroportos do Brasil para acelerar a recomposição da operação. As informações foram dadas ontem por Edgar Nogueira, vice-presidente de Operações da Fraport Brasil. Mas tudo vai depender dos resultados que os exames sobre a pavimentação, já em andamento, vão indicar. Antes de fechar, o Salgado Filho vinha tendo entre 140 a 150 voos diários, com tráfego ascendente. Em maio, a previsão era de mais de 600 mil passageiros sendo transportados.

Em abril, foram mais de 500 mil. Para julho, a projeção era de superar 700 mil, marca recorde para o complexo, que era o principal hub de aviação aérea comercial do Sul do Brasil.

Limpeza e sondagens estão sendo feitas agora na pavimentação. O Plano de Voo acessou o complexo na manhã desta terça-feira e conferiu a movimentação de equipes. A estimativa é de 45 dias de testes, o que terminaria em meados de julho, com laudo completo sobre a pista. “Se a empresa contratada entender que existe uma área que foi analisada e consiga fazer algum trabalho, vamos começar o quanto antes. Pode ser dado início (em junho)”, confirma Nogueira. A pista do Salgado Filho vinha passando por obras de revitalização desde 2023, dentro de ações normais de conservação. “Nossa pista estava quase nova. Tínhamos acabado de terminar recapeamento, pintura e grooving (ranhuras para escoar água)”, diz Nogueira. Esta condição pode ter ajudado a proteger mais contra impacto eventual da lâmina de água que ficou 20 dias sobre parte da pavimentação, mas isto só poderá ser dimensionado com os testes. Segundo o executivo, a pista é feita para ter quantidade de



TÂNIA MEINERZ/JC

Pista acumula muita lama após mais de 30 dias debaixo d'água



TÂNIA MEINERZ/JC

Carros que estavam em nível inundado são retirados por guinchos

água, mas que escoo rapidamente. “Nosso ponto principal aqui é a segurança.”

Um dos desafios será o prazo para repor equipamentos, que são em sua maior parte importados. Esteiras para retirada de bagagens ficaram sob a água e podem ter tido dano. São conjuntos trazidos de fora. Nogueira diz que a concessionária poderá recorrer a empréstimos de outros terminais e concessionárias, caso se possa reabrir o terminal e haja maior demora para receber de fabrican-

tes. A medida já foi adotada para montar a estrutura no ParkShopping Canoas, que virou terminal provisório onde ocorrem check-in e embarques. Os passageiros são levados de ônibus até a Base Aérea de Canoas. Para ter mais voos na Base Aérea, Nogueira explica que é preciso viabilizar a operação noturna da base. A Fraport está tratando com a Anac e a Aeronáutica. São 10 voos diários na base hoje, entre chegadas e partidas. Nogueira previne que a maior oferta também vai depender das aéreas.

Marcas da cheia permanecem em áreas afetadas

O terminal de passageiros apresenta ainda barro em parte do piso e marca de onde chegou a água nas paredes no primeiro piso. Tem vegetação em bancos e nos banheiros na área de desembarque doméstico, trazida pela inundação.

A maioria das operações de varejo está fechada, sem movimentação de limpeza. Escadas rolantes também estão com barro e ainda vão ter avaliação. Na saída do desembarque, o painel gigante onde eram estampadas partidas e chegadas de voos está fora de operação. O terminal está sem energia.

Devido à inundação, a casa de força que transforma a carga recebida da CEEE Equatorial ainda não foi religada. A casa energiza também os instrumentos de luzes da pista e outros aparelhos. Por isso, ainda não é possível sa-



TÂNIA MEINERZ/JC

Na área de transporte de bagagens, parte do piso sofreu elevação

ber a extensão dos danos. Na parte externa, chama a atenção a sujeira que envolve equipamentos de raio-x e processamento, usados para fluxo de funcionários e pessoal de terceiros na “área ar”. Parte do piso na área coberta de retar-

guarda foi elevado pela água.

Na área externa ao terminal de passageiros, nos dois edifícios de garagens, começaram a ser liberados os veículos que estavam no local no dia 3 de maio. Proprietários foram ao local para retirada.

Complexo estuda drenagem com contenção mais robusta

Foi muita água ou a drenagem ao redor do aeroporto não deu conta do volume de água que gerou a cena quase inacreditável da pista de pousos inundada. Ou as duas coisas. O complexo do Salgado Filho tem um sistema próprio de drenagem que foi robustecido desde a chegada da Fraport Brasil.

Na ampliação da pista, de 2.290 metros para 3,2 mil metros, previsto no contrato da concessão, a empresa instalou, além da conta das obras do traçado, um conjunto de Bacias de Detenção (BDs) para receber água de chuva. Nas laterais da pista, estão diversos “piscinões” que fazem essa reserva. Os “piscinões” têm capacidade para armazenar 1 milhão de metros cúbicos, equivalente a 400 piscinas olímpicas. Todos estão cheios e transbordaram.

Este sistema podia ser percebido do alto, em sobrevoos, como quem estava em aeronave após a decolagem ou antes do pouso, dependendo do lado de acesso ao terminal, quando ele estava ativo.

“As bacias servem não só para drenar água da pista, mas do bairro, ao escoar para os arroios Areia e dos Ratos. “Antes a pista alagava, agora precisamos de uma obra de contenção para proteger o aeroporto”, diz Edgar Nogueira, vice-presidente da Fraport Brasil. Segundo ele, estão sendo feitos estudos sobre como terá de ser esta nova proteção. No atual evento, parte da pista ficou submersa, mesmo com as BDs. Para acelerar a retirada da água, a Fraport teve ajuda de arroseiros que levaram bombas usadas nas lavouras irrigadas para reforçar a drenagem.