

## **Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC**



**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública sobre a Revogação da Portaria 187/DGAC de 8 de março de 2005, realizada no dia 22/01/2009 nas dependências da ANAC/RJ**

## COMENTÁRIOS RECEBIDOS DA AUDIÊNCIA PÚBLICA E SUAS RESPECTIVAS OBSERVAÇÕES

ORIGEM/COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p><b>DELMO PINHO</b></p> <p>“A primeira observação que eu gostaria de fazer é com relação à data da transferência do voos do Santos Dumont para o Galeão. O arquivo de vocês está errado. Não foi em 2005, mas em 29/08/04. Três meses e pouco antes. O segundo ponto que nós discordamos bastante da análise que foi feita na estatística pela ANAC é com relação à taxa de transferência de passageiros dos voos internacionais para os nacionais que a ANAC apresentou sendo da ordem de apenas 1,1%. Ou seja, num voo de 100 passageiros, somente uma pessoa iria saltar no Galeão e embarcar em outro voo com destino a Brasília, a Curitiba ou a qualquer outro destino nacional. Esse é um equívoco grave, que apresenta uma deformação muito grande, porque nós fizemos uma pesquisa extremamente detalhada com as companhias de aviação e chegamos a uma média de taxa de transferência de 30%, no mínimo. Existem companhias que vão de 15% até outras companhias que vão a 55%. Existem voos para Nova York onde mais de 50% dos passageiros não são do Rio de Janeiro, o que realmente configura o Rio de Janeiro como sendo um hub nacional e internacional. Como funciona a história do hub? O hub internacional é uma decorrência. O aeroporto começa a ter uma grande quantidade de voos nacionais e começa a ser atraente para as companhias internacionais. O que nós não podemos entender é a ANAC errar em trinta vezes. É a mesma coisa que comparar a altura de uma pessoa em um metro, quando ela tem 30 metros de altura. Esse é um erro crasso. Isso desvirtuou bastante a análise que a ANAC fez. Estranhei também porque em Brasília nós já havíamos colocado esses dados, que foram confirmados publicamente pela TAM, naquela reunião que foi cancelada, com taxa de transferência da ordem de 45%, e a ANAC manteve os números que estão colocados na Internet. O Galeão, ao contrário do que está sendo colocado aqui, é um hub internacional. Temos voos diários e diretos para Nova York, para Lisboa, para Paris, para Washington, para Miami, para Buenos Aires e para uma série de outros destinos. Então a análise se equivocou. Evidentemente, as principais linhas de alimentação para o Rio de Janeiro são Brasília, Belo Horizonte, Vitória e Curitiba. Esse é o nosso quadrado principal. Na hora em que nós conseguirmos dividir esse tráfego, essa demanda de passageiros do galeão com o Santos Dumont, quem vai pagar caro é o consumidor do Rio de Janeiro e do Brasil porque o banco de conexões nacionais do Galeão vai ficar enfraquecido e os voos internacionais migrarão gradativamente para outro estado. Eu acho que não é isso que os cariocas querem. Estamos lutando tanto para que o Rio de Janeiro tenha voos internacionais em quantidade crescente, e esse é um erro grave que a ANAC não esclareceu, embora tenha tido um mês para esclarecer à Secretaria de Transportes sobre isso. O segundo ponto é que a ANAC insiste em não utilizar instrumentos de mercado e fala tanto em mercado. Nos aeroportos aonde existe uma demanda extremamente concentrada em algumas horas – eu vou citar o Aeroporto de Guarulhos, o maior do Brasil –, por que a ANAC não está aumentando a tarifa aeroportuária durante o horário de pico, quando todo mundo quer</p>	<p>Os dados estatísticos referidos, que constam na Exposição de Motivos, foram obtidos com a INFRAERO e usados para efeito de comparação entre os aeroportos do Galeão e Guarulhos. Portanto, eventuais problemas de metodologia estarão presentes em ambos os aeroportos. O objetivo era simplesmente comparar em termos proporcionais o crescimento da conectividade do Galeão em relação a Guarulhos nos últimos anos.</p> <p>A ANAC está cumprindo seu papel legal. Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.”</p>

<p>voar e abaixando, bastante, o horário do vale aonde ninguém quer voar? Ela quer criar, fora dos mecanismos tradicionais de mercados um verdadeiro conflito operacional, desarmando a rede de aviação das companhias que estão assentadas no Galeão e que nós levamos tantos anos para conseguir esse resultado que, hoje, você vai do Galeão para a maioria dos destinos nacionais e para muitos internacionais. O terceiro ponto: é que discordo, também, frontalmente, da análise da ANAC; ela está praticando política pública de transporte aéreo e esse papel não cabe, legalmente, à ANAC, o poder concedente é que tem que fazer isso, é o Governo Federal através da Secretaria de Aviação Civil e da CONAC, não cabe à ANAC. Ela, então, regula e faz política pública. Considerando que alguns diretores já foram aos jornais, colocando qual é a posição da ANAC sobre a abertura do Santos Dumont, ela está na situação de um juiz que já tem a sua sentença pronta antes de começar o julgamento. Por quê? Porque ela confunde o papel de autoridade, de lançadora de política pública com autoridade reguladora. É um erro muito grave e cria todas essas disfunções que nós estamos vendo.”</p>	<p>Não há previsão legal nem política pública instituída pelo CONAC, conforme admitido na contribuição, que respalde o estabelecimento, pela ANAC, da vocação operacional de determinados aeroportos. Por sua vez, a Agência, no desempenho de sua função institucional, tem o dever de regular e fiscalizar o segmento de aviação civil, balizando-se pelas regulamentações técnicas existentes, pelas diretrizes de políticas públicas emitidas pelo CONAC e pela Legislação vigente.</p>
<p><b>JÚLIO BUENO</b></p>	<p>Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.” Desta forma, a ANAC está cumprindo seu papel legal.</p>
<p>“Bom dia a todos. Eu queria me dirigir a todos, muito respeitosamente, manifestando a posição do estado do Rio de Janeiro, do governo do estado do Rio de Janeiro, do município do Rio de Janeiro contrária à proposta da ANAC. Eu queria dizer que o governo do Rio está representado, aqui, pelo Secretário de Desenvolvimento Econômico; pela Secretária Márcia Lins, Secretária de Turismo, Esporte e Turismo; pelo Secretário Júlio Lopes, de Transporte; pelo Presidente da TURISRIO; por vários subsecretários. O governo do município está representado pelo Secretário de Transporte, Alexandre Sansão; pelo Secretário de Turismo Antônio Pedro Figueira de Mello; e pelo Assessor-Chefe Econômico do Prefeito Eduardo Paes, Felipe Góes; e, também, Presidente do Instituto Pereira Passo. Eu estou dizendo isso porque nós, respeitosamente, estamos aqui, para nos manifestarmos – como eu mencionei – contrários à proposta da ANAC por alguns dos motivos que o nosso subsecretário Delmo falou, mas eu queria enfatizar algumas coisas: primeiro, que o Rio de Janeiro é uma cidade internacional e, por sê-lo, precisa ter um aeroporto internacional, conectividade e nós estamos convencidos, através de estudos que fizemos, que é necessário, nesse momento, que os voos domésticos migrem para o Galeão. Também é importante dizer, que o dado da realidade, quando o Santos Dumont conviveu com o Galeão de forma aberta, o Galeão quase acabou. Isso é um dado da realidade para reflexão de todos. Quer dizer, as elações, as deduções em cima de curvas e tal não podem esquecer o fato concreto de que quando o Galeão conviveu com o Santos Dumont, o Galeão quase foi ao buraco. Está certo? E foi isso que</p>	<p>Com relação à empresa VARIG,</p>

<p>fez com que houvesse a mudança na legislação. Outro fato importante – que eu queria mencionar – é a questão da Copa do Mundo de 2014 e a nossa candidatura às Olimpíadas de 2016: como todos sabem – quase todos sabem – a pior nota que tivemos para 2016, para a nossa candidatura, foi no aeroporto. A partir daí, o Presidente Lula e o Governador Sérgio Cabral tomaram a decisão de fazer a concessão do Galeão. E, diferentemente, do que o nosso companheiro da ANAC falou, nós achamos que não, que nós precisamos, nesse momento, assegurar ao empreendedor internacional a vida ao Galeão e que, se por acaso, for feita a abertura do Santos Dumont, que seja feita de forma pensada, planejada. É importante, também, mencionar isso. Também, alguns números da ANAC me permitam dizê-lo: nós interpretamos de forma distinta, por exemplo, a ANAC tem falado que o Rio de Janeiro cresceu o número de passageiros menos do que a média nacional. É verdade, isso. Assim como São Paulo, também, o fez. Por que isso? Porque nós partimos de bases muito pequenas, porque o Rio de Janeiro teve outro problema com a quebra da VARIG, portanto, o número tem que ser qualificado, não pode ser colocado dessa maneira. Por fim, eu queria dizer que nós, do governo do Rio de Janeiro, tanto do estado quanto do município – que eu tenho a honra, aqui, de representar –, somos absolutamente a favor da concorrência; nós somos a favor, também, de uma coisa fundamental chamada “ativismo estatal”: o estado não pode se abster de fazer política pública quando isso beneficia a coletividade; o somatório dos desejos individuais não representa, necessariamente, o desejo e o benefício da coletividade. Está certo? Nesse sentido, é que nós estamos tomando essa posição manifesta pelo governador Sergio Cabral. É importante dizer. O Prefeito Eduardo Paes, por escrito à ANAC, mas dizendo isso, que ninguém tem o monopólio da defesa da concorrência. O estado do Rio e a Prefeitura do Rio defendem a concorrência. Mas com o ativismo estatal. Muito obrigado.”</p>	<p>cabe ressaltar que a mesma tinha operações de âmbito nacional e, portanto, a sua saída do mercado afetou o tráfego de passageiros no país como um todo e não apenas no Rio de Janeiro.</p> <p>Destaca-se ainda que qualquer análise para a cidade do Rio de Janeiro deve ser feita levando em conta o movimento dos dois aeroportos e não apenas um deles. Ambos os aeroportos são parte da infraestrutura disponível para a cidade e o estado do Rio de Janeiro, e o seu aproveitamento conjunto no passado mostrou resultados positivos para o Rio de Janeiro.</p>
<p><b>MÁRCIA LINS</b></p> <p>“Bom dia. Eu queria começar agradecendo à ANAC pelo privilégio de a gente estar realizando essa audiência pública aqui no Rio de Janeiro, e houve certa dificuldade de a gente conseguir isso, e nada mais legítimo do que a população do Rio de Janeiro poder se manifestar sobre um tema tão importante. Quero reforçar a posição do Governo do Estado em relação ao cancelamento dessa Portaria, e a gente se manifesta junto com o governo municipal e também com o Governo Federal nessa batalha que tem sido a de trazer para o Rio de Janeiro os voos internacionais, e fazer a recuperação desse importante aeroporto, que é o Aeroporto Internacional Tom Jobim. A posição do Governador é muito clara. Ninguém aqui, como já falou Julio, é contra a livre concorrência; mas ela não pode se sobrepôr à população carioca, ao que o governo entende como sendo prioridade e estratégia do governo. A questão do Aeroporto Internacional Tom Jobim é uma estratégia de governo. Como bem lembrou o Secretário Julio Bueno, a gente está em um momento de avaliações de comissões internacionais, pros quesitos importantes para eventos que já vão ser realizados, como a copa do mundo, e para as olimpíadas que, se tudo der certo, a gente vai conquistar em outubro. Essa é uma estratégia de governo que vem sendo traçada pelo Presidente, pelo Governador e pelo Prefeito Eduardo Paes, e por todos os secretários. O desejo pela concorrência de mercado, que também é</p>	<p>Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.” Desta forma, a ANAC está cumprindo seu papel legal.</p>

<p>legítimo, e vai acontecer naturalmente no momento em que isso for possível, não pode se sobrepor a isso. Falando especificamente do turismo, eu queria passar rapidamente algumas informações. O Rio de Janeiro hoje tem cerca de 20% dos congressos e convenções internacionais do Brasil. O transporte aéreo é o meio que traz o maior número de turistas, tanto a passeio como a negócios. Aqui tem um quadro, que eu não vou me estender, que fala um pouco dessas curvas e números. O turismo, na parte aérea é o mais importante. O turista internacional chega por via aérea. O Rio de Janeiro é sim o portão de entrada do Brasil. Essa é uma característica importante, que tem que ser marcada. Em agosto de 2004, começaram as transferências dos voos do Aeroporto Santos Dumont para o Aeroporto Tom Jobim, como já ressaltamos. Foi mudando um pouco o quadro. A gente veio perdendo os voos internacionais. Depois, veio a crise da Varig. É um processo árduo, que a gente vem fazendo até hoje. A gente viaja o mundo inteiro, em todas as feiras internacionais, com o Ministério do Turismo e com a EMBRATUR, para tentar resgatar um pouco disso. Com muita dificuldade, a gente trouxe voos da British direto de Londres, vários voos americanos, vários voos internacionais que só a gente sabe a dificuldade, porque você tem que trazer rentabilidade para que esses voos retornem. A conectividade é um fator primordial para isso. Aqui a gente tem outro quadro falando da movimentação dos voos domésticos e internacionais. O cancelamento da Portaria, como a gente falou, vai inviabilizar essas conexões internacionais. A gente já tem recebido sinalização das companhias que, se isso acontecer, elas vão ter que suspender os voos que, com muita dificuldade, a gente conseguiu trazer para o Rio de Janeiro. Isso prejudica sensivelmente a questão do tráfego internacional e da demanda turística. Seria uma incoerência eu, como secretária de turismo de Estado, estar querendo trazer, da mesma forma que o Antônio Pedro no município está brigando porque a gente tem eventos internacionais como o réveillon e o carnaval, trazendo turistas para a cidade se a gente fosse contra uma abertura que de fato trouxesse turistas para o Estado. É porque realmente isso não vai acontecer. A gente sabe porque já viveu isso. A gente está em um momento estratégico e não pode cometer o mesmo erro. Se a gente cometer esse mesmo erro, vai ser um erro para a cidade do Rio de Janeiro e para o Brasil. A gente vai perder o que a gente, com muito custo, com muito trabalho e com muito profissionalismo, está fazendo para trazer esses eventos internacionais de porte, que não são fáceis de serem trazidos para qualquer cidade do mundo. A gente tem a oportunidade de sediar a copa e a olimpíada, e a gente tem sim que prestar atenção nesses itens, que são a nossa pontuação mínima e que a gente, com muito trabalho, junto com o governo federal, vai conseguir reverter esse quadro. É um quadro que existe, e que não é simplesmente um mapinha com números que sobem e descem. É uma realidade. A gente sabe que é verdade. A gente tem ainda uma questão de postos de trabalho do aeroporto. Até o ano 2000, a gente tinha cerca de 20.000 postos de trabalho diretos e indiretos no Galeão. Foi perdendo isso. A diminuição fez com que se chegasse em torno de 6000. Atualmente, a gente já conseguiu recuperar. A gente tem hoje cerca de 15.000 pessoas trabalhando com atividades no aeroporto, incluindo a movimentação operacional, ou seja, hoje o Santos Dumont tem a capacidade de 8 milhões, o Tom Jobim de 15 milhões, e o Tom Jobim é sim um hub internacional que tem uma capacidade que nenhum outro aeroporto da América Latina tem. Ele tem capacidade de chegar a 20 milhões. Quem sabe, nos próximos trinta anos, ele pode ter muito mais. A gente não...”</p>	<p>Não há previsão legal nem política pública instituída pelo CONAC, conforme admitido na contribuição, que respalde o estabelecimento, pela ANAC, da vocação operacional de determinados aeroportos.</p> <p>Destaca-se ainda que qualquer análise para a cidade do Rio de Janeiro deve ser feita levando em conta o movimento dos dois aeroportos e não apenas um deles. Ambos os aeroportos são parte da infraestrutura disponível para a cidade e o estado do Rio de Janeiro, e o seu aproveitamento conjunto no passado mostrou resultados positivos para o Rio de Janeiro.</p>
<p><b>WILLIAN KREIN</b></p>	<p>Conforme a Lei nº 11.182/2005,</p>

“Eu gostaria de convocar a ANAC a revogar também a resolução que proíbe voos em Congonhas durante a madrugada. Isso também vai contra aquela lei de fundação da ANAC, assim como essa do Santos Dumont. Portanto, a menos que a ANAC esteja disposta a comprar essa briga, eu não entendo também porque está comprando essa. O Santos Dumont liberado vai se tornar um ambiente de gestão de capacidade. Todos os slots vão ser ocupados rapidamente. A capacidade de oferta do Santos Dumont é menor do que a demanda atual do Rio de Janeiro, e é nesse ambiente que as companhias querem se inserir. Ele, de fato, para as companhias, é um ambiente próspero. Elas conseguem subir as tarifas. Na questão da concorrência, de fato, dentro do Santos Dumont, que não se aplica. Não é necessário esforço para atrair passageiros para o Santos Dumont. Ele foi construído sobre o marco zero da cidade do Rio de Janeiro. Nenhuma outra cidade do mundo tem essa posição. A vantagem do Santos Dumont de concorrência com o Galeão é incomparável. O Morro do Castelo está debaixo do Santos Dumont. Só para você ter uma noção da questão. Os maiores terminais do país, como São Paulo, juntando Congonhas e Guarulhos, Brasília, Belo Horizonte e Rio de Janeiro são os maiores. Apenas o Rio de Janeiro e Belo Horizonte ainda estão com crescimento de tráfego. Ao contrário de São Paulo e Brasília. Isso prova que, mesmo nesses tempos de crise, a resolução que proibiu os voos no Santos Dumont continua surtindo efeito. O tráfego desses aeroportos ainda continua crescendo. Os números da ANAC sobre a questão dos voos para Belo Horizonte, Brasília, Vitória, mostrados na apresentação, têm grandes falhas. A questão é. Se antes tínhamos mais voos, é porque as companhias tinham aeronaves menores. A Transbrasil, a VARIG, a Vasp, a GOL e a TAM só operavam com 737-200, 737-300 e 737-700, contra os atuais 737-800, e a TAM tinha um Fokker 100, contra, agora, um Airbus 320. Realmente, a quantidade de voos vai ser menor, porque a capacidade de cada aeronave é maior. A questão de Brasília também é complicada, porque se antes nós não tínhamos voos para Manaus sem paradas e para Goiânia, obviamente o aumento dos voos para Brasília não vão ocorrer agora se nós estamos em um estágio superior de oferecer voos para Manaus e para Goiânia, que antes não eram oferecidos. O argumento de que o Aeroporto Santos Dumont é de melhor acesso para a cidade do Rio de Janeiro, é falho. Porque ele é só melhor acesso para os moradores da zona sul e do centro. Para as pessoas que moram na Barra da Tijuca, na zona oeste e na zona norte, o Galeão é de melhor acesso para todo o estado do Rio de Janeiro. Temos que pensar em todo o estado do Rio de Janeiro. O Galeão é primário para todo o estado do Rio de Janeiro. Muito se argumentou sobre o baixo crescimento do tráfego do Rio de Janeiro. Só que a nossa economia também cresce mais devagar, assim como a de todos os estados industrializados do Brasil, que crescem mais devagar. Por isso, o tráfego vai crescer mais devagar. Outro ponto é a questão dos voos internacionalizados que são aqueles voos que todos nós conhecemos. Nós vamos até Guarulhos, passamos pelo controle de passaportes, e esses sempre foram contabilizados pela Infraero como passageiro internacional. Hoje, a gente não voa mais através de Guarulhos. Nós vamos direto para o exterior. Essa é a questão dos números. Não são mostrados os números porque a ANAC não tem profundidade nos números que apresenta. As pessoas vão para o exterior hoje. Nós temos hoje uma maior quantidade de pessoas voando sem paradas para o exterior. O que não acontecia anteriormente, quando todos pegavam o voo para São Paulo e, por isso, eram contabilizados como voos internacionais, apesar de não serem internacionais. Existe uma distorção nesses dados, que a ANAC não consegue analisar, nem hoje nem nunca mais. Esses

em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.” Desta forma, a ANAC está cumprindo seu papel legal.

A portaria 188/DGAC que atribuía restrições a Área Terminal de São Paulo foi revogada pela Resolução nº 55 de 08/10/2008. As restrições de operações noturnas em São Paulo foram estabelecidas judicialmente e incorporadas pela ANAC na referida Resolução.

dados estão perdidos. Eu tenho mais coisas para falar, mas não dá tempo.”	
<b>MAURÍCIO EMBOABA MOREIRA</b>	
<p>“Primeiro, o tempo é exíguo. Não dá para a gente entrar em considerações mais profundas. O estudo da ANAC visivelmente tem viés de base. Primeiro, o transporte aéreo é uma demanda derivada de outras atividades econômicas. Ali se faz uma quantificação dizendo que o tráfego no Rio de Janeiro diminuiu, e todas aquelas coisas que nós ouvimos dos oradores anteriores. O problema é que não foi considerado que o PIB do Rio de Janeiro cresceu muito menos do que o PIB brasileiro e o PIB de São Paulo. Essa é uma das razões pela qual tráfego não cresceu nesse período. A outra falha do estudo é que deixa de considerar a cessação das atividades da VARIG. De repente, uma empresa que detinha na época algo em torno de 30% do mercado, deixou de operar. É claro que vai diminuir a quantidade de passageiros embarcados naquele local. A outra questão é a questão do impacto econômico. Não existe um estudo de impacto econômico das medidas que se propõe. De qualquer forma, o que a gente precisa ver é que essa medida que está sendo discutida agora se insere no contexto de outras medidas que estão sob a audiência pública, em especial a da locação de slots para novos entrantes. O que vai acontecer? Exatamente o que já aconteceu no passado, em relação ao Galeão. Ele tinha um terço dos embarques do Rio de Janeiro quando se fez a transferência dos voos para lá. Os outros dois terços eram embarques no Santos Dumont. Com a transferência dos voos, subitamente se inverteram as posições. Dois terços ficaram no Galeão e um terço no Santos Dumont. O que vai acontecer, naturalmente impellido pelas forças do mercado é exatamente o inverso e muito rapidamente. Com isso, deve-se desestabilizar as conexões internacionais do Rio de Janeiro, porque provavelmente a oferta doméstica deve ser reduzida em torno de 50% de voos no galeão, porque passa de dois terços para um terço, e ninguém vai ficar voando vazio naturalmente. Outro aspecto que chama a atenção é o açodamento da ANAC, em introduzir medidas de grande impacto no setor, quando a experiência mundial é que essas medidas são necessárias, elas são sempre temas difíceis, que devem ser tratados, mas são temas que são tratados de cinco a dez anos. Hoje, na Europa Ocidental, é assim que se faz. Quando precisa mudar, não há problema. Só que é uma mudança sempre transitória, porque nessa indústria é muito difícil ganhar pouco dinheiro e muito fácil perder muito dinheiro. Isso deve ser tratado com a cautela adequada e com o tempo adequado. O viés da proposta é muito interessante. A outra medida sob a audiência pública diz respeito à locação inicial de slots, e é feito um exercício no Aeroporto Santos Dumont. Existe um dimensionamento conservador do Aeroporto Santos Dumont no qual, segundo o estudo, o gargalo está no número de posições de pátio. É atribuído a cada posição de pátio, um intervalo de uma hora de tempo. Na verdade, é risível em um aeroporto central de um país que quer ser desenvolvido, com um intervalo de tempo de solo de uma hora. A questão é que hoje está limitada em 23, e o espaço aéreo em 26. O viés funciona e rapidamente vai ser criada uma saturação no Santos Dumont, porque vai atingir os 90% previstos na outra Portaria em exame, e acontece que se faz uma revisão menos conservadora, aumenta-se a capacidade do Santos Dumont e entram em vigor as medidas para a alocação de novos slots para outras empresas. Assim, se forja uma escassez em um ponto específico e se dá a oportunidade para o uso de outra medida. Por isso, eu disse aqui que essas coisas precisam ser vistas no seu conjunto, e não isoladamente.</p>	<p>Com relação à empresa VARIG, cabe ressaltar que a mesma tinha operações de âmbito nacional e, portanto, a sua saída do mercado afetou o tráfego de passageiros no país como um todo e não apenas no Rio de Janeiro. Conforme dados disponíveis no Portal Ipeadata, contrariamente ao que se argumenta, o PIB do Estado do Rio de Janeiro cresceu 19,12% no período de 2003 a 2006, superando os 12,57% de SP e os 13,38% do Brasil. A análise de aspectos sociais, econômicos e ambientais é bastante complexa e engloba outros órgãos de governo nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>O mandato da ANAC, conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º é observar “...exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.”</p> <p>O atual limite está na capacidade do espaço aéreo. O CGNA (Centro</p>

<p>Eu recomendaria, para finalizar, que fosse contratada uma consultoria internacional específica.”</p>	<p>de Gerenciamento de Navegação Aérea) estabeleceu a capacidade praticada em 33 movimentos por hora, e quando apresentar condições meteorológicas por instrumentos (IMC) em operação simultânea com o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão a capacidade será de 23 movimentos por hora. A ANAC optou por reservar à aviação regular a capacidade em condições IMC, ou seja, 23 movimentos por hora, prezando pela regularidade das operações.</p>
<p><b>FRANCISCO KLUJSZA</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Bom dia. Eu sou apenas um usuário. Eu estou vendo uma briga enorme, com cada um defendendo os seus interesses pessoais, ou de grupos, e deixando a gente de fora. Esse é o problema. O negócio do voo internacional não tem nada a ver com o voo doméstico. Para quem está embarcando e vindo para cá, a ponte aérea só existe porque atende a um voo doméstico para os passageiros da ponte Rio-São Paulo. E os outros estados? Porque, por exemplo, para eu ir a Vitória, para Belo Horizonte, para Curitiba ou para Porto Alegre, eu tenho que ir para o Galeão? Eu tenho que enfrentar aquela linha vermelha, em um estado que está defendendo tanta mudança, não está fazendo nada para nos defender. Todo dia, é assalto e morte. Voltando ao assunto: os voos do Santos Dumont são, apenas, voos domésticos, diferentemente dos voos internacionais. Os voos internacionais perderam passageiro porque as companhias aéreas – por motivos quaisquer – mudaram todas as suas sedes para embarque para São Paulo, daí, caiu Galeão. Então, está aquele negócio lá está vazio. Agora, estão querendo encher o Galeão a custa da gente. Paris e Nova York são exemplos de como é que se resolve o problema: Paris tem dois aeroportos domésticos e um internacional – que é o De Gaulle –, Nova York tem o Kennedy que é o internacional e tem o outro aeroporto, o La Guardia, que é o nacional, não existe briga e ninguém morre por causa disso. O seguinte: o usuário como é que fica nessa brincadeira? Porque isso virou uma brincadeira. Na realidade a ANAC está correta porque ela está defendendo os interesses do usuário, ela não está defendendo os interesses de outros. As próprias companhias aéreas estão querendo fazer voos. Por exemplo, eu, para ir para Porto Alegre pela GOL, eu tenho que ir à Congonhas porque o voo dela é Congonhas-Porto Alegre; esse que é o detalhe, basta tu veres a lista de coisa. Para ir pelo outra empresa lá – que eu não me recordo qual é o nome –, para ir, tem que ir à Campinas para ir de Campinas à Porto</p>	



<p>Alegre. Isso é outro absurdo. Por quê? Porque não pode descer em Santos Dumont, então, a gente é obrigado a se sujeitar a essas coisas que não têm nada haver. Em suma, como usuário, para mim, a ANAC está correta no que ela está fazendo. Esse negócio de... tem que separar voo doméstico é voo doméstico, é Santos Dumont; voo internacional é de lá, que arrumem as companhias de São Paulo, que venham para cá também, aí, é outra coisa, mas não tem nada que haver. E os voos de 2014/2016 vão ser somente voos internacionais que não vão interferir com Santos Dumont, vai tudo para o Galeão. Lógico. É isso o que eu tinha”</p>	
<p><b>MARIA ANTONIA ASSUNÇÃO</b></p>	<p>Os dados estatísticos referidos, que constam na Exposição de Motivos, foram obtidos com a INFRAERO e foram usados para efeito de comparação entre os aeroportos do Galeão e Guarulhos. Portanto, eventuais problemas de metodologia estarão presentes em ambos os aeroportos.</p>
<p>“Bom dia a todos. Agradecemos à ANAC a realização dessa audiência pública, aqui, no Rio de Janeiro, para que todos possam ser melhores esclarecidos, porque, nos parece, que está havendo muita desinformação nessa questão. Não estamos, aqui, discutindo a liberação de voos para uma ou outra companhia, mas, sim, os interesses do estado do Rio de Janeiro. Bom, resumindo: temos o Aeroporto Galeão com a maior pista de aterragem do Brasil equipado com o que há de mais moderno em tecnologia de controle de voo, com movimento de passageiros de, aproximadamente, um milhão por mês. O crescimento de tráfego de passageiros nos dois aeroportos do Rio de Janeiro, nos dois principais – Galeão e Santos Dumont –, entre 2003 e 2007, foi de 37%; em São Paulo, foi de 44%. Há, aqui, uma diminuição, mas não é tão grande como pode parecer crer quando comparamos com a média nacional, nós temos que comparar com iguais a nós ou semelhantes, no caso, o estado de São Paulo é o estado de maior poder econômico no País. Quanto ao tráfego internacional de passageiros, no mesmo período – de 2003 a 2007 –, houve um aumento, no Rio de Janeiro, de 10%. Com a saída da VARIG, em 2006, nós tivemos, no terminal 2 – onde a VARIG operava –, uma diminuição de 62% do tráfego de passageiros. Já no terminal 1, onde está a maior parte das empresas de internacionais, tivemos um aumento de 65%; tivemos um grande aumento, um grande incremento de voos diretos ao exterior. Todos devem se recordar que, em 2003, tínhamos que ir a outros estados para pegar aviões para o exterior, as linhas áreas não operavam mais com voos internacionais diretos no Rio de Janeiro e, agora, estão operando. E dependem das conexões para isso, dependem, sim, porque 30% do tráfego, em média – nós temos dados de empresas aéreas que algumas têm 15%, outras têm até mais de 50%, então, em média, 30% do tráfego – das empresas aeras é de conexão. A ANAC, depois, poderá fazer melhores estudos porque os dados da ANAC baseiam-se nos dados da INFRAERO – não vou explicar, aqui, agora –, mas, realmente, há um erro aí porque esse recolher dados é baseado em cima de taxa de embarque. E o passageiro que vem do internacional para fazer uma conexão, no Rio, para um voo doméstico, não paga taxa, aliás, paga taxa, portanto, não consta, ali, como conexão e é uma conexão. As principais conexões são, nesse momento, para Vitória, Brasília e Curitiba, seguida de Florianópolis e Porto Alegre. A carga, também, teve um incremento, nesse período, de cerca de 30% porque, quando temos maior oferta de aviões grandes – que os voos internacionais são operados com aviões de <i>wide body</i> –, aumentamos, também, a capacidade de carga. E temos a Instrução Normativa 501 que permite que a carga já venha parametrizada, por exemplo, de Porto Alegre para seguir para a Europa ou para os Estados Unidos, senão tivermos esses voos no Galeão, nós vamos perder essa carga. O Santos Dumont, nesse momento, é o sétimo aeroporto em movimento de aeronaves do Brasil: está à frente de Porto Alegre, Curitiba, Confins, Recife e Fortaleza, por exemplo, portanto, não está</p>	<p>A ANAC está cumprindo seu papel legal. Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”</p> <p>Destaca-se ainda que qualquer análise para a cidade do Rio de</p>

<p>subutilizado como alguns setores podem entender. Para terminar, nós entendemos que os aeroportos Santos Dumont e Galeão devem ser complementares, não devem competir entre si e, sim, se complementar para alavancar a economia do estado do Rio de Janeiro. O crescimento já de até 23 movimentos, que é somente na questão dos instrumentos – que se formos para o visual, poder ir até trinta e tal e mais, se for necessário –, pode ser muito bem utilizado na Ponte Aérea como está sendo, agora. Muito obrigada.”</p>	<p>Janeiro deve ser feita levando em conta o movimento dos dois aeroportos e não apenas um deles. Ambos os aeroportos são parte da infraestrutura disponível para a cidade e o estado do Rio de Janeiro, e o seu aproveitamento conjunto no passado mostrou resultados positivos para o Rio de Janeiro.</p>
<p><b>ABÍLIO TOZINI</b></p> <p>“Bom dia a todas e a todos. Início elogiando à ANAC pelo formato da audiência que privilegiou a todas as pessoas e segmentos da sociedade que desejaram se manifestar. Ênfase que, no ponto de vista, nosso, como moradores desse município, o serviço aeroportuário é um serviço público; pode, eventualmente, vir a ser concedido para ser trabalhado pela iniciativa privada, mas é um serviço público. E essa história que a concorrência entre Santos Dumont e Galeão tem que ser estimulada é, obviamente, um sofisma: é impossível que você passe a ter vários aeroportos, assim como você não vai ter diversas linhas de gás para abastecer as residências, por isso a existência das Agências Reguladoras que – diga-se de passagem – não têm sido muito bem vistas pela população pelo posicionamento que elas têm tomado, nem sempre, em prol da população e, sempre, em prol dos empresários de cada segmento que elas representam. Ficamos felizes pelo governo do estado e pelo Prefeito da nossa cidade, nessa situação, estar junto com o ponto de vista das associações de moradores. Nós somos favoráveis, sim, à entrada de novas companhias no Aeroporto Santos Dumont, mas, não, ao aumento da carga do aeroporto e a Agência Reguladora pode encontrar mecanismos de permitir a entrada de quantas companhias quiserem operar no Santos Dumont sem aumentar a carga de voos. Eu, como cidadão, eventualmente, sou usuário de voos para outras cidades, que não São Paulo. Do meu ponto de vista individual, eu gostaria muito de ter um aeroporto bem pertinho da minha casa, mas longe o suficiente para não ser incomodado pelo barulho. De como cidadão, tenho que dar razão à posição do governo do estado e à posição do Prefeito da nossa cidade; a ANAC tem um tratamento parcial, ela examina o elefante como um todo, mas só está palpando uma das patas, concluindo que é um tronco de árvore. Vemos, por exemplo, esse gráfico que ela apresenta, o crescimento de voos no Brasil, como um todo, se dá porque o Brasil, como um todo, cresceu e, graças a uma política acertada, houve uma interiorização, o próprio estado do Rio de Janeiro, com todas as críticas que se tem ao governo anterior, uma das coisas positivas foi levar a interiorização da economia para o interior do estado e – já foi falado aqui –, o</p>	<p>Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.” Desta forma, a ANAC está cumprindo seu papel legal.</p> <p>Os dados estatísticos referidos, que constam na Exposição de Motivos, foram obtidos com a INFRAERO e usados para efeito de comparação entre os aeroportos do Galeão e Guarulhos. Os dados apresentam a mesma metodologia em ambos os aeroportos. O objetivo era</p>

<p>município do Rio de Janeiro teve a sua economia crescendo menos do que o estado, como um todo, e do País, como um todo; obviamente, o número de voos acompanha esse crescimento. Então, esse gráfico é uma peça – eu diria – um tanto quanto superficial e – diria – tenta manipular, usando esses dados do crescimento dos voos no Brasil, como um todo, comparando com o crescimento dos voos do município do Rio de Janeiro como justificativa. Na realidade, está claro, para atender outra companhia que lotou quase todas as cadeiras do auditório com a sua claque organizada, então, a ANAC está fazendo um papel muito feio nesse processo como um todo. Nada contra as claques organizadas, se necessárias, as associações de moradores poderiam – gostaria que parasse o meu tempo, como foi parado antes, o cidadão está me interrompendo. Gostaria de acrescentar: ainda que a dificuldade de acesso ao Galeão é um fato, a Linha Vermelha, a Avenida Brasil, eventualmente, até são interrompidas pelos nossos – já conhecidos mundialmente – tiroteios. Há que se reconhecer o esforço do Governador do estado na política de Segurança Pública – a meu ver, pessoalmente – acertada, enfrentar o que nos ameaça, não somente nesse trajeto, mas no estado, como um todo. Macaé, ontem, estava nas manchetes. Aproveito a presença das autoridades do estado e do município para cobrar a linha do metrô chegando até a Ilha do Governador, isso vai resolver um problema de acesso ao Aeroporto do Galeão; se para a questão dos Jogos – que o Rio de Janeiro tanto quer ser sede –, o Galeão foi pontuado negativamente – tenho certeza que não é pelo aeroporto, que não é uma carroça de quinta categoria, como, infelizmente, o Governador disse e, sim, pelas condições de acesso ao Galeão –; e, aí, a situação de melhorar o acesso com mais segurança, com mais rapidez, é o metrô chegando até a Ilha do Governador. A nossa proposta é, sim, abrir o Santos Dumont para novas companhias, mantendo o número de voos. Não queremos que esse aeroporto, que tem um lado voltado para o mar, mas um lado, bem próximo de uma área densamente habitada, se torne, num futuro Congonhas. Cada vez mais, notícia frequente, aeronaves caindo em centros urbanos, do ponto de vista dos moradores dessa cidade – eu trabalho aqui, no Centro – que não se abra o Santos Dumont para novos voos, se mantém a carga e abra-se, sim, a concorrência para novas companhias, utilizando os critérios democráticos.”</p>	<p>simplesmente comparar em termos proporcionais o crescimento da conectividade do Galeão em relação a Guarulhos nos últimos anos.</p>
<p><b>REGINA CHIARADIA</b></p> <p>“Cumprimento a todos, senhoras e senhores. Nesse últimos dias, eu me debrucei bastante sobre o site da ANAC e, para a minha surpresa, em todos os documentos que eu vi, que li e nos documentos que eu recebi da própria Agência para analisar, em nenhum momento, eu vi a posição da Agência em função dessa questão da perda de qualidade de vida do morador do entorno. É apavorante que esse dado passe ao largo de qualquer documento da ANAC: não se fala em poluição sonora, não se fala em riscos, não se fala em incômodo acústico, não se fala em nada que prejudique a população do entorno. É óbvio, senhores, eu entendo que todo mundo gostaria de voar mais perto da sua casa – eu moro ali perto –; agora, nem todo mundo mora, dorme, estuda e precisa ficar em casa trabalhando com o barulho de uma aeronave na cabeça. Vocês não</p>	<p>A ANAC não está propondo nenhum tipo de operação nova, apenas retirando restrições que não compete a ela estabelecer. Os procedimentos operacionais, com a revogação da Portaria 187/DGAC, continuarão os mesmos. A portaria em questão não trata de assuntos ambientais ou ligados ao ruído.</p>

<p>podem imaginar e isso é importante. Inclusive, eu quero solicitar, oficialmente, a partir dessa audiência, a medição que a lei garante para alguns pontos, caso essa Portaria seja aberta, a medição de ruído nas residências que nós vamos indicar e o monitoramento por 06 meses para mostrar a queda da qualidade de vida e o desconforto acústico. Portanto, eu gostaria de saber quais são as medidas propostas, pela ANAC, para proteger ou mitigar o desconforto acústico e o aumento de risco de acidentes com a consequente redução da qualidade de vida da população do entorno do Aeroporto Santos Dumont como, por exemplo, Botafogo, Flamengo, Urca, Santa Tereza, com a revogação da Portaria 187, de 08/03/2005, que aumentará em, aproximadamente, 40% o número de aeronaves que sobrevoarão as nossas residências. Portanto, eu gostaria de saber que, junto da proposta de revogação, qual é a proposta da ANAC para proteger e mitigar a redução da qualidade de vida desse morador do entorno.”</p>	<p>Tais estudos normalmente são aprovados pelo órgão competente no âmbito do Governo do Estado do Rio de Janeiro.</p> <p>A Portaria 571/DGAC, de 25 de novembro de 1994 aprova e efetiva o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do Aeroporto Santos Dumont.</p>
<p><b>ANTÔNIO PEDRO FIGUEIRA DE MELLO</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Muito obrigado. Boa tarde a todos. Antônio Pedro. Estou muito feliz de estar aqui, nessa audiência porque, pela primeira vez, estamos discutindo. Essa audiência que seria em Brasília, está sendo no Rio de Janeiro e várias pessoas, várias partes, aqui, presentes podem estar se manifestando. Eu vou colocar a minha posição, aqui, em relação ao trade turístico. Eu, como Secretário de Turismo, não posso me furtar de estar, aqui, colocando a posição do Prefeito Eduardo Paes em relação ao turismo da cidade do Rio de Janeiro e o que isso pode ocasionar. Muito se foi falado, aqui, sobre os transtornos de barulho, sobre o fato de a gente estar perto de um aeroporto – eu, também, sou usuário, adoraria ter um aeroporto tão perto da minha casa, mas, também, longe dos distúrbios –; mas é importante salientar e lembrar, aqui, que há pouco tempo, nós, quando vamos viajar para o exterior e quando os turistas vêm aqui, para o País, há pouco tempo atrás, nós tínhamos que ficar muito tempo nos aeroportos de São Paulo e isso vem terminando, isso vem acabando. A conquista árdua, que o governo do estado tem feito um trabalho imenso: o Governador Sérgio Cabral, a Márcia Lins – Secretária de Turismo –, Júlio Bueno e todos os amigos, aqui, presentes, Júlio Lopes, todos esses que têm lutado pelo Rio de Janeiro para estar conquistando isso, que não é uma conquista de hoje. Vale lembrar que o Aeroporto Internacional foi criado para ser esse grande hub, ele não é um equipamento do Rio de Janeiro. O Aeroporto Internacional, quando ele foi criado, ele foi feito para ser o grande hub internacional do Brasil e isso é uma coisa que a gente está, aí, quase perdendo com essa briga da ANAC em manter uma discussão, que tem mostrado a Prefeitura do Rio de Janeiro, o governo do estado, no interesse da sua população, aqui, lutando para que isso não acabe e que essas conquistas todas que a gente tem alcançado não se esvaziem. O Aeroporto tem crescido, o número de trabalhadores tem crescido, o número de voos tem crescido. Então, é importante que o Aeroporto Internacional se fixe, se mantenha como esse grande hub internacional e que o Rio de Janeiro continue, cada vez mais, tendo acesso a seus turistas, mandando gente para fora e recebendo, cada vez mais. Eu queria, rapidamente, passar a palavra, aqui, dentro do meu tempo para o Felipe Góes – que é o IPP, nosso Presidente do IPP –, para falar, um pouco, sobre</p>	

desenvolvimento econômico”	
<b>FELIPE GÓES</b>	
<p>“Obrigado, Antônio Pedro. Eu falo como Assessor-Chefe para Assuntos Econômicos da Prefeitura do Rio de Janeiro e eu vou falar sobre o aspecto de desenvolvimento econômico e a importância que isso tem para a nossa cidade. O crescimento do Galeão está diretamente ligado à conectividade do Galeão, dos voos internacionais com os voos domésticos. Na realidade, o que a gente observou, entre 2003 e 2007, foi um crescimento de 124% do fluxo de passageiros transportados nesse Aeroporto versus uma média nacional de 55%, quer dizer, um crescimento muito grande. Isso somente aconteceu porque houve essa conectividade entre voos internacionais e os voos domésticos. Do ponto de vista do desenvolvimento econômico, os voos internacionais são fundamentais, porque os investidores estrangeiros, as pessoas, os acionistas que têm participações em empresas que estão localizadas aqui, e, também, as próprias empresas brasileiras que precisam acessar o mercado internacional precisam desses voos internacionais. Então, de um ponto de vista do desenvolvimento econômico, a questão do voo internacional para o Rio de Janeiro é central, é fundamental para o desenvolvimento dessa cidade, portanto, é necessária essa conectividade, a gente não pode perder os voos domésticos que estão, hoje, no aeroporto. E eu queria ressaltar um ponto, aqui, que é: a gente não pode dizer que com a revogação da Portaria, não vai haver mudança de tráfego porque vai haver, é uma questão de oferta e demanda, quer dizer, com certeza, as companhias vão transferir parte dos seus voos para o Aeroporto Internacional e isso é um risco muito grande que a gente não quer deixar correr. Portanto, eu queria enfatizar que a Prefeitura é, sim, a favor da abertura do Santos Dumont, mas de forma gradual e planejada como foi colocada pelo Secretário de Desenvolvimento Econômico, Júlio Bueno, do estado do Rio de Janeiro. Finalmente, eu queria dizer que nós fechamos com o estado em relação a essa posição, a Prefeitura do Rio de Janeiro fecha com o governo do estado em relação a essa posição contra a revogação da Portaria em questão, que está sendo discutida aqui, hoje. Muito obrigado”</p>	<p>O número de 124% apresentado não significa que ocorreu um crescimento real, mas é devido à transferência dos movimentos do Aeroporto Santos Dumont para o Aeroporto Antonio Carlos Jobim quando a Portaria 187/DGAC entrou em vigor. Ressalta-se que o crescimento vegetativo do setor no Brasil tem sido em média de 8% ao ano.</p> <p>Destaca-se ainda que qualquer análise para a cidade do Rio de Janeiro deve ser feita levando em conta o movimento dos dois aeroportos e não apenas um deles. Ambos os aeroportos são parte da infraestrutura disponível para a cidade e o estado do Rio de Janeiro, e o seu aproveitamento conjunto no passado mostrou resultados positivos para o Rio de Janeiro.</p>
<b>JÚLIO LOPES</b>	
<p>“Por favor, pode zerar o tempo ali? Eu gostaria de começar agradecendo, falando, inclusive, da importância dessa audiência pública estar se realizando no Rio de Janeiro. É interessante que a ANAC tenha trazido a claue, porque isso, inclusive, revigora o aspecto democrático dessa audiência que se realiza no Rio de Janeiro. Nós, aqui, gostaríamos de registrar que a</p>	<p>A revogação da Portaria 187/DGAC visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente, que será garantido pelo fato de que o órgão</p>

posição do Governador Sérgio Cabral, a posição do Prefeito Eduardo Paes, certamente, um dia, lá na frente, serão reconhecidas como aqueles que restabeleceram o Rio de Janeiro à ordem, restabeleceram a nossa cidade, o nosso estado ao princípio da organização e da ordem; mas, acima de tudo isso, serão, ainda, lembrados como grandes democratas, como cidadãos e como governadores e prefeitos que, estabelecendo o princípio da ordem, primaram pelo princípio da democracia. E é com esse princípio que nós estamos, aqui, com grande alegria para dizer o que nós queremos da ANAC, senhoras e senhores, é apenas um pouco mais de entendimento dessa questão que é tão relevante. Os senhores estão falando que querem defender o mercado. Eu quero lhes lembrar que o mercado detesta susto; o mercado é assustadíssimo. Isso que os senhores estão fazendo, aqui, é susto no mercado, é assustar as empresas de organização, assustar o estado, assustar a sociedade. Para mim, os senhores calcularam esses dados que apresentam com a mesma perícia e com a mesma qualidade que fizeram os seus contos e suas contas de pontualidade e frequência para os consumidores brasileiros. O que está, aqui, em jogo, senhoras e senhores, é defender o consumidor na sua essência, é defender o direito do cidadão. Encontro, aqui, com alegria, o meu colega, o Ricardo Morishita, com que eu lutei contra a pirataria. O Ricardo estava dizendo a mim “será que a ANAC não tem como restabelecer ou defender o direito do consumidor? Será que a ANAC não tem como penalizar as empresas pela frequente desordem, desorganização do nosso espaço aéreo? Será que a ANAC não pode trabalhar um pouquinho melhor para que a gente tenha uma aviação mais segura e mais em ordem no Brasil?” Pelo amor de Deus! O que o Governador Sérgio Cabral quer, o que o Prefeito Eduardo Paes quer é assim: restabelecer o Santos Dumont, mas de uma forma gradativa, gradual, sem susto ao mercado, sem essa falação, sem essa desorganização porque todos nós estamos afinados debaixo de um grande maestro – que é o Presidente Lula –, que recupera o País a olhos vistos para o mundo inteiro. E os senhores, infelizmente, há 02 anos atrás, nos prometeram o seguinte: numa reunião com a Dra. Solange – por quem eu tenho grande admiração e respeito –, com o Ministro Jobim – por quem quero declarar a minha admiração e respeito público –, eles se comprometeram, conosco, a estabelecer a tarifa-pátio de São Paulo – seria um preço mais alto para os aviões, em São Paulo, de forma que esse voos migrariam (segundo a Dra. Solange) de uma forma natural para o Rio de Janeiro porque lá, sendo mais caro, esses voos viriam para o Rio –, se comprometeram a limitar o número de voos em São Paulo, de novas concessões de voos – porque São Paulo estava sobrecarregado – e se comprometeram estabelecer metas de crescimento para o Galeão – porque eles entendiam que o Galeão estava prejudicado –. Fizemos, inclusive, um painel – que está lá fixado no Galeão – e, naquele dia, como se renunciando esse episódio de hoje, caiu uma grande chuva: o Ministro Jobim andava pelo corredor e o Governador Sérgio Cabral não pôde comparecer, infelizmente, todas essas metas não puderam ser obtidas porque a ANAC, infelizmente, pediu um milhão de desculpas por sua incapacidade de fazê-lo. Será que os senhores somente têm capacidade para discutir a reabertura do Aeroporto Santos Dumont? Pelo amor de Deus! Vamos organizar a aviação

regulador não poderá criar restrições que não sejam estritamente técnicas.

A revogação da Portaria 187/DGAC visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente. Sua revogação assegura às companhias aéreas que elas possuem a liberdade de escolha de alocação de seus voos apenas sujeitas a questões de limitação de infraestrutura, segurança e adequação de serviço adequado. O que assegura para estabilidade para investimentos de longo prazo.

Na medida em que o órgão regulador não possui a atribuição de tomar decisões discricionárias, que não estejam amparadas em argumentos operacionais claros e transparentes, desaparece a instabilidade regulatória colocada pela portaria atualmente em vigor.

Não há previsão legal nem política pública instituída pelo CONAC, conforme admitido na contribuição, que respalde o estabelecimento, pela ANAC, da vocação operacional de

<p>nacional, delimitar um tempo para a reabertura do Santos Dumont e eu tenho certeza, o Governador Sérgio Cabral, o Perfeito Eduardo Paes, todos os seus colaboradores, daremos aos mãos à ANAC, ao Ministério da Defesa e a todos os Ministérios do Brasil, porque o que nós queremos é ordem, organização, o princípio do mercado prevalecendo e, sobretudo, antes de tudo, o consumidor bem atendido como aqui, certamente, o Dr. Ricardo Morita dirá. Muito obrigado a todos”</p>	<p>determinados aeroportos. Por sua vez, a Agência, no desempenho de sua função institucional, tem o dever de regular e fiscalizar o segmento de aviação civil, balizando-se pelas regulamentações técnicas existentes, pelas diretrizes de políticas públicas emitidas pelo CONAC e pela Legislação vigente.</p>
<p><b>MODESTO LOPES</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Senhoras e senhores. Em nome da Associação dos Concessionários Aeroportuários, ABRASCA. Gostaria de cumprimentar a todos e agradecer a ANAC pelo privilégio de, aqui, poder estar representando a nossa categoria. Ao mesmo tempo, gostaria de hipotecar a nossa inteira solidariedade à posição do estado e do município por nos parecer, ou melhor, não somente para o desenvolvimento do Galeão, como da cidade do Rio de Janeiro, como para o próprio bem do Brasil. Sem detrimento nenhum, é claro, ao Aeroporto Santos Dumont – que todos gostamos muito –. Gostaríamos e acreditamos que ele tenha, portanto, os seus meios de se desenvolver com os regulamentos que, certamente, devem ser e vão ser levados à ANAC. Para consubstanciar o nosso argumento, eu gostaria, apenas, de lembrar o fato passado, não tão distantemente, mas, como todos sabemos, a memória nacional não prima, muitas vezes, pelos registros que, muitas vezes, se fazem necessários, mas todos se lembram da grande luta que foi para tentar reverter a situação do Aeroporto do Galeão: primeiro que por nos parecer um bem nacional e, num País escasso de recursos e dinheiro caro que ele deve ser viabilizado e, naquela altura – como se sabe –, um dos grandes martírios pelos quais a nossa população ali passou – a população comercial a que me refiro – foi, exatamente, devido ao esvaziamento que se verificou com a saída dos voos para o Santos Dumont. Então, na verdade, como se sabe, primordialmente, porque era o Santos Dumont, restritamente, apenas, à ponte aérea. Então, o que se fez foi, na verdade, a posição inversa: voltar com que esses voos para, lá, regressassem. E, assim, aconteceu. Todos se lembram, portanto – se não me falha a memória, pelo menos, alguns periódicos noticiaram –, tal foi o estado de esvaziamento e a penúria com que aquela comunidade se encontrou, que eu tenho citado em algumas vezes, um fato concreto que, lá, se passou: um motorista, numa das filas de taxi, levado ao desespero pelos seus compromissos e na ausência de ter, portanto, possibilidade de ter o seu galpão pronto, ele praticou um gesto extremo. Então, somente para se ter uma idéia disso. Ora, por outro lado, parece-nos que todas as soluções, no sistema democrático, passam, também, pela vertente da economia, da</p>	

<p>política e da economia, principalmente, não se pode desprezar esse contexto e a própria real possibilidade de desenvolvimento do Galeão. Em síntese, não somos levados por paixões pessoais ou interesses pessoais, a nossa posição pode estar errada ou certa, mas, com todo o respeito a todos que tenham opinião oposta, mas a nossa posição é, de fato, como já disse, de solidariedade ao governo do estado e ao município e pela manutenção da situação atual. Era isso que eu tinha a dizer e agradecer mais uma vez em nome da nossa Associação.”</p>	
<p><b>MARIA LUIZA TESTA TAMBELLINI</b></p>	<p>A ANAC não está propondo nenhum tipo de operação nova, apenas retirando restrições que não compete a ela estabelecer. Os procedimentos operacionais, com a revogação da Portaria 187/DGAC, continuarão os mesmos.</p>
<p>“Bom dia a todos – não sei se é boa tarde, mas, bom dia a todos –. Eu acho que uma audiência pública é muito importante, ela é constitucional, ela é obrigatória e ela deve acontecer sempre onde o fenômeno está presente, portanto, ser no Rio de Janeiro e essas mudanças todas de data para que ela fosse no Rio de Janeiro, já significam uma espécie de luta para obtenção de discussão no espaço. Eu vou me identificar como uma moradora do Rio de Janeiro, do bairro de Santa Tereza, onde a gente tem uma rota de aviões que passam para o Aeroporto Santos Dumont. Eu fui, quando soube que tinha essa audiência pública, ler esses instrumentos legais e fiquei muito surpresa e ver que eu não existia porque esse documento só fala da mudança do aeroporto e não diz que, na audiência pública, a gente vai tratar dos assuntos dos cidadãos. A cidade do Rio de Janeiro não está existindo nessa discussão; o que está existindo são interesses. Então, eu vim colocar o meu interesse aqui. eu moro num lugares mais altos de Santa Tereza, onde os aviões fazem o voo rasante porque eles fazem o voo panorâmico que desce e, logo, todo mundo vai ver a linda Baía de Guanabara e o Pão de Açúcar. Só que os vidros da minha casa tremem, a gente tem problema seriíssimos e a gente já fez algumas... algum tipo de reivindicação de melhoria disso porque os aviões, quase a gente pode cumprimentar os passageiros. O que é que está acontecendo? Quando a gente fala com as pessoas responsáveis, elas dizem que a gente tem que identificar o avião, tem que saber qual é o horário, a companhia e o prefixo do avião. Eu acho impossível que eu faça isso. E sei, também, que os aviões têm que ter um espaço aereo para eles poderem se locomover com segurança para os que estão em terra. Então, quando eu li, aqui, que tinha uma coisa que chamava, assim, “segurança operacional”, eu perguntei “a cidade não faz parte da segurança operacional?”, eu quero ela, senão fizer parte, eu gostaria que esses documentos constassem que as pessoas existem e que elas são necessárias na tomada de decisão. Acho, por exemplo, que as rotas devem ser utilizadas, minimamente possível, por cima da casa dos moradores da cidade. Quando não está muito clara a visibilidade, a gente teme que o avião vá bater e a gente seja, mais ou menos, ferido por isso. Isso é uma coisa séria e fico, também, muito preocupada com aquilo que eu estou ouvindo, que a ANAC está dizendo, desse gerundismo, como se a gente já estivesse em pleno movimento e tudo isso que está sendo falado, aqui, já fosse uma coisa resolvida. Eu fiquei muito preocupada, porque eu já escutei falar assim “não estamos autorizando, não estamos fazendo”, eu senti isso como se estivesse me dizendo assim, que eu estava sendo notificada de que alguma coisa estava acontecendo. Acho que isso é muito sério e se as coisas estão difíceis para o Rio de Janeiro, são outros motivos e não são os aeroportos que darão conta disso. Eu acho que a gente tem que pensar na realidade econômica, naquilo que a cidade está se</p>	<p>A ANAC entre suas atribuições legais tem por obrigação a fiscalização contínua dos aeroportos no que se refere a questões de segurança operacional e esta função continuará sendo regularmente cumprida pela Agência.</p> <p>A Portaria 187/DGAC não aborda assuntos ambientais ou de ruído. Tais estudos devem ser aprovados pelo órgão competente no âmbito do Governo do Estado do Rio de Janeiro.</p>



<p>produzindo, no ambiente privado e público para a gente achar que o aeroporto vai ser o resultado disso e, não, transformar o aeroporto, hoje, mais ou menos, naquele instrumento das costas largas que resolveria o problema financeiro, político e social da cidade do Rio de Janeiro. Obrigada.”</p>	
<p><b>AJAURI BARROS DE MELO</b></p>	
<p>“Senhora e senhores, bom dia, eu represento, aqui, uma empresa aérea regional, ela possui aeronaves Turbo Hélice de 30 assentos e operamos em cidades de média e baixa densidade de tráfego e um dos aeroportos que faz parte da nossa rede de linhas é o Santos Dumont, onde temos 03 frequências para o interior de São Paulo. Recentemente, eu adquiri mais 05 aeronaves, Girato, fabricação da EMBRAER, de 50 assentos. E a nossa postura, a nossa posição como empresa aérea, nessa audiência pública,, não que se revogue a Portaria, mas, apenas, que se faça alguns ajustes que, sob a nossa ótica, seriam importantes tanto para o estado quanto para o usuário e quanto para a indústria de transporte aéreo. Me refiro, primeiramente, à eliminação do critério que nos obriga a ter 02 pousos intermediários para que possamos atingir, a partir daqui, determinadas capitais. Nisso, eu não vejo sentido, uma vez que isso prejudica, com certeza, o usuário. Falo, aqui, como diretor da empresa, que tem algum tempo, que trabalho com isso. E a segunda proposição nossa, é que, realmente, se mantenha um limite de capacidade de assentos das aeronaves. Foi dito, aqui, exaustivamente, que se permitir que a aeronave de grande porte venha par o Santos Dumont. Tenho certeza, absoluta que haverá migração de tráfego para o Santos Dumont. E acredito, eu, que não seja esse o interesse do governo do estado e, também, da sociedade. Defendemos, então, mais uma vez, que seja mantida essa portaria com esses ajustes e que se mantenha uma limitação de 50 assentos ou um pouco mais, porque nós temos condições com a empresa , com avião de menor porte, com menor capacidade, fazer um número maior de frequências e, conseqüentemente, atingir um número maior de cidades para que a gente possa dar mais opção ao usuário de atingir determinadas cidades que, certamente, não têm condições de ser atingida por aviões de grande porte. Então, eu defendo, mais uma vez, aqui, esse ponto: eliminar essa restrição de 02 pousos, manutenção de uma oferta da aeronave com uma capacidade de menor transporte de passageiros, com até 50, 60 assentos. E não precisa cancelar a Portaria, do jeito que ela está, atende razoavelmente. Entendemos ser o Aeroporto Santos Dumont, um aeroporto tipicamente para ser operado por empresas regionais, a exemplo do da Pampulha e outros com a mesma capacidade de demanda de tráfego. Muito obrigado”</p>	<p>Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.” Desta forma, a ANAC está cumprindo seu papel legal.</p> <p>Não cabe à ANAC estabelecer especificações que não obedeçam estritamente o parágrafo supracitado. Uma política para a aviação regional, conforme a proposta na sugestão apresentada, tem sido discutida no Congresso, mas ainda não existe um consenso de qual deverá ser a política mais adequada.</p>
<p><b>SERGIO ANDRÉ LACLAU MARQUES</b></p>	
<p>“Bom dia. Eu acho todas as discussões que estão sendo travadas, aqui, que são muito importantes, contribuem muito para o processo democrático, mas fogem ao foco principal da questão: o que a gente está discutindo, aqui, não é, exatamente, um</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>

<p>ato da ANAC de revogação da Portaria 187. Na verdade, a Portaria 187 já está revogada há mais de 03 anos. Ela foi revogada não pela ANAC, mas pelo Congresso Nacional que, quando editou, em 2005, o novo marco regulatório do setor aéreo, alterou profundamente toda a sistemática em vigor, acabou todo um processo de dirigismo, intervencionismo do estado no movimento, no setor aéreo e se instituiu um processo de liberdade dos agentes econômicos. Os termos do marco regulatório em vigor, a Agência Regulatória somente tem condições de limitar rotas em função de capacidade operacional do aeroporto e segurança. A Portaria 187 não regula nem uma coisa, nem outra; ela não trata da capacidade operacional do Santos Dumont – como muitos levantam, aqui –, nem trata da segurança do aeroporto. Várias das questões levantadas – apesar de importantes – não encontram amparo, não encontram regulação na Portaria 187, essa Portaria não vigora mais. Na verdade, a grande falha, aqui, que se pode atribuir à ANAC é já não ter instituído esse processo há muito mais tempo ou, então, simplesmente, ter deixado de aplicar a Portaria, ela não é compatível com a legislação em vigor. Isso é um ponto importante para se ter em mente. Então não se trata, agora, de chegar e dizer se a ANAC tem ou não tem que se fazer um juízo de conveniência da revogação dessa Portaria. Ela não é compatível com o sistema em vigor. Esse é um ponto importante. Se quer se ter uma discussão a respeito de dar à Agência poderes discricionários de limitar a atividade ou não de um aeroporto, tem que se mudar a lei. Essa discussão deveria ter ocorrido há 03 anos, quando se instituiu o marco regulatório, não agora. Se quer se estabelecer limitações de capacidade, de operação por outros atos normativos. A revogação desse ato não vai implicar em nada, na verdade, sequer ele deveria ser aplicado. Esse é o ponto que eu vou deixar bem claro, aqui, e, com isso, encerro a participação”</p>	
<p><b>ADALBERTO FEBELIANO</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Boa tarde a todos. Meu nome é Adalberto Febeliano, eu sou da Azul Linhas Aéreas. É uma grande satisfação estar, aqui podendo trazer um pouquinho das opiniões da Azul para que vocês possam conhecer. Eu queria, primeiramente, agradecer a todos os tripulantes da Azul que vieram aqui, são cariocas que moram no Rio de Janeiro e que já são empregados da Azul: são pilotos, são comissárias, são pessoal de terra. Eles estão, aqui, porque eles acham importante que haja mais concorrência nesse País, no setor aéreo para que mais empresas aéreas possam crescer e possam se desenvolver. Eu gostaria de falar com vocês, eu achei muito interessante que uma das pessoas que veio aqui, falou que a ANAC está apalmando elefante e está achando que é somente um pedaço de tronco. Então, vamos falar um pouquinho de elefante: o que é o elefante? O que é o Brasil? Brasil é um País que tem 50 milhões de passageiros por ano e o Brasil deveria ter, pelo menos, 200 milhões de passageiros por ano. Estados Unidos têm uma população comparável, têm 800 milhões. O nosso mercado de transporte aéreo é ridiculamente pequeno e ele é pequeno porque ele precisa de estímulo, ele precisa de crescimento. Eu vi, aqui, todo mundo vem aqui e fala “não, nós precisamos trazer os turistas internacionais, eles são importantes”, claro que são importantes e claro que precisamos trazer os turistas internacionais para o Rio de Janeiro, isso é fundamental, é muito importante para a cidade; mas temos, também, que trazer os turistas domésticos, brasileiros, os turistas que vêm, aqui, a</p>	

negócios ou que vêm, aqui, a lazer para conhecer essa Cidade Maravilhosa, conhecer a cidade que é uma das mais bonitas do mundo. Nós, da aviação, a gente viaja bastante e isso, eu posso dizer para vocês: eu ainda não conheci uma cidade tão bonita quanto o Rio de Janeiro, essa cidade é fantástica e isso tem que ser, sim, mostrado para todos os brasileiros. Então, nós precisamos crescer, também, o tráfego doméstico e, não somente, o tráfego internacional. Quando a gente fala, aqui, em estatísticas do tráfego brasileiro, fala-se que o tráfego, em São Paulo, cresceu tanto, o tráfego, no Brasil, cresceu tanto. Olha, o tráfego aéreo, no Brasil, já quase dobrou de 2003 para cá: fruto de novas empresas que entraram, com novos modelos de negócios, permitiram acesso de uma camada maior da população ao transporte aéreo e isso fez a diferença, isso fez com que mais gente pudesse voar. Então, quando a gente compara o que acontece, hoje, no Rio de Janeiro, em relação quando o Aeroporto Santos Dumont foi fechado para o tráfego doméstico? Hoje, você tem muito mais voos – você poderia colocar a minha apresentação aí, por favor? Eu gostaria que você fosse direto para aquele primeiro dos mapas do Brasil –. Eu gostaria de mostrar para vocês, quando as empresas aéreas vêm aqui e falam “sim, nós vamos transferir todo o tráfego do Galeão para o Santos Dumont, isso não é verdade. O Santos Dumont é um aeroporto limitado, o Santos Dumont é um aeroporto que tem pistas muito curtas, não dá para decolar do Santos Dumont para ir para Salvador, para Porto Alegre, para Recife, é um número muito pequeno de voos que pode, efetivamente, ser transferido do Galeão para o Santos Dumont. Então, na realidade, o Galeão não vai perder conectividade e as empresas vão continuar lá. O que as empresas não querem, isso, sim, é ter novas concorrentes no Santos Dumont e elas não querem não é somente a Azul, é Azul, é a Ocean Air, é a Trip, é a Webjet, todas elas querem operar no Santos Dumont. Querem ter a possibilidade de atender ao mercado do Rio de Janeiro. Tudo bem. De qualquer maneira, eu queria mostrar para vocês – eu tenho nos mapas seguintes – que, a partir do Aeroporto de Congonhas, as cidades servidas são cidades num raio muito menor em relação à São Paulo. Os aeroportos são complementares, como eles devem ser. Santos Dumont e Galeão são dois aeroportos que têm que ser complementares. Santos Dumont tem somente essa malha muito pequena perto do Galeão, quando comparada com a malha de Congonhas. A partir de Congonhas, serve-se 26 cidades do Brasil. Como eu gosto de dizer, um executivo com escritório na Berrini, em 15 minutos está num saguão de aeroporto e ele pode ir para 26 cidades diferentes do País; um executivo, aqui, na Rio Branco, vai para o Santos Dumont e chega, simplesmente, até São Paulo. E, aí, então, aquilo que eu falei para vocês: reparem como os voos a partir de Congonhas são para um raio muito menor. É a mesma coisa que acontecerá no Santos Dumont. Congonhas é um aeroporto com pistas pequenas, não permite voos de longa distância. É isso que vai acontecer no Santos Dumont: nós vamos ter o atendimento em voos diretos a cidades mais próximas, seja do interior de São Paulo, norte do Paraná ou algumas capitais mais próximas. A gente fala em capacidade, a gente, aqui, falando de Nova York, Londres... vocês não têm idéia de como nós estamos atrasados em infra-estrutura aeroportuária. Londres tem 07 aeroportos na sua região

<p>metropolitana; Paris tem 14. Hoje, o que acontece, aqui, no Rio de Janeiro: o Rio de Janeiro estaria dando uma quantidade muito grande de tráfego de São Paulo, porque os 02 aeroportos de São Paulo – Congonhas e Guarulhos – estão saturados. Isso, sim, essa é a lição que eu quero passar para vocês: não deixe isso acontecer, no Rio de Janeiro, tenham capacidade nos seus 02 aeroportos, desenvolvam os seus 02 aeroportos porque, senão, vocês vão ficar que nem São Paulo: saturados, sem poder ter aumento de tráfego e vão acabar perdendo voos para Confins, aonde o governo mineiro tem planos fantásticos para ampliar aquele aeroporto. Não deixem isso acontecer. Não deixem. Tem sim. O Galeão precisa receber mais investimentos, precisa ser desenvolvido e tem que priorizar o tráfego internacional, porque o tráfego internacional, esse, não pode ir para o Santos Dumont. É isso, tem que ser um desenvolvimento harmônico dos 02 aeroportos. É o que gostaríamos de falar. Muito obrigado.”</p>	
<p><b>RICARDO MORISHITA WADA</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Bom dia a todos. Esse é um tema, absolutamente, complexo. Quero expressa, aqui, o respeito que o Ministério da Justiça tem as várias posições que foram, aqui, declaradas. Também, o excelente relacionamento com o governo do estado do Rio, mas eu tenho, aqui, a incumbência de trazer, especificamente, uma preocupação com relação ao consumidor. O processo regulatório ele é fundamental para o dia-a-dia do cidadão. Todas as vezes que o processo regulatório não atenta para, especificamente, as necessidades que tem cada um dos consumidores, nós temos uma multiplicação de conflitos, o que faz com que, no final, nós tenhamos, sempre, uma postura de trabalhar os conflitos no varejo : o que sai caro para a sociedade, terrível para o capital social que procura ser construir e, terceiro, indiscutivelmente, o prejuízo que tem cada um dos nossos consumidores. Em razão dessa preocupação específica com o processo regulatório, nós estamos, aqui, registrando as preocupações que têm, hoje, o sistema nacional de defesa do consumidor. Primeiro, nós sabemos que essa medida de restrição ao Aeroporto Santos Dumont, ocorreu em razão de 02 pontos principais: o primeiro deles, que é o favorecimento da aviação regional; o segundo ponto, a transferência de tráfego para o Galeão, essas medidas quer sejam discutidas sob aspecto político, quer sejam sob o aspecto social, indiscutivelmente, tem trazido aos nossos consumidores preocupação com relação a 03 grandes pontos: o primeiro ponto, a dificuldade de acesso dos consumidores – na hora que você cria uma restrição, há a possibilidade do consumidor usufruir de um serviço de natureza pública, custeado por todos os cidadãos, que é o transporte aéreo, e você cria uma dificuldade de acesso, indiscutivelmente, você tem um prejuízo a todos os consumidores –; o segundo ponto, a falta de opção de cada um desses consumidores – se eu tenho restrições de voo, se eu tenho restrições de escolha, indiscutivelmente, eu tenho registrado o prejuízo aos consumidores –; o terceiro ponto – uma questão que está, diretamente, relacionada ao dia-a-dia, ao bolso do consumidor –, que é o preço – a inexistência de</p>	

<p>concorrência entre as empresas de aviação tem causado prejuízo aos consumidores e, segundo, não apenas ao bolso de cada consumidor, mas, também, uma concorrência necessária entre infra-estruturas de aeroportos –. Por isso, essas três medidas são preocupações que estão todas consubstanciadas nessa Portaria. Daí, o nosso registro, ante a ANAC, da importância dessa medida para os consumidores. Com todo o respeito, a todas as posições que foram, aqui, declaradas. E o segundo ponto que eu gostaria de deixar mais do que registrado: os consumidores têm e sofreram um momento muito difícil que foi o caos aéreo. Houve uma repetição desse caos aéreo ainda nessa passagem de ano. É um profundo desrespeito das empresas, que estão operando, com cada um dos consumidores, por isso é fundamental que nesse processo regulatório, que se cite nessas normas, como foi citado o artigo 6º, da 8.987, que, também, se incluam o artigo 7º do Código de Defesa do Consumidor porque ele é aplicável e é necessário construir desenvolvimento com respeito, respeito aos consumidores, equilíbrio e sustentabilidades. Daí, o nosso registro, a nossa manifestação no sentido de uma profunda preocupação com a Portaria e a necessidade de uma mudança drástica. E que esse 03 pontos apontados sejam resolvidos e, segundo, a nossa sugestão de inclusão, afora a revogação da Portaria, com medida que a ANAC deve avaliar e está avaliando, também, a inclusão do artigo 7º no processo regulatório e que, agora, seja levado em consideração, em todo o processo regulatório, as reclamações dos consumidores e que passe, no processo.”</p>	
<p><b>JOÃO FLÁVIO PEDROSA</b></p>	
<p>“Muito obrigado. Eu gostaria já de encaminhar esse documento, já que o tempo é restrito, para que a mesa possa ter todos os elementos que, aqui, constam e parto em princípio da comunhão de pensamento de vários dos que já se manifestaram e, certamente, dos demais. Porque o que nós estamos vendo é uma discussão pela convergência: todos nós temos o interesse em acertar. Trouxe uma proposta e já passo a essa visão, a sugestão pela adoção do regime de ponte aérea visa a atender ao marco regulatório, instituído pela Lei 11.182, pois considero limite para essas operações, aquele que for julgado adequado ao Aeroporto Santos Dumont e a oferta de seus serviços aéreos. Nesse documento, existe uma análise sobre a questão da capacidade operacional, e ele não está aberto a puro e, simplesmente, a uma ponte aérea que, hoje, não existe, muito embora nós entendamos que ela funcione, quando faz a ligação para São Paulo. Desse modo, as prestadoras de serviços aéreos poderão explorar quaisquer linhas aéreas, mas dentro daquelas limitações impostas pelo regime ponte. O regime de ponte é ideal para o passageiro – objeto principal tanto das empresas aéreas –, quanto para a ANAC, bem como para os demais organismos federais, estaduais e municipais, além, é claro, dos demais entes empresariais e, principalmente, do público do Rio de Janeiro. Esse tipo de serviço satisfaz as condições de segurança, de regularidade, de continuidade, de eficiência, além de poder ser reconhecido pelo público alvo como elemento que trará a modicidade das tarifas. Não vou seguir na leitura, mas eu gostaria de entrar numa questão delicada: quanto à questão de quem define a capacidade operacional sem entrar nesse mérito da competência se da ANAC, se da INFRAERO ou se do DECEA, entendemos que isso</p>	<p>O atual limite de capacidade está no espaço aéreo. O CGNA (Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea) estabeleceu a capacidade praticada em 33 movimentos por hora, e quando apresentar condições meteorológicas por instrumentos (IMC) em operação simultânea com o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão a capacidade será de 23 movimentos por hora. A ANAC optou por reservar à aviação regular a capacidade em condições IMC, ou seja, 23 movimentos por hora, prezando pela regularidade</p>

<p>implica numa inversão de prazos. Ou seja, a ANAC tem exatamente 29 dias a contar da publicação da resolução, dessa resolução revocatória, para essa definição de capacidade operacional. Quem fala em 22, 23, esquece vários elementos que não devem ter sido absolutamente considerados no prazo em que foi feita a primeira análise. Capacidade operacional ter que considerar nesse curto prazo, as pistas disponíveis. Santos Dumont só tem uma pista disponível. O comprimento dessas pistas e a impossibilidade técnica da sua ampliação. As direções de ventos e da pista em função de horários de voo, a disposição da taxi way rápida e comum, que nós não temos um detalhe. As posições do pátio de estacionamento. Se nós perdermos 15 segundos por aeronave em quatro aeronaves, perdemos um minuto. Isso num atraso considerável de 1 hora e no final de um dia, uma aeronave que saiu já defasada, nós hoje começamos essa audiência, com uma defasagem de mais de 30 minutos. Imagine uma repercussão dentro dos demais aeroportos, que demandam voos do Rio de Janeiro. Então é preciso sim, analisar dentro de um contexto, a capacidade operacional. Não é apenas aquela que foi levantada de vinte e dois ou vinte e três movimentos. O regime de ponte pode se tornar necessário, para um número determinado de capitais. Mas dentro dessa visão de análise da capacidade operacional. E de quem é essa competência para segurar, por exemplo, voos? É da ANAC? É da INFRAERO? É do DECEA? É de todos eles juntos? Então tem que haver uma convergência plena, antes de nós praticarmos o processo. E dentro dessa visão, a proposta de ponte aérea, ela é uma proposta definida para capitais, partindo do próprio Santos Dumont, mas com uma destinação muito nítida dentro dessa própria capacidade operacional. Isso não afeta as duas chegadas e partidas que o Galeão ainda detém. Eu acho que esse era o ponto, eu gostaria de encaminhar então, o processo. Muito obrigado.”</p>	<p>das operações.</p> <p>A ANAC analisou todos os componentes da infraestrutura aeroportuária para o cálculo da capacidade conforme demonstrado na Nota Técnica da consulta pública publicado no site da ANAC referente à Revogação da Portaria 187/DGAC, de 8 de março de 2005.</p> <p>A ANAC entre suas atribuições legais tem por obrigação a fiscalização contínua dos aeroportos no que se refere a questões de segurança operacional e esta função continuará sendo regularmente cumprida pela Agência.</p> <p>A ANAC, através da Superintendência de Serviços Aéreos, é quem gerencia os pedidos dos voos das empresas aéreas. Dentre os membros consultivos, a INFRAERO e o DECEA participam ativamente na aprovação ou não dos voos juntamente com a ANAC, como é feito diariamente para todos os aeroportos que operem aviação regular.</p>
---	---

<b>ANTÔNIO JORGE ASSUNÇÃO</b>	
<p>“Boa tarde a todos. Antes de mais nada eu gostaria de agradecer a ANAC pela oportunidade de poder participar dessa audiência pública. Eu vou passar para vocês alguns dados do estudo que nós fizemos, que chegou a conclusão que a manutenção da portaria atual é importante para o estado do Rio de Janeiro. Então nós estamos fechando com o governo do estado do Rio de Janeiro. 2003, o Rio de Janeiro, seja Galeão ou Santos Dumont, fechou em dez milhões de passageiros. 10.5. 2004 quando foi então outorgada essa portaria, passou para 11.5 e a previsão de 2008, fechar com 14.4. Ou seja, houve um aumento de 37%, de 2003 para 2008. Então o estado do Rio de Janeiro saiu ganhando com essa portaria. Por isso nós somos a favor de manter essa portaria. Em comparação com a média nacional, o Rio de Janeiro 2007, representa cerca de 13% do total de tráfego no Brasil. De 2003 a 2007, num movimento nacional, houve um aumento de 55% do total de passageiros. No Rio nós tivemos um aumento de 37%. Em São Paulo representou em aumento de 44%. No total de passageiros com Guarulhos, sendo 26% em Congonhas e 62% em Guarulhos. Os percentuais do Rio não estão muito longe de São Paulo. O estado com maior número de passageiros. O estado mais rico do Brasil. O que é que aconteceu no Galeão com relação ao movimento juntos dos nossos voos? A ANAC diz que a subida foi mínima do número de incremento de passageiros. No final não foi tão mínima assim. Se nós analisarmos o resultado que é a quebra da VARIG, nós passamos de 2003 para 1,9 milhões de passageiros, para 2,2 milhões a previsão de 2008. Temos que levar em consideração que o efeito da VARIG, o fato dela ter fechado em 2006, foi muito grande. Assim mesmo com a maioria dos voos internacionais da VARIG que fecharam, o Galeão teve um aumento considerável de número de passageiros. O Rio representa aproximadamente 18% do total de passageiros previstos internacionais para 2007. Agora, falta passageiros internacionais. Bom, houve um aumento de 26% de passageiros na média nacional, sendo que em 2005, 2007, houve certa estagnação havendo apenas um ligeiro aumento de 1%. No Galeão, no mesmo período, tivemos um aumento no total de 10,2% Sendo que houve uma diminuição dos 102%, no Terminal 02, devido à saída da VARIG conforme eu comentei anteriormente. O aumento dos voos internacionais a partir de 2006 com aumento de passageiros no Galeão, e empresas internacionais, passaram a fazer mais voos diretos no Rio de Janeiro. A TAP passou de cinco voos semanais para quinze voos, triplicou a oferta. Air France triplicou, também, a oferta: passou de um para dois voos, mas aumentou a capacidade dos aviões. Então triplicou a oferta. A British que é só para voos via Guarulhos, passou desde outubro de 2008, a operar voos diretos ao Rio de Janeiro, ao Galeão, três vezes por semana. A TAM, inaugurou voos diretos para Bueno Aires, Paris, Miami e Nova York. A TAG que operava dois voos semanais passou para cinco voos semanais diretos à Luanda. A Pluna tinha três voos semanais, passou para quatro voos semanais diretos. A Aerolineas aumentou seus voos passando para vinte e dois voos semanais. A American Airlines passou, a partir de dezembro de 2008, a operar o voo direto para Nova York. A United tem voos diretos para Washington, de outubro a março. A Continental tem três voos semanais diretos de Hudson, de dezembro à fevereiro e passarão a ser voos diários a partir de junho. Essa é a previsão. A conectividade no Galeão, algumas empresas internacionais chegam a cerca de 30% como já foi comentado antes de 15 a 50, a média é 30%. 2003 esse número é divisório, não chegando a 5%. Bom, conclusão. O aumento total de passageiros no Galeão mais Santos Dumont está a mesma média de São Paulo, o estado com maior número de</p>	<p>Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.” Desta forma, a ANAC está cumprindo seu papel legal.</p> <p>O número apresentado de crescimento no Galeão não significa que ocorreu um crescimento real, mas é devido à transferência dos movimentos do Aeroporto Santos Dumont para o Aeroporto Antonio Carlos Jobim quando a Portaria 187/DGAC entrou em vigor. É importante lembrar que o crescimento vegetativo no Brasil tem sido em torno de 8% nos últimos anos.</p> <p>Destaca-se ainda que qualquer análise para a cidade do Rio de Janeiro deve ser feita levando em conta o movimento dos dois aeroportos e não apenas um deles.</p>

<p>passageiros do país. No movimento internacional fomos bastante prejudicados com o colapso da VARIG em 2005. Mas vemos uma recuperação por parte de outras empresas. Assim sendo, somos de opinião que devem ser mantidas atuais restrições ao uso do Santos Dumont para consideração da operação do Galeão que ainda opera abaixo da sua capacidade. Eventuais alterações ao uso do Santos Dumont devem evitar voos para Brasília, Belo Horizonte e Vitória. Para onde existe um maior número de passageiros em conexão no Galeão. Entendemos que os dois principais aeroportos do Rio de Janeiro pela sua grande proximidade, devem ser complementar e não concorrer entre si. No momento prejudicaria a economia do estado. Ressaltamos que a operação de aeronaves no Santos Dumont assim é superior a muitos aeroportos brasileiros, como por exemplo, Porto Alegre, Curitiba, Recife, Fortaleza, como já falado anteriormente. Muito obrigado.”</p>	<p>Ambos os aeroportos são parte da infraestrutura disponível para a cidade e o estado do Rio de Janeiro, e o seu aproveitamento conjunto no passado mostrou resultados positivos para o Rio de Janeiro.</p>
<p><b>LUIZ HAMILTON DE RESENDE LIMA</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Boa tarde às autoridades, senhoras e senhores. Nós gostaríamos de trazer aqui, eu represento a opinião da EMBRAER, e nós gostaríamos de nos ater a fatos e dados técnicos, que demonstram a adequabilidade, e os benefícios às comunidades, às empresas e aos usuários que a adoção dos nossos produtos, da empresa brasileira de aeronáutica e eu grifo aqui, a ênfase à minha, trará as populações do Rio de Janeiro. Bom, na sequência, por favor, o próximo slide. Eu gostaria de trazer como eu falei, fatos e dados, do que acontece nas grandes metrópoles do mundo, então eu trouxe três exemplos, um deles é Nova York, que é uma metrópole das maiores do mundo, onde o aeroporto de La Guardia, que é um aeroporto público, é o mais popular da região de Nova York, devido a sua localização e proximidade com a ilha da Manhattan. Ou seja, ele é exatamente parecido, quer dizer, é exatamente o que nós estamos falando aqui no Rio de Janeiro no Santos Dumont. O quê que aconteceu no aeroporto de La Guardia? Nós temos nos últimos anos, como os senhores podem ver aqui nesse gráfico, basicamente a barra verde clara mostra uma diminuição de 2% nos últimos anos em média no tráfego de outras aeronaves, e o uso das aeronaves e jatos, aumentou uma média de 18% ao ano a partir de La Guardia, onde hoje, 22% do total de partidas desse aeroporto são feitas com jatos EMBRAER. Ou seja, nós estamos falando aqui do aumento de conectividade e de benefícios às comunidades. Oito empresas utilizam hoje, jatos EMBRAER, conectando Nova York, a ilha de Manhattan, à 38 diferentes aeroportos. E onde de cada quatro passageiros, três são locais. Isso é um fato muito importante. Seis cidades, sendo uma a capital de Ohio, que é Columbia, Montreal, que é uma das maiores cidades do Canadá, são servidas somente por jatos da EMBRAER, para Manhattan. Isso é um fato extremamente importante. Então é um exemplo de sucesso da utilização de jatos otimizados para demanda, ou seja, por quê que eu estou falando dos jatos EMBRAER? Porque eles são otimizados para aplicações exatamente dessa característica. Onde aviões maiores, eles oferecem maior capacidade e consequentemente menor rentabilidade, e nós vamos ver outras desvantagens. O aeroporto nacional de Washington, na capital dos EUA, é outro exemplo, é um aeroporto também público, considerado central para o acesso aos EUA, obviamente, e está localizado a 5km do centro comercial de Washington. Lá também as nossas aeronaves têm crescido uma média de 30%, nos últimos anos. Isso é fantástico. E os outros modelos decrescidos de uma forma significativa. Hoje 23% do total de partidas, dessas aeronaves, são feitas com jatos EMBRAER. Então de novo, mencionando a conectividade e os benefícios trazidos às comunidades. O aeroporto central de Londres, London City, que é um aeroporto particular, onde a British</p>	



<p>Airways, que é o nosso último cliente, está operando a partir dele. Aqui é muito importante. Nós falamos de comunidades. Os benefícios que os nossos produtos trarão. O nosso produto, que é o EMBRAER 190, ele tem um nível de ruído que é bastante menor do que todos os outros aviões, que são hoje utilizados no Rio de Janeiro, no Santos Dumont, a exceto do A320, que hoje não é mais utilizado. Então ele tem um menor ruído. O pouso de uma EMBRAER 190 equivale a dois Airbus 320 pousando. Então ele trará benefícios às comunidades no sentido de gerar menos ruído. Poluição, nós geramos, nosso jato produz 1,9 toneladas a menos do que o concorrente 737800 que é utilizado hoje. Então senhores, a nossa conclusão é de que nós entendemos que não devam existir restrições não técnicas à operação dos jatos brasileiros, por empresas brasileiras.”</p>	
<p><b>CELINÉIA PARADELA FERREIRA</b></p>	<p>A portaria em questão não trata de assuntos ambientais ou ligados ao ruído. Tais estudos normalmente são aprovados pelo órgão competente no âmbito do Governo do Estado do Rio de Janeiro.</p> <p>A ANAC não está propondo nenhum tipo de operação nova, apenas retirando restrições que não compete a ela estabelecer. Os procedimentos operacionais, com a revogação da Portaria 187/DGAC, continuarão os mesmos.</p>
<p>“Ok. Minha fala é curta. Houve muita coisa. E quero dizer que os moradores do entorno, também são consumidores, também devem ser considerados na qualidade de vida, que como disse a moradora de Santa Teresa, comprometida. E quero dizer, particularmente da Urca. A Urca é um centro paisagístico e um centro de proteção ambiental. As matas do Pão de Açúcar têm uma fauna e uma flora especial. Ali há orquídeas e borboletas que só existem lá, em nenhum lugar do mundo. Estamos falando em negócios, estamos falando em uma série de coisas que são pertinentes. Mas e o meio ambiente? Então a recomendação em nome da associação de moradores da Urca, é que seja feito um estudo de impacto ambiental, antes de se aumentar o número de voos no Santos Dumont. Isso que nós gostaríamos de falar e eu passo agora para o nosso representante maior da federação de moradores.”</p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p><b>ABÍLIO TOZINI</b></p>	
<p>“Pedir para a Vivi falar novamente, registrar um fato divulgado por um veículo de imprensa e um colunista, com relação ao comportamento das associações de moradores. Nós temos uma visão independente, por coincidência a nossa posição é a do governo do estado e do município, e estamos com frequência em pontos de vista opostos, achamos bastante deselegante, o que esse colunista disse, primeiro em relação a estarmos sendo usados por uma determinada agência mobilizadora de opinião, e depois se como se fossemos meras correias de transmissão de opiniões do estado. Complementando sobre o tema, o representante da Azul citou estatísticas de Congonhas. Faltou ele citar as estatísticas dos mortos em Congonhas, pelo excesso de voos naquele aeroporto numa região central e de pequeno porte. Também em relação a portaria. O outro representante disse que a portaria estaria revogada. Se a ANAC levasse a sério essa piada, teria declarado encerrada a audiência e cada um indo para outros afazeres. Obviamente que a portaria não está revogada se ela é sucinta no efeito que ela pretendeu trazer, ela pretendeu trazer o efeito de revitalização do aeroporto do Galeão, que interessa à população do</p>	

<p>município e do estado do Rio de Janeiro, e por isso que o nosso ponto de vista coincide com o do governo do estado e felizmente com o do governo municipal e pretendeu também disciplinar o número de voos no aeroporto de Congonhas. Se liberaram Congonhas para livre concorrência, já está bastante demonstrado e eu digo como um ponto de vista de passageiro vendo o meu ponto de vista individualista. Obviamente que com alguma frequência passageiro para algumas outras cidades que não São Paulo, eu gostaria que há doze minutos da minha casa embarcasse sempre no Congonhas. Mas eu tenho que ver o ponto de vista como cidadão do município, como cidadão do estado do Rio de Janeiro. Essa é a questão, que muito bem falou o representante do estado, o ponto de vista coletivo, não é o somatório do desejo individualista. O desejo individualista de todo o morador da zona sul e empresário do centro do Rio de Janeiro, obviamente era sempre embarcar e desembarcar no Santos Dumont. Já estou achando que ele vai virar aquela fábrica de mortos que ele tem lá em São Paulo, mais o ponto de vista dos cidadãos como munícipes e como integrantes de um estado, tem que ver a economia do estado como um todo e o desenvolvimento harmoniosos do estado como um todo. Por último quero manifestar um ponto de vista divergente do estado do Rio de Janeiro, nós entendemos que o aeroporto do Galeão deva continuar de caráter público, gerenciado pelo poder público, e qualquer representante que venha a se candidatar para um cargo público e acha que a solução da gerência das coisas públicas é a privatização, a primeira coisa que esse cidadão tem que fazer, é se desfiliar dos partidos e nunca mais concorrer a cargo público, se ele acha que a solução da boa gestão é a privatização. É isso.”</p>	
<p><b>VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO</b></p>	<p>A revogação da Portaria 187/DGAC</p>
<p>“Senhoras e senhores boa tarde. Inicialmente gostaria de saudar as autoridades do governo do estado, aqui na pessoa do secretário Julio Goiana, da secretária Márcia Lins, gostaria de saudar demais autoridades presentes na platéia, o deputado Marcelo Itagiba e outras autoridades da prefeitura do estado do Rio de Janeiro. Gostaria de saudar também a ANAC, na pessoa do superintendente Anderson Correia, e demais autoridades da ANAC aqui presentes. Realmente para mim que estou há 25 anos no sistema de aviação civil, eu queria assegurar para os senhores que esse é um momento histórico e a Trip Linhas Aéreas gostaria realmente de parabenizar e cumprimentar a ANAC por essa grande oportunidade, esse momento republicano, esse espaço democrático, acho que a própria sociedade do Rio de Janeiro, eu como carioca também me sinto orgulhoso de estar aqui nesse momento, estar tendo que discutir. É inegável para a Trip, a capacidade técnica da ANAC, dos seus técnicos, nós temos acompanhado de perto e somos testemunhas, gostaríamos de público, testemunhar. O que eu gostaria de trazer para os senhores, a Trip gostaria de trazer, é a visão da aviação regional. A Trip Linhas Aéreas é hoje a maior empresa de aviação regional desse país. Nós temos transportado, em 2008, mais de 1 milhão de passageiros. Atendemos praticamente setenta destinos desde Eirunepé, na Amazônia, Fernando de Noronha, Belém, de Manaus, o interior da Amazônia até Porto Alegre. Então nós temos a vivência desse país e estamos presentes aqui também no Santos Dumont. Temos a vivência desse país e a importância do segmento da aviação regional. Aviação regional ela realmente tem uma necessidade que hoje as condições previstas na Portaria 187, limitam excessivamente a capacidade da aviação regional de operar. Então, em particular, a questão, por exemplo, de 50 assentos, o entendimento da nossa associação que vai estar representada pelo senhor, vai falar daqui a pouco, é que o avião regional é um avião de até 86 assentos e poderia também</p>	<p>visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente. Na medida em que o órgão regulador não possui a atribuição de tomar decisões discricionárias, que não estejam amparadas em argumentos operacionais claros e transparentes, desaparece a instabilidade regulatória colocada pela portaria atualmente em vigor.</p>

<p>estar atendendo de forma mais razoável essa malha da aviação regional. Então nós respeitamos e aceitamos acho que todas as colocações que foram colocadas seja do governo do estado que muito apropriadamente propôs um movimento paulatino, um passo a passo para que não crie a instabilidade regulatória, que nenhuma das empresas deseja. O que é mais importante nesse momento é manter e assegurar essa transição com instabilidade regulatória. Mas para o marco da aviação regional, as condições sejam de 50 assentos, seja de duas escalas intermediárias, limitam excessivamente a nossa capacidade. Eventualmente o companheiro da GOL, VARIG, propôs uma consultoria internacional para robustecer o processo, poderia se pensar em alguma forma, não diminuindo a capacidade técnica da ANAC, que nós somos mais uma vez testemunhas de que o nível dos técnicos presentes na ANAC hoje na sua diretoria são doutores, e extremamente capazes e conhecedores do segmento. Mas eventualmente todos esses arcabouços poderiam trazer um equilíbrio regulatório adequado, evitando que se de uma hora para outra se tem uma malha totalmente distorcida ou excessivamente aberta, atrapalhando todos os negócios das empresas e finalmente as empresas, apesar de sermos os bad boys, as empresas elas buscam justamente prover o serviço do transporte público. As empresas de transporte aéreo são servidores dos usuários e dos consumidores. Sem os usuários e consumidores, o negócio inexistente. Então eu gostaria de concluir a minha palavra, só lembrando. Do ponto de vista da Trip Linhas Aéreas, nós gostaríamos de louvar o papel da ANAC, é um momento histórico, nós no Brasil não temos muito esse hábito de realmente cultivar a história, mas é um momento histórico. Eu tenho certeza que todos nós que estamos aqui presentes, ter uma boa lembrança desse momento. Em segundo lugar nós concordamos totalmente com a posição do estado do Rio, dum aberto paulatino, de realmente não causar a instabilidade regulatória. E finalmente gostaríamos de pedir às políticas públicas, seja da secretaria de aviação civil, e de certa maneira a regulação da ANAC, privilegiasse também a aviação regional, que é a única aviação que está chegando hoje, nos mais confins e recantos do nosso país. Agradeço a oportunidade, uma boa tarde a todos.”</p>	
<p><b>MAURICIO EMBOABA MOREIRA</b></p>	<p>A revogação da Portaria 187/DGAC visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente.</p>
<p>“Bem, eu queria retomar e dentro das limitações de tempo, a exposição inicial e tentar fazer um resumo dos principais pontos e justificá-los. Primeiro eu apontei os defeitos do estudo preparado para a ANAC, e eu fiz não no sentido de desqualificá-lo, mas no sentido de mostrar aquilo que os juristas chamam de viés de motivo, ou seja, quando se cria motivos viesados para medidas públicas, as medidas públicas são incorretas. Então isso é importante identificar quando esse viés existe. Em segundo lugar, queria dizer que de forma nenhuma a GOL é contra a concorrência, pelo contrário, todos são testemunhas que nós somos frutos da concorrência. Nós, só tem razão de ser uma empresa de baixo custo, quando os preços são liberados. Coisas que não faz muito tempo, não existia. Então nós somos a favor da concorrência sim e agradeço nesse momento a oportunidade a menção do representante da Azul, que indiretamente sem mencionar a GOL, fez um reconhecimento aí, que de um tempo para cá realmente a GOL introduziu e foi acompanhado por outros participantes do sistema, uma modificação muito substantiva no grau de concorrência. Eu queria chamar atenção também, sobre o outro ponto que eu falei a respeito do gradualismo. Às vezes, em outros países, e eu acho que a ANAC deveria se louvar de experiência de outros países, e aparentemente não tem feito, em outros países, essas mudanças, esses sistemas, que eu</p>	<p>O atual limite está na capacidade do espaço aéreo. O CGNA (Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea) estabeleceu a capacidade praticada em 33 movimentos por hora, e quando apresentar condições meteorológicas por instrumentos (IMC) em operação</p>

chamei de difíceis, sensíveis de estimular novos entrantes, de estimular modificações que são necessárias, em outros países isso é feito de uma forma gradual para não desestabilizar o sistema, não causar o que a gente chama de instabilidade regulatória. A ANAC tem esperança que tenha lido a experiência recente do aeroporto de Narita, o mais congestionado do mundo, certamente, onde modificações foram introduzidas, mas o seu impacto pleno em cinco anos, não num virar de botão. O aeroporto, para citar os EUA, JFK, o aeroporto, houve modificações importantes no aeroporto no sentido de permitir novos entrantes. Mas não foram irresponsavelmente tomadas, implementadas, são coisas graduais porque senão se desestabiliza a indústria. Questão muito mais do time, do que da questão específica do quê. Eu quis mostrar também que as medidas que estão sendo debatidas, nas diferentes audiências públicas, têm que ser analisadas no seu conjunto, não na sua individualidade. Eu mencionei também a questão do aeroporto do Galeão, ora, é querer tapar o sol com a peneira não dizer que essa nova liberação de uso vamos chamar assim, do Aeroporto Santos Dumont, não vai provocar um enorme esvaziamento em Galeão. Isso é óbvio. Isso até atenta contra a inteligência da gente, dizer que não. É óbvio que vai acontecer. Isso seria muito melhor conduzido se as coisas fossem calibradas e não provocar prejuízos específicos muito importantes, especialmente aqueles que têm negócios específicos. Fico imaginando um lojista que paga um aluguel alto, contando com o investimento, de repente o tráfego vai cair pela metade. Isso é terrível. Queria também chamar atenção, aqui está sendo testemunha, eu peço que haja continuidade, porque tenho mais 5 minutos não é isso? Nós estamos aqui testemunhando justamente o que aconteceu na experiência mundial em outros países, cinco a dez anos, para mudanças importantes atingirem a sua plenitude. O governo do estado do Rio de Janeiro como testemunhou oradores anteriores, está trabalhando nesse assunto desde 2004, ou seja, coincidentemente, cinco anos. E uma medida desse tipo abrupta, vai simplesmente jogar por terra todo o esforço desses cinco anos. Por isso essa questão de, de formulação, implementação de política pública, é uma coisa que precisa ser conduzida com grande prudência. Não sei se o que me sucedeu a palavra, o representante da TAM, vai mostrar os investimentos que eles fizeram durante muito tempo para consolidar seu hub no Galeão, que vai ser profundamente prejudicado, mais do que da GOL. Por isso falo sem nenhum constrangimento. A questão importante também é o congestionamento do Santos Dumont. O quê que vai acontecer? Todo mundo, já foi citado aqui, que eu não sabia disso, que o Santos Dumont, a pista está sob o marco zero da cidade. Isso aí eu não sei se foi força de expressão. Bem, seja como for, se não for no marco zero, é muito próximo dele porque está na mesma. Mas então, o quê que acontece? O quê que vai acontecer? Vamos ser francos. Vamos dar o benefício da sinceridade. De vez em quando é bom. O quê que vai acontecer na hora que autorizar, falou-se em 16 movimentos, salve engano é esse o número, tem 23, todos vão querer colocar seus voos nas melhores posições que sabemos que para determinados tipos de serviços, o Santos Dumont oferece. Então o quê que vai acontecer? De repente todo mundo vai migrar para o Santos Dumont. Rapidamente o Santos Dumont vai atingir a sua capacidade plena, que segundo a outra Portaria, de alocação de novos slots, por isso é preciso ver a questão em conjunto, quando se atinge 90% da capacidade de um aeroporto, a distribuição de slots é feita, slots são espaços aéreos, direitos de pouso ou decolagem. A distribuição de slots é feita sobre critérios altamente discutíveis que eu não vou entrar nesse mérito porque não é objeto dessa audiência pública. Mas altamente discutíveis e não equitativos. Pois bem, o quê que vai acontecer? Todo mundo vai para o Santos Dumont, atinge 90% da capacidade. A restrição foi dito aqui que a capacidade

simultânea com o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão a capacidade será de 23 movimentos por hora. A ANAC optou por reservar à aviação regular a capacidade em condições IMC, ou seja, 23 movimentos por hora, prezando pela regularidade das operações.

A ANAC analisou todos os componentes da infraestrutura aeroportuária para o cálculo da capacidade conforme demonstrado na Nota Técnica da consulta pública publicado no site da ANAC referente à Revogação da Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

Por fim, sobre a sistemática de alocação inicial de slots, foi aceita a sugestão que assegure às empresas uma distribuição de forma igualitária dos horários disponíveis para operação.

<p>operará acima da capacidade do aeroporto, mas ninguém disse qual é efetivamente a capacidade do aeroporto e se ela será imutável, porque avanços tecnológicos trazem a mutabilidade dessa capacidade, e hoje a restrição, segundo estudo da ANAC, é uma restrição básica de 23 operações com base em posições de pátio para qual é dado uma hora de permanência. Como eu disse, uma hora de permanência é ridículo para que qualquer operador que queira operar com modernidade, uma hora de permanência no aeroporto em Santos Dumont. Na verdade a gente quer operar abaixo de 40 minutos, abaixo de 30 minutos, o que faria, se feito esse ajuste no parâmetro do estudo, não haveria mais restrição de tráfego, de pátio. Outra questão é a restrição de tráfego aéreo. Essa é altamente discutível. Mudou cada uma, se você quiser uma tese para uma capacidade X, você desenvolve essa tese. Se você quiser X mais 10% de X, facilmente se desenvolve. Não é matéria. Vamos dizer se com uma única resposta, isso depende de critérios que se adotam. Então o que vai acontecer, muito provavelmente se transfere, se cria, se força, uma escassez artificial e aí se abre, não, vamos aumentar então a capacidade do aeroporto, muito lícito, aí entra na outra Portaria, altamente discutível nos seus critérios de redistribuição de slots. Pois bem, a minha conclusão, eu não pude, de repente sumiu e agora não vai sumir, posso garantir, é que existe uma grande in experiência no conduzir desses assuntos que são tão importantes e nisso a gente está há anos luz aquém dos países do primeiro mundo onde as pessoas que tratam isso tem 20, 30 anos de vivência nesses assuntos específicos. Muito bem, e por isso recomendei instituição de consultoria, entre as quais eu cito só para citar, independente como a Universidade de Cranfield, na Inglaterra.”</p>	
<p><b>PEDRO FORTES</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Bom dia. Eu vou ler um manifesto de 24 assinaturas de entidades de turismo que se manifestam contra a revogação da Portaria 187, e vou ceder o resto do meu tempo ao presidente da TURISRIO, Empresa de Turismo do Estado, Dr. Nilo Sérgio. Então eu não vou ler o texto porque vai ocupar muito tempo, eu vou ler o nome das entidades apenas. Associação Brasileira da Indústria de Viagens, ABAV Nacional. Associação Brasileira de Agentes de Viagem do Rio de Janeiro. ABAV - RJ. Associação Brasileira de Empresas Organizadoras de Congresso, ABEOC. Associação Brasileira de Indústria de Hotéis a nível nacional, ABIH Nacional. Associação Brasileira da Indústria de Hotéis, capítulo Rio de Janeiro, ABIH - RJ. Associação Comercial do Rio de Janeiro. Associação Nacional dos Transportadores Turísticos, ANTUR. Governo da cidade do Rio de Janeiro, através da Secretaria de Turismo, governo do estado do Rio de Janeiro, através da Secretaria de Turismo e Esporte e Lazer, Governo do estado do Rio de Janeiro, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Governo do estado do Rio de Janeiro, Secretaria de Transportes, Rio Convention Visitors Bureau, RIOTUR, Empresa de Turismo da cidade do Rio de Janeiro, TURISRIO, Empresa de Turismo do estado do Rio de Janeiro, SINDRIO, Sindicato de Hotéis, Bares e Restaurantes, e afins da cidade do Rio de Janeiro, SINDETUR, Sindicato Estadual de Guias de Turismo, SINDETUR, Sindicato de Empresas de Turismo, SINDARIO, Sindicato de Agências de Navegação Marítima e atividade afins do estado do Rio de Janeiro, BITO, Brazilian Income in Travel Organization, ABOT, Associação Brasileira de Operadores de Trens Turísticos, Rotary Club do Rio de Janeiro, AEB, Associação de Comércio Exterior do Brasil e ABRASCA, Associação Brasileira de Concessionárias Aeroportuárias. Eu vou deixar esse documento que deverá fazer parte da audiência pública do documento final. A entrega desse documento. E só quero lembrar que essas entidades todas assinadas pelos seus presidentes, pelos seus diretores, têm uma larga experiência em turismo,</p>	

trabalharam a vida inteira em turismo e sabem o que estão assinando. É só isso que eu queria dizer, eu vou ceder o resto do meu tempo para o doutor Nilo Sérgio..”	
<b>NILO SÉRGIO FÉLIX</b>	A ANAC está cumprindo seu papel legal. Conforme a Lei nº
<p>“Obrigado Pedro. Quero cumprimentar a minha Secretária de Turismo, Esporte e Lazer, Márcia Lins, Secretário Júlio Bueno do Desenvolvimento, Secretário Júlio Lopes, as demais autoridades, cumprimentar o Procurador-Geral, o Dr. Gabriel e lamentar a ausência da presidente da ANAC e dos seus diretores. Mais do que tudo, do que todas as observações, todos os números que foram aqui colocados, mas tem um que nós temos que estar preocupados, que é com o emprego. De 2000 para trás, nós tínhamos 20 mil trabalhadores direta e indiretamente no Galeão. Caiu, com a mudança dos voos para o Santos Dumont, caiu para 6 mil trabalhadores, retomamos agora, de 2004, para 15 mil, com os melhoramentos do terminal 2, vamos voltar aos 20 mil trabalhadores direta e indiretamente. Isso é importante. Mais do que isso, pela apresentação inicial, do representante da ANAC, e também pelo representante da Azul, por feeling, por sentimento, presumo que essa Portaria 187, já está no caminho de ser derrubada, de ser revogada. Lamento porque esse é um fórum para ser discutido isso. Esse é um fórum que tem empresários, entidades públicas, autoridades e que deveriam ter debatido um pouco mais. O planejamento deveria ter ocorrido, coisa que não ocorreu. E nós do governo do estado e da prefeitura, e das entidades citadas aqui pelo meu colega anteriormente, vamos veemente, brigar até o fim, para que essa Portaria não seja revogada. Muito obrigado.”</p>	<p>11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”</p>
<b>ALCYR NORDI</b>	O gerenciamento do espaço aéreo é competência do Departamento
<p>“Então, muito bem. Nesse caso vou simplificar bastante a minha fala, apenas para reiterar a posição dos outros representantes da Associação de Moradores que aqui desfilaram suas idéias e fazendo evidentemente, alguns ressaltos em alguns pontos como, por exemplo, que as populações que fiquem na rota dos aviões fossem respeitadas também. Aqui quem mais se aproximou de respeito foi uma pessoa que discursou aqui sobre defesa do consumidor, falando em respeito ao consumidor. Seria bom que os projetos da ANAC ou de qualquer mudança, colocassem como evidência o respeito à população. Sobre isso também destacar a condição dos fortes ruídos de avião que passam nos bairros de Botafogo, Urca, Santa Teresa, como aqui já foi colocado, a parte de segurança que é a intensificação de voos que evidentemente aumenta o risco de envolver a população. As rotas dos aviões têm, no nosso entender teriam que ser revistas, mesmo com a atual Portaria em vigor poderia ser, por exemplo, colocado rota lá no litoral, não tem problema nenhum, pões mil aviões por minuto lá para o litoral. Não atrapalha nada a população que atualmente está na rota dos aviões. E finalmente também que esteja incluído a parte de estudo de horários de operação do aeroporto, que seja no máximo da manhã até onze da noite. Tem aviões lá que funcionam em horário fora disso, que não se consegue dormir. Bom, então para encerrar, para passar a palavra para o senhor secretário, dizer que uma coisa está me causando um pouco preocupação. São as divergências de dados logo apresentadas no início da nossa reunião, da nossa audiência, dados completamente diferentes. Se eu tivesse que votar realmente não saberia em quem votar, quem está certo. Eu achava que seria bom fazer uma organização de quem está</p>	<p>de Controle do espaço Aéreo (DECEA), que estabelece as rotas e os procedimentos de navegação aérea.</p> <p>A ANAC entre suas atribuições legais tem por obrigação a fiscalização contínua dos aeroportos no que se refere a questões de segurança operacional e esta função continuará sendo regularmente cumprida pela Agência.</p>

certo, quem está errado, para depois se definir alguma coisa. Eu passo a minha palavra agora para o Secretário.”	
<b>DELMO PINHO</b>	
<p>“Bom, agradeço a gentileza. Queria colocar rapidamente três pontos, mas o fato é o seguinte. A revogação da Portaria está escrito num dos artigos, e ela está induzindo as companhias aéreas a fazerem a solicitação de HOTRAN, para operação no Santos Dumont. Nós estamos numa coisa de mercado, não é uma coisa de brincadeira. A companhia vai oferecer aonde for mais simplista para o usuário. Então as companhias que operam no Galeão, todas as nacionais vão pedir a abertura dos slots futuros no Santos Dumont. E ele vai ser rapidamente preenchido a capacidade desse aeroporto em menos de um mês e a ANAC, vai ter que se ater inicialmente às 23 operações por hora que é da condição operação IFR. Depois isso poderá ser aumentado porque você tem um limite de 33 movimentos para operações visuais. Então não existe um limite e não se sabe aonde vai parar porque quem não conseguiu vai à justiça e vai obter. Ao mesmo tempo a própria minuta da Portaria diz que oportunamente no caso, quer dizer, depois que já está criado o problema, a ANAC vai informar qual a capacidade operacional do Santos Dumont. Primeiro todo mundo pede, preenche os slots, depois ela vai dizer quanto que é a capacidade. Francamente. Segundo, que me entristeceu muito, tenho todo apreço aos técnicos que aqui falaram, mas francamente, comparar a economia americana, inglesa, com o Brasil, eu até gostaria, ainda não deu tempo. Entendeu? Então não dá para comparar que Londres tem sete, oito, cinco, três aeroportos, não dá para comparar, porque a Inglaterra é um país pouco maior que a cidade de São Paulo, mas muito mais rico que o Brasil inteiro. Mas não cabe essas comparações. O único lugar no Brasil, na América do Sul, que tem condições de sustentar tráfego em paralelo, em aeroportos muito fortes, é São Paulo por uma condição econômica. 35%, 38% do PIB do Brasil está em São Paulo, e 40 milhões de brasileiros de 180. Então nós estamos comparando coisas que são absolutamente ridículas. Não tem como comparar o Rio de Janeiro com Alagoas. Por quê? Porque Alagoas é pequenininho e o Rio de Janeiro é grande.”</p>	<p>O atual limite está na capacidade do espaço aéreo. O CGNA (Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea) estabeleceu a capacidade praticada em 33 movimentos por hora, e quando apresentar condições meteorológicas por instrumentos (IMC) em operação simultânea com o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão a capacidade será de 23 movimentos por hora. A ANAC optou por reservar à aviação regular a capacidade em condições IMC, ou seja, 23 movimentos por hora, prezando pela regularidade das operações.</p>
<b>NELSON MITSUhide SHINZATO</b>	
<p>“Boa tarde a todos. Eu vou passar, aqui, a posição oficial da pergunta. Antes de mais nada, a TAM é contra a revogação da Portaria 187. E por que somos contra? Primeiro, queríamos mostrar o que nós fizemos, o que nós investimos no mercado do Rio de Janeiro, em função da implantação da Portaria 187. Por favor. Esse gráfico mostra que, em 2003 e 2004, a TAM possuía somente 02 voos decolando do Galeão. Em 2005, evoluímos essa quantidade para 33 voos por dia e para 12 destinos. Em 2006, a evolução foi para 52 voos por dia acrescentando mais destinos: 18 destinos diferentes. Eu sou profissional da área de malha de voos da TAM, então, eu quero falar um pouco o que acontece dentro da empresa para que possamos estruturar o nosso serviço em um determinado aeroporto, para servir, da melhor forma possível, à demanda do mercado. Esse gráfico é um bom exemplo para mostrar que, ao longo desses anos, a TAM foi investindo no aeroporto do Galeão, de modo que conseguimos estruturar a malha de voos no Galeão, de modo que o Galeão se tornasse um importante hub de operação da TAM. E, hoje, eu posso afirmar que o Aeroporto do Galeão é um dos principais hubs de operação da malha de voos domésticos da TAM. Ali, mostra claramente que após esses investimentos, somente que em 2006, pudemos colocar o</p>	<p>No tocante às empresas aéreas, a possibilidade de diversificação da oferta e incremento na quantidade de voos permitirá o atendimento de demandas que até então, eventualmente, tenham sido preteridas em função das restrições de acesso à infraestrutura estabelecidas pela Portaria 187/DGAC.</p> <p>A revogação da Portaria 187/DGAC</p>

primeiro voo internacional no Aeroporto do Galeão, que foi para Buenos Aires. Em 2007, evoluímos ainda: fomos de 52 voos para 63 voos por dia e, com isso, permitiu que a malha aérea de voos da TAM pudesse inserir mais um voo direto, long row, no mercado do Rio de Janeiro. Começamos o voo non stop Galeão - Paris. No ano passado, fizemos mais investimentos, evoluímos o número de voos, no Galeão, para 68 voos. E não somente a quantidade de voos, como aumentamos os destinos. Vocês podem reparar na linha de baixo, em 2008, representam 21 destinos diferentes atendidos diretamente, com voo direto a partir do Galeão. Foi, então, que pudemos colocar mais 2 voos internacionais non stop: um voo diário para Miami e um voo, 4 vezes por semana, para Nova York. Por que disso? Exatamente pela estrutura de hub que nós montamos no Galeão. E o que fez com que acontecesse todo esse investimento? Foi a implantação da Portaria 187. Além disso, eu tenho outros números que comprovam, exatamente, como um voo internacional se sustenta a partir desse banco de conexões. Nessa tela, os senhores podem observar que esses são números reais, são números, de dezembro de 2008, da operação da TAM. Vejam, primeiro voo: Galeão - Buenos Aires, 40% de todos os passageiros a bordo saindo, aqui, do Rio de Janeiro ou chegando ao Rio de Janeiro, eram passageiros locais, ou seja, origem ou destino final Rio de Janeiro; 57% vinham ou em trânsito porque tem os voos que começam, por exemplo, em Recife, Salvador, Galeão, Ezeiza, ou seja, esse voo Galeão-Ezeiza – que é Buenos Aires –, para ser viável, ele tem um suporte de passageiros com origem em Recife, em Salvador. Outro exemplo, Galeão – Paris, que temos desde 2006, 2007: 49% dos passageiros são origem ou destino final Galeão, 51% vêm de outras localidades ou vão para outras localidades, por exemplo, Belo Horizonte, Brasília, Vitória, Curitiba. Outro exemplo, Galeão – Miami: esse, aqui, é muito maior ainda: 40% somente são passageiros locais, 60% vêm de outras localidades ou vão para outras localidades. E, depois, tem o Galeão - Nova York que é mais ou menos nesta grandeza. E, aqui embaixo, eu mostrei, em função desse investimento todo da TAM, permitiu que uma série de outros destinos pudessem chegar ou sair do Aeroporto do Galeão de modo a permitir, sustentar esses voos internacionais. Ali, tem um grande exemplo: uma série de cidades que chegam aqui, o passageiro embarca, por exemplo, em Porto Alegre, pode chegar ao Galeão e seguir para um voo internacional, de modo que ele consegue fazer essa operação – sair de Porto Alegre e chegar em Paris, por exemplo –, sem precisar passar por Guarulhos – que vocês sabem, muito bem, que já está chegando num ponto de saturação muito grande –. Então, tudo isso é para mostrar que não se pode separar malha doméstica e malha internacional; um sobrevive, um tem condições de ser viável em função do outro; um alimenta o outro. Um bom exemplo é essa recente entrada da Alliance para uma aliança global por parte da TAM Linhas Aéreas. Vocês sabem, no ano passado, nós informamos de que estamos entrando na Star Alliance. O porque disso? Claro. Tem toda a nossa necessidade e o nosso objetivo de poder alcançar o maior número de destinos possíveis lá fora. Por outro lado, as empresas da Star Alliance, que chegam normalmente no Galeão ou em Guarulhos, precisam ter alimentação essa doméstica porque uma boa parte dos passageiros não vão somente para São Paulo. Desculpe. Boa parte vão, mas, além desses passageiros de São Paulo ou do Rio eles, vão para outros destinos que não têm condições de sustentar para um voo direto; por conta disso, existe toda essa estrutura de malha de voos que dão sustentáculo a esses voos long row internacionais. Alguém me falou também do Galeão - Manaus, que não existia essa ligação direta. Não é voo internacional, mas, também, é um bom exemplo do porque, hoje, temos condições de colocar um voo direto Galeão – Manaus: por causa, exatamente, dessa malha de voos, desse hub de operações, desse banco de

visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente.

Na medida em que o órgão regulador não possui a atribuição de tomar decisões discricionárias, que não estejam amparadas em argumentos operacionais claros e transparentes, desaparece a instabilidade regulatória colocada pela portaria atualmente em vigor.

Diferentemente do que ocorreu na citada operação “Decola Galeão”, as empresas não serão obrigadas a transferir os vôos para o Aeroporto Santos Dumont. Será apenas permitido que elas operem com origem nesse Aeroporto para outros destinos que não apenas os dispostos na Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005. A decisão de alteração da operação será de cada empresa com base em suas malhas aéreas. Com isso, voos necessários para conexão poderão ser mantidos caso seja essa a melhor opção para a empresa.

A revogação da Portaria nº 187/DGAC/2005 visa justamente o estabelecimento de um ambiente



conexões. Então, eu queria colocar, aqui, outro ponto: caso essa Portaria 187 seja revogada, o que poderá acontecer? Primeiro, vamos analisar qual é o potencial de absorção de voos no Santos Dumont: Santos Dumont, considerando esse limite de 23 slots por hora, considerando a operação entre 5h da manhã e 23 horas – e não se esqueçam: hoje, Santos Dumont pode operar 24 horas, porém, vamos limitar um pouco –, a quantidade de slots disponíveis nesses períodos são de, aproximadamente, 250 operações entre pouso e decolagem. Vamos analisar um pouco o Galeão: hoje, o Galeão, ao longo do dia, tem, aproximadamente, 290 operações entre pousos e decolagem. Eu não vou falar que vão todos migrar para o Santos Dumont, porém, vou falar o seguinte: uma boa parte desses 290 são destinos de alta frequência que podem, muito bem, ser aceitos no Santos Dumont, Brasília, Vitória, Curitiba e, com isso, caso essa Portaria seja revogada, haverá, sim, transferência de voos do Galeão para Santos Dumont e havendo essa transferência, num primeiro momento, para atender à demanda do mercado, o que acontecerá? Aqueles voos que restarão no Galeão, a quantidade de voos que teriam condições de alimentar esses voos estará reduzida. Isso impactará negativamente na rentabilidade dos voos que ficaram no Galeão e o segundo movimento será até o cancelamento desses serviços. Então, o que nós estamos falando, não são estudos, são fatos. Se nós formos avaliar o passado, quando tínhamos a operação no Santos Dumont totalmente livre, existia uma grande falta de voos no Galeão, não existiam esses voos diretos internacionais de longo curso, inclusive, doméstico, no Brasil e só se permitiu chegar nesse ponto, exatamente, com essa implantação da Portaria. E, caso aconteça essa direção contrária ao que foi feito naquele momento, certamente, haverá, sim, transferência de voos do Galeão para o Santos Dumont e, ainda mais: aqueles voos que restarão no Galeão, sofrerão as consequências da falta de demanda. Porque, veja bem, o mercado do Rio, a demanda é única: se o passageiro que pode embarcar no Santos Dumont ou no Galeão é o mesmo passageiro, se o passageiro prefere embarcar e desembarcar no Santos Dumont, por que ele iria ou por que nós, as empresas aéreas, manteríamos o voo no Galeão? Iremos, sim, transferir para o Santos Dumont. Isso é certo; isso é líquido e certo. E deixa eu continuar o raciocínio: acontecendo isso, os voos que sobrarão, restarão lá no Galeão – como eu falei –, estão arriscados a serem cancelados, os voos internacionais a serem transferidos para outras localidades, muito provavelmente, para Guarulhos. Então, finalizando a nossa posição, o que a TAM pleiteia é uma estabilidade de regras: que não seja implantada uma regra circunstancial para beneficiar uma ou outra empresa aérea, uma ou outra corrente; nós precisamos dessa estabilidade porque o planejamento de empresa aérea requer longo prazo, o planejamento de frota de uma empresa aérea – que é o principal fator para poder evoluir a sua malha de voos –, requer um tempo de, no mínimo 5, 10, 15 anos, porque a entrega dos aviões necessita desse tempo. Por conta disso, a empresa aérea tem que fazer esse planejamento de longo prazo. O que nós não queremos são mudanças constantes nas regras: se formos lembrar a implantação da 187 foi feita em 2005, temos menos de 4 anos. O Delmo tem razão, foi publicada em 2005, porém, o seu impacto, já começou em 2004. O que poderá acontecer? Na época, foi feito isso porque existia uma certa ociosidade no Aeroporto do Galeão, com a implantação dessa Portaria, a transferência dos voos para o Galeão e viabilização de uma série de outros voos, hoje, podemos afirmar que Galeão tem uma boa operação e com possibilidade de crescimento. E quando se fala de concorrência, nós somos, sim, a favor da concorrência. Não se esqueçam que, no Galeão, tem possibilidade, tem espaço, para colocar voos para qualquer destino porque aquele Aeroporto comporta, a pista de pouso não tem restrição nenhuma. E, nesse momento,

regulatório estável e transparente. Sua revogação assegura às companhias aéreas que elas possuem a liberdade de escolha de alocação de seus voos apenas sujeitas a questões de limitação de infraestrutura, segurança e adequação de serviço adequado.

Além dos pontos abordados é importante destacar ainda que não cabe à ANAC privilegiar um aeroporto em detrimento de outro. Qualquer marco regulatório associado a um processo de concessão de aeroportos deverá respeitar os princípios de isonomia, transparência, não discriminação entre os gestores aeroportuários, ou seja, todos os agentes econômicos interessados em investimentos aeroportuários deverão ter o mesmo tratamento, assim como, todas as companhias devem ter o direito de operar em qualquer aeroporto.

<p>tentar revogar essa Portaria, na minha visão, o que acontecerá? Haverá essa transferência de voos de Galeão para Santos Dumont, ou seja,..."</p>	
<p><b>MARCOS BARBOSA</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>"Boa tarde, senhores. Sou Marcos Barbosa, Presidente da Sociedade de Amigos da Rua Primeiro de Março e Adjacências. Gostaria de dizer que aquela região da Praça XV, hoje, tem, como acervo, a maior instituição cultural de todo o Rio de Janeiro, porque não dizer, de grandes setores do Brasil, que são os centros culturais. Hoje, não visitado pela maioria dos cariocas e, muito menos, por visitantes de outros estados porque não existe a possibilidade, não existe a viabilização de acesso até o Rio de Janeiro. Porque eu tive a oportunidade de viajar de Brasília para o Rio de Janeiro e ter que ir para São Paulo para, depois, eu vir para o Galeão, na ponte aérea. Isso, para mim, eu acho que é, acima de tudo, um sacrifício ao consumidor, um desrespeito ao consumidor. Sabemos que, inclusive, há interesse de vários setores, várias empresas do próprio governo em não re-ativar o Santos Dumont, mas, creio eu, que o Santos Dumont seria um grande suporte turístico na cidade do Rio de Janeiro que, hoje, está totalmente falida: o Rio de Janeiro só funciona de segunda a sexta-feira porque os finais de semana estão entregues aos marginais e às pessoas não quistas à sociedade. Então, por isso, eu acho que deveria ser repensado com relação à utilização do Santos Dumont, que fosse em pequena escala, que se utilizasse com estados mais próximos, aqui, do Rio de Janeiro, com voos mais curtos, mas que esses voos mais curtos viessem a beneficiar a cidade do Rio de Janeiro que está, hoje, completamente abandonada, completamente falida. O comércio deixou de, praticamente, existir no centro da cidade. Hoje, o que nós temos, no centro da cidade, é uma quantidade imensa de estacionamentos em prédios que, no passado, eram prédios históricos e, hoje, estão servindo de uso a estacionamentos. Veja bem, grandes empresas abandonaram o Rio de Janeiro, assim como a Bolsa de Valores que estava instalada ali, na Praça XV, deixou de existir no Rio de Janeiro, passou a existir em São Paulo. Para ver o esvaziamento, o grande esvaziamento do Rio de Janeiro, da cidade do Rio de Janeiro. Então, é preciso que se viabilize uma forma mais prática, objetiva de acesso de outros estados ao centro do Rio de Janeiro para que o turismo, daqui, dessa região, seja incrementado de forma racional e objetiva. Porque o turismo traz recursos e o turismo traz, acima de tudo, meios culturais a toda a uma sociedade. Eu quero, aqui, fazer uma observação: o Presidente da Associação da Urca observou que os voos passam por sobre a cabeça deles e que eles não conseguem, de forma alguma, ter sossego, assistir à televisão, dormir, estudar, absolutamente nada. Eu moro há 46 anos na Ilha do Governador, com aviões sobre a minha cabeça e nunca ninguém se manifestou com relação a isso. Na Ilha do Governador, não pode se falar ao telefone, não pode se ver a uma televisão, não pode se ter um lazer, inclusive, o trânsito da Ilha do Governador é um verdadeiro caos. Há bem pouco tempo, queriam instalar, na Ilha do Governador, um terminal pesqueiro aonde ia aumentar, em grande quantidade, o tráfego da Ilha do Governador e de caminhões pesados. Hoje, a Ilha do Governador não suporta 1/3 do trânsito que, no dia-a-dia, transita pelas vias da Ilha do Governador. Então, é preciso o seguinte: acho que todos tem razão, todos estão, aqui, buscando os seus interesses, mas é preciso, acima de tudo, buscar os interesses sociais, acima de tudo, interesse social porque nós precisamos dar, ao nosso povo, um mínimo, que é a cultura, que é a saúde, que é a moradia, que é meios de vida, que é emprego. Que o Rio de Janeiro, quem conhece o Rio de Janeiro,</p>	

sai do Rio de Janeiro, sabe que o Rio de Janeiro faliu. A cidade do Rio de Janeiro faliu. Houve um grande esvaziamento.”	
<b>MÁRCIA LINS</b>	A ANAC está cumprindo seu papel legal. Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º:
<p>“Eu vou falar muito rápido, apenas, para corrigir algumas informações que foram passadas aqui. Em nenhum momento, alguém está querendo priorizar voos internacionais no Rio de Janeiro; a gente quer turista internacional, aqui, a gente quer o turismo nacional e quer o regional. Se você quiser, você vem, aqui, falar no meu lugar. É isso que você quer? Então, se manifesta de forma correta. A gente quer priorizar o turismo e eu quero o crescimento de todos. Agora, não pode, em detrimento de uma posição individual, acabar com uma estratégia de governo para a cidade do Rio de Janeiro, de priorizar e de perder o que é importante se esses voos internacionais são importantes e o aeroporto, que tem capacidade de receber tanto voo internacional como nacional, é o Aeroporto do Galeão. E o Aeroporto Santos Dumont continuará com seus voos regionais e a ponte aérea. Ninguém está dizendo que não vai haver livre concorrência nesses setores, só que de forma organizada. É isso que se quer manter e estudar a longo prazo: se existe algum impacto e possibilidade de alteração. É exatamente isso que foi proposto.”</p>	<p>“Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”</p>
<b>CLÁUDIO OSIAS</b>	A ANAC está cumprindo seu papel legal. Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º:
<p>“Boa tarde. Muitas das questões, das análises que foram feitas, na Secretaria de Transporte, já foram ditas aqui. Então, eu queria – para não ser redundante – chamar a atenção para o seguinte aspecto: a proposta de revogação da Portaria 187 não trata, apenas, do Santos Dumont, ela fala de todos os aeroportos que estão, hoje, na área do TMA Rio de Janeiro; isto significa que voos que foram pedidos pela TIM, no ano de 2007, entre Jacarepaguá e o Campo de Marte, serão possíveis a partir da revogação dessa portaria. Isso terá outro impacto: o impacto não está sendo analisado na malha aérea do Rio de Janeiro e teremos outras associações de moradores, certamente, aqui, nas próximas audiências, que estarão incomodadas. Então, com base na argumentação que a ANAC utilizou, a questão da Portaria 187 e a questão dos problemas que vão causar ao entorno do aeroporto para não liberar a questão, o pedido da TIM é que é importante fazer uma análise, também, e todas as restrições, as limitações impostas aos aeroportos de Nova Iguaçu, Maricá e os demais aeroportos do TMA Rio de Janeiro. Essa é uma questão. Outra questão importante é que diz respeito à capacidade operacional: a proposta de resolução, de revogação, que a ANAC coloca no ar, diz que definirá, posteriormente, a capacidade operacional do TMA Rio, dos aeroportos do TMA Rio, em especial, do Santos Dumont. Era importante para a transparência desse processo, para uma análise mais consistente desse processo que esses dados já fossem colocados antes de qualquer decisão, então, é importante conhecer essa capacidade. Assim como os dados estão expostos na exposição de motivos da ANAC, tem uma série de dados, lá, que a gente não sabe de onde veio: por mais que nós cruzássemos dados, levantássemos dados, nós não conseguimos chegar a algumas conclusões, como, por exemplo, não puseram a conectividade que tem sido ponto, aqui, levantado por várias empresas, por vários dos oradores que me antecederam. Então, é importante que se parta de uma base comum, clara e</p>	<p>“Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.” Portanto, caso não possua restrições de capacidade operacional ou prestação de serviço adequado, estes aeroportos citados poderão operar normalmente.</p>

<p>objetiva para que essa discussão se dê, não se a ANAC vai liberar voo no Santos Dumont, se a Azul vai entrar no Galeão. A questão não é essa, a questão é: bases comuns de entendimento e uma discussão da estratégia de desenvolvimento do Rio de Janeiro. É isso que nós estamos discutindo aqui. Em última análise, é isso. O que o Rio de Janeiro, enquanto estado, pretende? Quer estimular o quê? Então, não adianta a entrada de uma empresa, agora, que vai acabar com uma estratégia de estado, de fortalecimento na questão do Galeão. E tem uma questão muito importante que não foi falada aqui: a questão das cargas aéreas, que são importantes para o estado do Rio de Janeiro também. A perda de voos internacionais implica, diretamente, no volume de carga aérea transportada e nacionalizada no Rio de Janeiro, com impacto na arrecadação do estado. Então, precisamos pensar nessas questões também. É isso. Muito obrigado.”</p>	<p>O atual limite está na capacidade do espaço aéreo. O CGNA (Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea) estabeleceu a capacidade praticada em 33 movimentos por hora, e quando apresentar condições meteorológicas por instrumentos (IMC) em operação simultânea com o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão a capacidade será de 23 movimentos por hora. A ANAC optou por reservar à aviação regular a capacidade em condições IMC, ou seja, 23 movimentos por hora, prezando pela regularidade das operações</p>
<p><b>EDUARDO DUPRAT FERREIRA DE MELLO</b></p>	<p>Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.” Desta forma, a ANAC está cumprindo seu papel legal.</p>
<p>“Boa tarde. A pluralidade de opiniões, considerações, enfim, contribuições que foram trazidas, até nesse momento, se não permite concluir qual é a verdade maior, enfim, da questão que, aí está presente, deixa clara, pelo menos, duas questões: uma, que a discussão é extremamente salutar, quer dizer, ela precisa acontecer; duas, que a revogação da Portaria ou – como queiram – a mudança das regras de jogo da operação, neste momento, é, no mínimo, açodada e imprudente. Isso porque se toma uma decisão, quer dizer, e que pode ter um efeito bastante nocivo, como vimos em várias, numa cadeia de situações. Primeira pergunta é: se a ANAC, realmente, tem ou se traçou, planejou algum plano alternativo, algum plano B, caso os efeitos nocivos se manifestem. Então, e que questão é essa? Por que a gente se fala nesse momento? Primeiro, a ANAC pegou uma radiografia temporal num período que, ainda, não está suficientemente adensado, maduro para que se permita alguma conclusão nesse sentido, numa mudança de regras desse jogo. Por exemplo, a comparação, mesmo que vimos, entre Rio de Janeiro e Brasil para alegar uma suposta capacidade ociosa na TMA do Rio de Janeiro. Ela é – já vimos como está equivocada –, o Brasil, evidentemente, teria espaço para crescer num todo, percentualmente, em relação ao Rio de Janeiro, em função de espaços ainda pouco maduros, espaços ainda jovens, que é totalmente diferente do caso do Rio de Janeiro, São Paulo ou Brasília, que já são espaços consolidados, já são TMAs consolidadas e maduras. Então, não se pode</p>	<p>Conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.” Desta forma, a ANAC está cumprindo seu papel legal.</p>

<p>alegar, por aí, que há uma capacidade ociosa a ponto da ANAC, então, promover essa mudança no sentido de adensar essa operação no Galeão mais Santos Dumont. Agora, mais ainda do que isso, salta aos olhos a questão de que isso é um continuum, não é? O Galeão está sendo recuperado no tempo, isso é, em transporte, a gente usa um termo chamado “bate banco”, é o efeito bate banco, quer dizer, o mercado, a consciência das pessoas, dos usuários não se posiciona, num primeiro momento, de imediato, em função de certas alterações. Então, a questão do efeito VARIG, a questão da própria mudança já, do próprio Galeão, está promovendo, ainda, mudanças no Galeão. E, fundamentalmente, então, nesse retrato, não é suficiente para dizer que o Galeão ou que a TMA, como um todo, do Rio de Janeiro, precisa ser mais adensada. Estamos nesse processo, fundamentalmente, outro aspecto que ressalta aos olhos da decisão desse momento, é que estamos vivendo um momento de crise internacional. Então, senhores, veja que os dados da própria ANAC diz que o setor aéreo cresceu 7,4% no ano de 2008, que foi a menor taxa de expansão desde 2003. Projeta uma expansão a própria ANAC de 3 a 5% em 2008. É nesse momento, que vai se promover uma alteração neste sentido? Os riscos que isso envolve? Então, fundamental é perceber o seguinte: quer dizer, a discussão é salutar, que se prossiga, no tempo, com essa discussão, mas que se vejam quais são os efeitos que pode se tomar de uma decisão precipitada – essa que eu acho que é a grande preocupação que se deve ter aqui –. E, fundamentalmente, chamar a ANAC, também, à consolidação desse processo como um todo. Estamos em processo, no País, estamos num processo de crise e estamos num processo decisório, num processo consultivo; não é um processo deliberativo. Isso é um processo que deve ser consultivo, adensado e, cada vez mais, trazidas opiniões como as valiosas que estão sendo aqui. Somente ao cabo, ao fim, ao cabo de um processo desses que se pode tomar uma decisão que representa tanto, como vemos aqui, pelas instituições e pessoas envolvidas. Então, peço consideração da Agência que, como regulatória, pense nos efeitos que isso pode trazer e trace planos alternativos; caso contrário, podemos ter, depois, que chorar sobre o leite derramado. Muito obrigado.”</p>	<p>A revogação da Portaria 187/DGAC visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente. Sua revogação assegura às companhias aéreas que elas possuem a liberdade de escolha de alocação de seus voos apenas sujeitas a questões de limitação de infraestrutura, segurança e adequação de serviço adequado, o que permitirá um ambiente regulatório estável e previsível a longo prazo.</p>
<p><b>JOSÉ LOPES</b></p> <p>“Senhores e senhoras, boa tarde. Eu gostaria de agradecer, à ANAC, a oportunidade. Como representante das Concessionárias do Aeroporto, tanto do Santos Dumont quanto do Galeão, nós nos vemos em face de uma equação de duas variáveis complicadas que é: mercado e aeroporto. O Rio de Janeiro, um mercado ainda fraco, com aeroporto sobrando; São Paulo, mercado forte em relação ao aeroporto. O Governador de São Paulo diz “bom, isso não é problema, vamos fazer novo aeroporto, novo terminal, novas pistas”. Isso tem uma limitação, que é a limitação do espaço aéreo que a própria natureza define. Segundo, os operadores desse espaço aéreo sobre Congonhas e sobre Guarulhos, já operam com grande índice de periculosidade. Eu estou sentido, aqui, o que que acontece no caso dos voos indo para o Santos Dumont? Um agente de viagem que esteja vendendo uma passagem Londres ou Paris, para Curitiba, ele vai vender a passagem não para o Rio de Janeiro. Por quê? Porque você ainda vai ter que fazer uma conexão, retirar suas malas, pegar um táxi ou um ônibus e embarcar no Santos Dumont. Então, o agente de viagem “não, você vai para Guarulhos porque, em Guarulhos, você não tem o problema das suas malas, você já faz a conexão aqui”. Então, mais um esvaziamento para o Rio de Janeiro. E, mais uma vez, São Paulo saindo na frente. Já não chega no futebol, mas estão saindo na frente sempre nisso. Isto é um – eu gostei da</p>	<p>A ANAC está cumprindo seu papel legal não impondo restrições que não sejam de capacidade operacional do aeroporto e normas regulamentares de prestação de serviço adequado conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º. A revogação da Portaria 187/DGAC visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente.</p> <p>A revogação da Portaria 187/DGAC</p>

<p>palavra do Secretário Júlio Lopes, que disse que a ANAC precisa parar de dar susto mercado. O mercado é uma coisa séria, o mercado se conquista ao longo dos tempos. Isso me parece a doce vida da bailarina: você vai, em 94, para lá; vem, em 97, perdão. Vem, em 2004, para cá, volta, dá a volta e volta, em 2009, para lá. Isso não pode funcionar assim. Existe, nós vivemos no Galeão, período triste do Galeão, de 97 a 2004: 7, 5, perdão, lojas da H. Stern – empresa de primeira linha – fecharam. As empresas que lá tiveram, tiveram problemas de financiamento com o REFIS, confissão de dívida com a INFRAERO e lutam, até hoje, nos seus contratos sobre problemas de desigualdade econômica. Então, é preciso que a ANAC... nós não somos contra isso e me alio, nos aliamos ao governo do estado, mas que a ANAC faça isso com alta responsabilidade, levando em conta todas as variáveis que forem possíveis. Repensem e não façam açodadamente como estão querendo fazer. Então, não adianta você vestir um santo para despir o outro, acho que isso é uma matéria que deverá ter mais estudos e deveria ser melhor aprofundada. E deixo, aqui, então, o meu protesto e me aliando a favor de que essa audiência se estenda para que possamos debater e chegar a uma conclusão melhor. Quanto ao usuário, que muito se falou com veemência aqui, muito se falou do usuário aqui com veemência, quero dizer que a maioria não está aqui representada, porque a zona que mais cresce no Rio de Janeiro é a Zona Oeste e é muito mais fácil o usuário chegar ao Aeroporto do Galeão via Linha Amarela do que via Linha Vermelha, então, não são os usuários que estão, aqui, representados. Então, tenho dito, gostaria que repensasse a posição da ANAC sobre isso. Muito obrigado.”</p>	<p>visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente. Sua revogação assegura às companhias aéreas que elas possuem a liberdade de escolha de alocação de seus voos apenas sujeitas a questões de limitação de infraestrutura, segurança e adequação de serviço adequado, o que permitirá um ambiente regulatório estável e previsível a longo prazo.</p>
<p><b>APOSTOLE LAZARO CHRYSAFIDIS</b></p>	<p>A revogação da Portaria 187/DGAC visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente.</p>
<p>“Boa tarde a todos. Boa tarde aos membros da ANAC. Cumprimento a todos da mesa, em nome do Procurador-Geral Gabriel Galvão, cumprimento as autoridades, também, do governo do estado do Rio de Janeiro e da Prefeitura municipal, em nome do Secretário Júlio Bueno. Boa tarde a todos. Primeiramente, nós gostaríamos de manifestar um posicionamento oficial da nossa Associação que congrega as empresas aéreas regionais brasileiras. Em relação à Lei 11.182, contrariamente do que foi falado aqui, ela não cria o marco regulatório da aviação, esta lei cria a Agência Nacional de Aviação Civil e dá outras providências. Essa lei, em seu artigo 2º, ela determina que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar. Portanto, há, aí, no nosso entendimento, uma pequena confusão quando a Agência se manifesta contrariamente a esse posicionamento evocando o parágrafo 1º do artigo 48. Ainda há, também, uma confusão jurídica porque continua valendo o Código Brasileiro de Aeronáutica que, também, é outra lei que baliza as operações das empresas aéreas. Mas isso é, apenas, para introduzir essa questão. Nós queremos manifestar um fato: o fato é que o excesso de regulação inibe os investimentos privados, limita o ambiente concorrencial também. Agora, a liberdade excessiva e movimentos bruscos no marco e no arcabouço regulatório prejudicam os investimentos privados e prejudicam as empresas e, por conseguinte, os usuários. Só manifestar a nossa posição que, também, já foi manifestada, aqui, por outras entidades e outras empresas: as coisas, na aviação, demoram muito a acontecer. Então, como já disse, aqui, o representante da TAM, tomada a decisão empresarial de adquirir determinada aeronave mediante o arcabouço regulatório que se tem, naquele momento, e quando o início de operação daquela frota, chega a hora, por exemplo, do início da operação, o arcabouço regulatório já mudou. Isto é um fato. Mas, também, é um fato que a Portaria 187, como está descrita, ao contrário do que ela pretendeu e como consta no</p>	<p>Na medida em que o órgão regulador não possui a atribuição de tomar decisões discricionárias, que não estejam amparadas em argumentos operacionais claros e transparentes, desaparece a instabilidade regulatória colocada pela portaria atualmente em vigor.</p>

<p>documento da ANAC, não atende, de forma alguma, a seu propósito de estimular a aviação regional e, pior, não atende aos anseios dos usuários quando limita, para atendimento de voos partindo ou chegando no Santos Dumont, cidades acima de um milhão de habitantes e com 02 pousos intermediários. Isso, ao invés de estimular o movimento naquele aeroporto, estimular o desenvolvimento da aviação regional, ele age, exatamente, ao contrário, na contramão de todo um processo. O Aeroporto Santos Dumont, ele apresenta, aqui – são dados da INFRAERO –, em 2003, teve um movimento de passageiros de 5 milhões e 300 mil; em 2004, de 4 milhões e 800 mil. Mas é bom lembrar que, naquele momento, ele operava muito acima da sua capacidade que era de 3 milhões e meio e todos, aqui, que utilizavam o Aeroporto Santos Dumont, naquela época, se lembram do péssimo equipamento que nós tínhamos ali, todos os passageiros sofriam com aquele equipamento. Em seguida, o Aeroporto Santos Dumont foi reduzindo a sua capacidade até ficar nos seus 3 milhões e meio de passageiros, que era a sua capacidade na época. Hoje, nós temos uma situação diferente: nós temos o Aeroporto Santos Dumont já com 8 milhões e meio de passageiros. Meu tempo está acabando, eu quero só deixar claro, aqui, o nosso posicionamento que é adaptar e modificar, sim, a Portaria 187. Do jeito que está, ela não atende nem ao usuário e, muito menos, atende às empresas aéreas regionais. E mais uma coisinha: não foram as companhias aéreas que criaram o caos aéreo, foi a falta de...”</p>	
<p><b>ERALDO ALVES DA CRUZ</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Boa tarde, senhores. Eu quero externar a posição da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo e, evidentemente, a posição nossa não entra no aspecto da tecnicidade ou no aspecto operacional e, sim, numa necessidade de mercado que é a expressão da demanda recebida do universo dos nossos representados com base nos dados econômicos e na demanda empresarial dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e Distrito Federal. A CNC tem recebido uma demanda constante de empresários de todos esses estados e nós gostaríamos de fazer um pleito de público, aqui, aos representantes da ANAC e a todos os representantes do governo do estado do Rio de Janeiro e da Prefeitura do Rio de Janeiro: da necessidade, repito, com base na demanda empresarial de que existam, no mínimo, 02 voos diários para as cidades de Brasília, Vitória e Belo Horizonte a partir do Santos Dumont sem escalas, voos diretos, que isso é importantíssimo. Nós consideramos que são estados importantíssimos para a economia do País. O Porto de Vitória é um dos portos mais importantes que tem no nosso País; Minas Gerais – não é preciso nem citar a importância que tem – e, da mesma forma, a Capital Federal – pelos motivos óbvios. Então, não é possível mais conviver com essa situação dos empresários terem tanto desconforto e dos executivos e perderem a celeridade de seus negócios em função de falta de voos. Esta é a posição da CNC. E eu cedo o resto do meu tempo para o subsecretário Delmo Pinho, de Transportes do Rio de Janeiro. Obrigado.”</p>	
<p><b>DELMO PINHO</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Muito obrigado. Muito rápido, são dois pontos: quem imagina que o Santos Dumont tem desaproveitamento está enganado; o Santos Dumont é o sétimo aeroporto mais movimentado do Brasil em movimentos de aeronaves, à frente de Porto Alegre, à frente de Curitiba, à frente de Recife e à frente de Fortaleza e de Natal, que são capitais muito importantes. Então, é um equívoco. Se o terminal de passageiros do Santos Dumont está imensamente maior do que as autorizações legais</p>	

<p>o permitiam, da autoridade aeronáutica, o DAC e da autoridade ambiental – a FEEMA –, aí, nós temos que procurar as explicações para esse equívoco e, não, usar um equívoco para justificar um erro. A outra coisa é a seguinte: quero informar a todos que essa audiência está se realizando no Rio de Janeiro, pela ação do Governador Sérgio Cabral que, pessoalmente, determinou à Procuradoria Geral do estado que fizesse uma ação judicial, uma liminar para que essa audiência, que é de interesse de todos nós, fosse realizada no Rio de Janeiro e, não, em Brasília. Porque essa audiência foi marcada pela ANAC para ser realizada em Brasília, no dia 16 de dezembro. E, apesar de termos a liminar, somente com quase 1 hora e meia de audiência, que a liminar chegou à ANAC para interromper. Então, se nós estamos discutindo hoje, aqui, é graças ao esforço do Governador do estado do Rio de Janeiro. E outro ponto, para lembrar, é que eu acho que a democracia ela tem que ser entendida na sua plenitude. Eu lamento profundamente que a ANAC, quando por liminar judicial, teve que fazer a audiência no Rio de Janeiro, ela marcou para o dia 30 de dezembro. Francamente, isso é uma coisa lógica e razoável? Então, isso mostra que, da mesma maneira que a Portaria está mal redigida, os dados estão mal trabalhados, merecem um aperfeiçoamento. É uma tarefa difícil para a ANAC, nós reconhecemos, não é? Mas que essas coisas todas têm que ser consideradas porque, se não fosse a ação do Governador, pessoalmente, essa audiência seria realizada com 20 ou 30 cariocas, que eu duvido que essa quantidade enorme de pessoas poderia estar presente. Muito obrigado.”</p>	
<p><b>MARCELO ITAJIBA</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“O meu boa tarde a todos. Agradeço a sessão do tempo que me foi feita. Quero cumprimentar os esforços do Governo do Estado do Rio de Janeiro que vem lutando para discutir essa questão do Galeão e do Santos Dumont. Quero homenagear a ANAC por ter realizado essa reunião na Cidade do Rio de Janeiro, no Estado que eu represento. Quero lamentar a ausência da presidência da ANAC num momento tão importante como esse, deveria ela estar aqui presente, representando, verdadeiramente, a agência e faço essa observação sendo o maior admirador da Dra. Solange, mas, acredito que mais importante do que a viagem internacional que ela está realizando, ela estar presente aqui para discutir esse tema e essa questão haja vista, a presença, inclusive, de inúmeros Secretários de Estado e de Secretários Municipais que aqui compareceram para defender os seus pontos de vista. Quero parabenizar todos os representantes de associação, das empresas aéreas pelas suas presenças e pelas suas lutas nesse momento. Mas eu quero também aqui poder externar o meu ponto de vista. Eu acho que todas as questões aqui estão sendo vistas por extremo. Nós estamos lidando, sempre, com a situação pior possível e não com o meio da situação. Quando se analisa a questão do aeroporto do Galeão é preciso voltar ao ano chave de 1984. Até 1984, 95% da aviação internacional deste país era realizada através do Aeroporto Internacional do Galeão e deixou de ser a partir do momento da construção do Aeroporto Internacional de Guarulhos - Cumbica. Começando, paulatinamente, um deslocamento de toda aviação internacional para aquele aeroporto. Então, não tem nada a ver com a questão econômica do Estado do Rio de Janeiro e com a questão econômica do Estado de São Paulo. Veio com a possibilidade da construção de um novo aeroporto, num lugar chamado Cumbica, ou seja, nuvem baixa. Um lugar, inclusive, impróprio para a aviação naquele Estado. A partir daí começou a se dividir o mercado e a partir daí, paulatinamente, o mercado do Estado do Rio de Janeiro começou a cair e os voos começaram a ser direcionados para o Aeroporto de São Paulo.</p>	



<p>Eu vejo a situação atual como uma situação necessária da manutenção dos voos internacionais do Galeão. E isso cabe às autoridades brasileiras discutir nos fóruns internacionais quando oferecem os lotes de pouso em nosso país. Não há mais possibilidade de se fazer em Cumbica, que se faça então, no Rio de Janeiro. Está aberto pouso internacional não em Cumbica, não em Campinas, não num novo Aeroporto a ser criado no Estado de São Paulo, mas estão abertos voos internacionais no Rio de Janeiro. Então, se o Presidente Lula está tão imbuído do espírito de ajudar o Estado do Rio de Janeiro, está tão imbuído de ajudar o Governador Sérgio Cabral a realizar a sua tarefa de governar este Estado, poderá começar orientando as autoridades públicas brasileiras a apenas permitir que voos internacionais sejam direcionados para o Estado do Rio de Janeiro, para o Aeroporto Internacional do Galeão. Então esta é a primeira questão que nós devemos debater e discutir. A segunda questão é a questão do Santos Dumont. Quantos investimentos foram feitos? Então tem que ir pra cadeia todos aqueles que fizeram a ampliação do Terminal 2. Não do Santos Dumont, mas do Terminal 2 do Aeroporto Internacional do Galeão. Porque fez aumento daquele aeroporto para possibilitar maior voo e não defendeu maiores números de voo para aquele aeroporto e temos que levar à cadeia agora todos aqueles que lutaram e fizeram a ampliação do terminal do Aeroporto Santos Dumont, aeroporto para o qual, deveria ser feita uma ampliação para as considerações de voo de todos aqueles que desejavam chegar num aeroporto mais próximo da cidade. Então eu acho que nós temos aqui espaço para todos. Espaço para os voos internacionais, espaços para as conexões e, principalmente, para os voos de curta distâncias de aeronaves que podem, por questão de segurança, pousar no Aeroporto Santos Dumont. Aquelas que não tiverem condições de pousar seguramente no Aeroporto Santos Dumont devem ser repelidas e banidas, mas todas aquelas que desejam voar, desejam prestar serviços aos passageiros devem poder, obviamente, dimensionado em função do tamanho do próprio Aeroporto Santos Dumont poder, para lá, voar. E não podemos aceitar ameaça de nenhuma concessionária de serviço público nesse país. Concessionária que faz ameaça que não vai voar tem que ter a sua concessão cassada em nosso país. Aqui nós não estamos submetidos às concessionárias, nós estamos submetidos ao interesse público.”</p>	
<p><b>WALDIR CARDOSO</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Senhores da mesa, da ANAC, senhores presentes, representantes das companhias aéreas, associações de moradores, Sua Excelência, o Deputado, que tão bem pronunciou, aqui, as suas palavras em prol da sociedade. Waldir Cardoso, Presidente da Associação de Usuários de Transporte Coletivo de Âmbito Nacional. Já temos 20 anos com essa entidade, temos 12 estados do Brasil, com os Conselhos Regionais de Transporte. Conseguimos, há muito tempo – já tem 05 anos –, o certificado da OCIP. Portanto, estamos bem estruturados a respeito e a nossa posição, hoje, é para defender, realmente, os usuários dos transportes coletivos. Quando falo “agora, sou o passageiro; agora, já é aviação” porque, também, estão sendo prejudicados nos seus interesses também, porque há o interesse, realmente, que o Santos Dumont funcione a contento para os usuários, mas essa forma de funcionamento tem que ser, realmente, com companhias aéreas que se responsabilizam e tenham condições hábeis de atender aos usuários. O número de pessoas, de usuários, no Aeroporto Santos Dumont, foi previsto, hoje, em 8 mil e 500; no entanto, está com 3 mil e 500 pessoas. É óbvio que cabe, sim, um maior incremento no Aeroporto Santos Dumont. Com relação ao Galeão, é necessário que haja, também, uma melhor estrutura para o atendimento porque</p>	

<p>os usuários são vilipendiados a cada instante e sendo abordados, não só os usuários nossos aqui, até os turistas mesmo, abordados por motoristas particulares que os exploram ao sair do aeroporto para pegar uma condução para se deslocar para qualquer parte do Rio de Janeiro. Algo tem que ser feito em prol da segurança, também, dos passageiros no Galeão. É bonito? É. Está atendendo lá bem? Está. Mas a segurança não está a contento. Eu já presenciei, dentro do Galeão, engraxate no 3º piso, 03 garotinhos engraxando sapato. No restaurante, como, cadê os fiscais? Cadê a forma de segurança? E o garçom me disse que aqueles garotos roubam os turistas. É isso, senhores, que nós precisamos de olhar, também, esse outro lado; não é só o lado, querer só a parte positiva; vamos ver, também, essa negativa que existe e que precisa ser eliminada. Com relação ao incremento e mais companhias para atender aos usuários, eu sou favorável. A ANAC, as leis hodiernas é que vai, realmente, determinar como será; mas que eu sou favorável, maior companhia, que aumente, pelo menos, haverá concorrência para que o usuário possa dar a sua preferência de onde, por onde vai viajar, porque eu, também, viajo para diversos estados do Brasil a serviço da AUTCAN e muito em Brasília, também, e vejo as coisas, as nuances que estão acontecendo. Assim sendo, sempre eu coloco à disposição, vocês podem entrar no nosso site que é a autcan.com. Está lá, o nosso site, tem endereço nosso, telefone para vocês terem contato conosco. Muito obrigado.”</p>	
<p><b>RÔMULO ORRICO</b></p>	
<p>“Boa tarde a todos. Eu queria começar fazendo um pequeno comentário sobre uma das primeiras frases apresentadas, aqui, sobre uma regulação artificial: eu acredito que não exista regulação econômica que não seja artificial. O próprio fato de não haver diferença tarifária entre os vários períodos do dia ou do ano, as tarifas aeroportuárias – eu não estou me referindo às tarifas que nós pagamos – é, por si só, uma decisão artificial de regulação econômica. Então, se não houvesse e se houvesse livre concorrência – como apresentou aqui –, talvez, a última transparência não haveria nem razão de ser da ANAC. A existência da regulação é para estimular a competição e, com uma palavra um pouco estranha, para emular a competição onde ela, tecnicamente, não for possível. Então, eu queria trazer mais um ponto à tona: que é o que chamamos, hoje em dia, de “economia de rede”. Já ouvimos falar muito de economia de escala, economia de escopo, mas esse é o caso típico de economia de rede em que, nos parece, que a inclusão desse Aeroporto do Santos Dumont, em paralelo às suas funções, Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro esteja exatamente quebrando um dos pontos da economia de rede. Então, nos parece que os esforços que a ANAC – a quem eu louvo às várias ações tidas ao longo do tempo – deveria se concentrar em promover a competição no transporte aéreo, a competição entre as empresas pelo direito de operar, a competição entre as empresas pelo direito de ter diversos slots, mas não a competição entre aeroportos. Os aeroportos, também, estão em rede. A rede de transportes tem vários elementos: os aeroportos são pólos e elos importantes dessa rede, não podem ser tratados de forma individual, interferem um na vida do outro, sim; aliás, isso tem sido objeto de toda a discussão aqui. Segundo aspecto importante e que está subjacente e eu só ouvi parecer nas discussões aqui, muito rapidamente: é que as chamadas empresas low fare, as empresas de baixo custo, elas, mundialmente, se concentram em aeroportos periféricos, a transferência para o usuário do custo de se deslocar para aeroportos longe. Londres tem, Paris tem 7, 14 – não sei –, Nova York. No Brasil, nós não temos aeroportos periféricos, esses ditos aeroportos menores são centrais, não são periféricos. Não</p>	<p>A ANAC está simplesmente retirando limitações às operações do aeroporto que não estão relacionadas com a capacidade operacional e normas regulamentares de prestação de serviço adequado.</p> <p>Não há previsão legal nem política pública instituída pelo CONAC, conforme admitido na contribuição, que respalde o estabelecimento, pela ANAC, da vocação operacional de determinados aeroportos. Por sua vez, a Agência, no desempenho de sua função institucional, tem o dever de regular e fiscalizar o segmento de aviação civil, balizando-se pelas</p>

<p>se externaliza um custo, eu pago mais barato por uma passagem de avião, em compensação, eu gasto um tempo muito maior para chegar ao aeroporto, um aeroporto menor, qualificado, coisa desse tipo. Então, essa é a característica de transporte, de empresas de transporte low fare, baixa tarifa. Não é o caso brasileiro, elas estão se colocando o quê? Buscando aeroportos centrais. Ora, a vantagem especial do Santos Dumont é muito cara, não pode ser banalizada. Parar nos Santos Dumont é muito importante para um conjunto de pessoas que estariam dispostas a pagar muito caro por isso, não pode ser banalizado, colocado para qualquer voo. Essa é uma visão que tem que ser preservada. Assim como nós, também, pagamos diferentes tarifas por períodos do ano, períodos mais buscados, as empresas, também, terão que ser instadas a pagar diferentemente por essas situações. Então, a nossa posição é, realmente, muito contrária e a cidade do Rio de Janeiro sofre, também, aspectos importantes quanto a isso. Não se pode dizer que o Aeroporto do Galeão é um aeroporto longe. Não é não: fica a 10 km do centro da cidade. Longe é Cumbica, longe é Confins: 60 km, longe é Dois de Julho, na minha querida Bahia. O Galeão não é um aeroporto longe, pelo contrário, é um aeroporto central, grande e central. Nós temos a riqueza de ter um Santos Dumont, temos que preservá-lo, sim. É caro o Santos Dumont, sim. Será caro. Não é para qualquer coisa, qualquer situação, banalizar. O segundo elemento que eu queria trazer à tona, aqui, é o seguinte: quem são, afinal, os consumidores? São apenas os usuários? Não, nós que estamos em volta, também, somos consumidores. E a Prefeitura do Rio de Janeiro vai se preservar o direito de fazer incidir sobre aqueles que adicionam custo à sua cidade, o exato valor desse custo. Então, nesse ponto eu queria deixar a nossa posição, também, contrária a essa liberação que não é liberação, é uma abertura inadequada. Nós queremos uma abertura inteligente do Santos Dumont, uso inteligente do Santos Dumont, para que seja proveito, sim. Eu, como carioca adotivo, adoro o Santos Dumont. Então, é isso: uso inteligente que nós queremos tanto do Santos Dumont quanto do Aeroporto do Galeão. Muito obrigado.”</p>	<p>regulamentações técnicas existentes, pelas diretrizes de políticas públicas emitidas pelo CONAC e pela Legislação vigente.</p>
<p><b>NILO SÉRGIO FÉLIX</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Eu já coloquei, aqui, as observações num tempo anterior; todavia, só registrar a presença dos nossos Secretários de Turismo, Desenvolvimento, de Trabalho, de todo o corpo técnico, que entendemos que esse tema é importante. Então, o governo do estado está, aqui, com seu alto escalão representado. E lamentar, mais uma vez, a ausência da Presidência, do Presidente da ANAC, de seus Diretores, numa audiência tão importante. Obrigado.”</p>	
<p><b>JORGE FERNANDES DA CUNHA</b></p>	<p>A análise de aspectos sociais, econômicos e ambientais é bastante complexa e engloba outros órgãos de governo nos níveis federal, estadual e municipal. O mandato da ANAC, conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º é observar</p>
<p>“Muito obrigado. Eu vou falar, rapidamente, e vou passar para o Wagner, do Sindicato de Agentes de Turismo Complementar. Bom, eu queria ressaltar 02 pontos: o primeiro – já dito aqui –, foi com relação à pluralidade das informações e das opiniões aqui; quanto a isso, está muito claro que existem divergências, mas eu queria destacar um ponto especial, muito pouco comentado aqui, que tem haver com a exposição feita pela ANAC. Primeiro, os erros absurdos, inadmissíveis com relação à ANAC não saber quando foi transferido os voos do Santos Dumont para o Galeão é um acinte, é um escárnio. Essa, realmente, não dá para aturar. E a segunda, é com relação ao texto: o texto diz o seguinte “obedecerá, exclusivamente, a critérios operacionais a transferência dos voos”. Ora, aqui, o que surgiu, aqui, quando foi ouvida a sociedade civil, foi o</p>	

<p>pedido de escutar outras coisas que não, exclusivamente, aos critérios operacionais. Nesse sentido, eu acho que seria prudente que a ANAC analisasse a possibilidade de avaliar a sustentabilidade e, aí, incorporando critérios sociais, critérios ambientais e critérios técnicos operacionais. Então, esse é o pedido que eu faço, sob pena de se, daqui para frente, o estado e a União for ouvir, unicamente, aos critérios operacionais para definir localização de um ou outro projeto, por exemplo, a gente poderia fazer Angra III ali na praia de Copacabana, no Forte de Copacabana, porque resume, atende a todos os critérios operacionais: tem água para resfriamento, está construção sobre rocha firme e mais barata e no centro do mercado. Então, o critério operacional é um critério muito pouco inteligente nesse momento. Eu acho que é prudente nós analisarmos a sustentabilidade ambiental, social e econômica. Por favor, Wagner.”</p>	<p>“...exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”</p>
<p><b>WAGNER MEDEIROS</b></p>	<p>A ANAC está cumprindo seu papel legal não impondo restrições que não sejam de capacidade operacional do aeroporto e normas regulamentares de prestação de serviço adequado conforme a Lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º. A revogação da Portaria 187/DGAC visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente.</p>
<p>“Boa tarde a todos. Eu queria, acima de tudo, deixar o meu testemunho profissional aqui, porque isso é extremamente importante. Eu sou guia de turismo, trabalho muito com agentes de viagens que vêm, para cá, em inspeção e quando um agente de viagens vem para fazer o reconhecimento do terreno para saber se ele vai poder trazer o grupo dele para cá ou não e ele se deparar com uma inevitável escala em Guarulhos – o que acaba acrescentando 3, 4, às vezes, 5 horas ao tempo total de viagem –, ele não vai decidir mudar o destino do grupo dele do Rio de Janeiro para São Paulo. Não. Ele vai deixar de vir para o Brasil. Fazendo isso, essa transferência dos voos, que vai ser inevitável, quem já viu isso, quem já viu acontecer no Galeão, até 2004, sabe muito bem disso. Quem trabalha nesse setor, eu prezo muito a experiência acadêmica; porém, a experiência profissional para poder compreender o que acontece no nosso dia-a-dia, a experiência de chão de fábrica, ela é extremamente importante para as pessoas que ocupam cargos que acabam tomando decisões que vão influenciar, diretamente, a empregabilidade não só na cidade do Rio de Janeiro, no estado do Rio de Janeiro, mas como, também, no Brasil porque, aproximadamente 1/3 do turismo do Brasil, passa pelo Rio de Janeiro. E isso é um tiro no pé, isso é um tiro no pé não só do Rio de Janeiro, mas do País, isso é contrário a todo o esforço que foi feito a partir da criação do Ministério do Turismo pelo Governo Lula. Parece que a gente, aqui, está jogando em dois campos opostos: é o mesmo Governo que cria a ANAC, o Governo que criou o Ministério do Turismo, que fez todos os seus esforços e esforços integrados, esforços integrados com o governo do estado, com o governo do município e que está sendo jogado, possivelmente, por terra; porque eu tenho um medo muito grande de tudo que está sendo dito, aqui, ser deixado de lado e, simplesmente, ser levado adiante o plano que já está feito, está feito já pela ANAC. Esse é o meu medo: o medo de um profissional da área como os hoteleiros, como os que trabalham nos restaurantes, como os que trabalham no comércio, intimamente ligado ao turismo e, até mesmo, as companhias aéreas. Vocês podem ganhar no momento, mas perder muito...”</p>	<p>A portaria em questão não trata de questões ambientais ou ligadas ao ruído. Tais estudos normalmente são aprovados pelo órgão</p>
<p><b>MÁRCIA MURI</b></p>	<p>A portaria em questão não trata de questões ambientais ou ligadas ao ruído. Tais estudos normalmente são aprovados pelo órgão</p>
<p>“Senhores, boa tarde. A Portaria 187 estabelece limites de restrições de voos no Aeroporto Santos Dumont. Então, a retirada das restrições que criará condições para que haja mais concorrência nos voos partindo e chegando desse Aeroporto. Pergunto eu, agora: que benefícios, em termos de qualidade de vida aos moradores cariocas, traz essa concorrência?”</p>	<p>A portaria em questão não trata de questões ambientais ou ligadas ao ruído. Tais estudos normalmente são aprovados pelo órgão</p>

<p>Aumento da poluição sonora não significa aumento da qualidade de vida. A taxa interna de retorno está direcionada às empresas de aviação e, não, à população. Que benefícios diretos são esses para os usuários cariocas? Só os são para quem não reside no entorno, para os usuários de serviços aéreos que, por força de trabalho, precisam de pouco deslocamento entre o Aeroporto e locais de reuniões de trabalho, de serviços. A área da saúde, realmente, descreve que a poluição, sobre esse tipo de poluição sonora e agrava a audição e o comportamento humano. Isso é muito importante. Nós vamos ter uma audição sonora maravilhosa com esse requisito da ANAC. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, de criação da Agência, tem que ser revista, pois não leva em consideração o bem estar da população que mora ou trabalha no entorno do Aeroporto Santos Dumont. A Lei da Livre Concorrência, em hipótese alguma, pode ser aplicada ao Aeroporto Santos Dumont, pois ele já está com sua capacidade de recebimento de aeronaves acima do que lhe foi projetado para receber oferta e demanda que, possivelmente, vão ser incompatíveis. A lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, no seu artigo 8º, inciso X, fala sobre regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeroportuários, aeronáuticos, etc, as emissões de poluentes e o resíduo aeronáutico. Então, haja vista que uma oferta adicional de serviços aéreos irá, com toda a certeza, aumentar a emissão de poluentes e ruídos acima da capacidade humana que possa suportá-los. Então, eu gostaria, agora, de convidar o senhor Licínio para terminar a exposição dele.”</p>	<p>competente no âmbito do Governo do Estado do Rio de Janeiro.</p> <p>É importante lembrar que o Aeroporto Santos Dumont já movimenta em média 168 voos diários entre os quais se destacam os voos da ponte aérea Rio – São Paulo. O CGNA (Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea) estabeleceu a capacidade praticada em 33 movimentos por hora, e quando apresentar condições meteorológicas por instrumentos (IMC) em operação simultânea com o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão a capacidade será de 23 movimentos por hora. A ANAC optou por reservar à aviação regular a capacidade em condições IMC, ou seja, 23 movimentos por hora, prezando pela regularidade das operações.</p>
<p><b>LICÍNIO MACHADO ROGÉRIO</b></p>	
<p>“Boa tarde. Parabenizar a todos que tenham a paciência de estar aqui, até agora, em especial, o pessoal da ANAC que abandonou... da ANAC, não, da Azul que abandonou o serviço para vir aqui, assistir a essa exposição. A questão da qualidade de vida é muito importante. A gente tem que olhar o morador, a gente tem que... todos nós moramos na cidade, então, o usuário, antes de ser um usuário da aviação, ele é um morador; esse morador, hoje em dia, está sendo muito incomodado – como bem citou o colega da Ilha do Governador – porque, ali – eu sou testemunha porque o meu escritório, também, sofria esses problemas, não na Ilha do Governador, mas em Cordovil, o problema, quando estava baixando um avião, eu tinha que parar de falar ao telefone –, hoje em dia, essa discussão do barulho tem que ser considerada e a qualidade de vida é o que se</p>	<p>A portaria em questão não trata de questões ambientais ou ligadas ao ruído. Tais estudos normalmente são aprovados pelo órgão competente no âmbito do Governo do Estado do Rio de Janeiro.</p>

<p>pretende aqui. A hora que a gente pretende que o usuário pague menos, que a pessoa tenha mais conforto, a gente está falando em qualidade de vida: a qualidade de vida não se mede somente em preço do que a gente paga, a qualidade de vida mede-se no jeito que a gente tem uma tranquilidade para viver. O representante do Ministério da Justiça que falou tanto em qualidade, não falou na qualidade de vida, a qualidade de vida é fundamental para todos nós. Então, eu gostaria de saber disso, como é que vai ser resolvido. As normas de ruído não... eu vou só terminar... Muito obrigado. Então, na audiência pública realizada, em 2004, para ampliação do Santos Dumont está lá, no EARIMA, que é necessário fazer uma medição de ruídos suplementar no entorno do aeroporto. Isso já foi exaustivamente pedido, houve reunião da FEEMA e, naquela oportunidade, a audiência foi tão tumultuada, que só marcando uma reunião para discutir esse assunto em que se fez isso. Essa medição de ruído está sendo esperada pelos moradores até hoje e eu proponho que ela seja feita, também, na Ilha do Governador, Caxias e nas áreas de influência do Galeão também. E eu gostaria de dizer, também, o seguinte: quando se falou no problema de...Quando se falou no problema do acidente em Congonhas, todo mundo ficou consternado, porque não vamos falar disso, não se fala em corda em casa de enforcado, mas nós tivemos isso, nós tivemos a felicidade imensa de não acontecer a mesma coisa, agora, em Nova York, então, vamos falar de La Guardia que é o aeroporto na beira da cidade que, por uma grande habilidade, um piloto conseguiu fazer isso. A gente tem que parabenizar isso porque, senão, essa audiência, hoje, estaria sendo, o tempo inteiro, falado do acidente em Nova York, que podiam ter morrido 300, 400 pessoas – a gente não sabe quantas –. E, eu gostaria de ceder o resto do meu tempo, agora, para o Dr. Gabriel Galvão, para que ele explicasse esse tempo todo que nós perdemos, aqui, como é que vai ser feito e de que forma vai ser aproveitado isso e se vai haver uma réplica porque nós estamos numa audiência pública para decidir, mas vai ser decido em votação – eu esqueci de trazer meu ônibus com os meus peões, eu podia ter trazido 50 peões, aqui, também, eu não sabia que era essa a regra do jogo –. Então, eu gostaria de saber o que vai acontecer após essa assembléia e se vai haver um segundo tempo aonde vai ser discutida as conclusões disso, porque, certamente, as conclusões são muito conflitantes. Por favor, Dr. Gabriel.”</p>	
<p><b>GEORGE IRMES</b></p>	<p>A ANAC agradece a contribuição.</p>
<p>“Boa tarde para todos. Eu sou Presidente do Sindicato das Empresas de Turismo do estado do Rio de Janeiro, estou representando, também, a ABAV, aqui, também sou Vice-Presidente da Federação Nacional de Turismo, ou seja, no Rio, nós representamos 1.500 agências e 10 mil agências pelo Brasil. Na realidade, nós somos, talvez, as pessoas que estamos entre as companhias aéreas e entre os usuários, porque os clientes são nossos. As companhias aéreas podem dizer que nós vendemos, aqui, ou no mundo inteiro, 80% das passagens, então, comercialmente, falando nós somos very important persons. Eu, também, estou super-feliz, aqui, porque depois de 45 anos de agente de viagens, 21 de sindicato patronal – onde a gente não ganha dinheiro, na realidade, a gente paga para ser –, eu vejo, aqui, e parabenizo a Azul por contratar muito dos meus alunos de várias universidades onde eu presto meus serviços, faço, realmente, com muito prazer, posso vos dizer que são e serão excelentes funcionários as Vossas Excelências. O que eu quero dizer, aqui, é que... eu não entendi muito bem essa audiência porque todos nós concordamos... em primeiro lugar, não gosto muito de ANAC, para começar, eu gosto do DAC porque, durante mais de 20 anos, trabalhei com – o Grossi estava aqui, o Ministro Gandra –, eu participava de</p>	

todos os conselhos ou comissões que eles faziam, tanto de tarifas quanto de usuários, a gente tomava conta do problema de poluição de Botafogo, Flamengo e Urca, eu acho que a gente vivia outros tempos e estávamos frente a pessoas de top, top level, ou seja super-técnicos, aqueles que sabiam o que diziam e faziam. Eu estou vendo que a ANAC está fazendo essa audiência pública, mas não sei se já repararam e, se houver alguma coisa ao contrário, nós vamos reclamar, porque eu acho que – eu sou uma pessoa, extremamente importante, o ANAC existe porque eu existo, porque companhia aérea existe, porque o usuário existe –, a ANAC é, simplesmente, uma reguladora e todo mundo está, aqui, concordando 100% de que o Galeão deve ficar, realmente, sendo ajudado e eu posso lhes disser – que eu conheço o mundo inteiro, conheço, praticamente, todos os aeroportos que foram ditos, aqui, que eu viajei durante 45 anos no mundo –, então, o Galeão, hoje, nós estamos conseguindo trazer – infelizmente, Ana, a Antônia foi embora e o Assunção também – nós estamos conseguindo trazer de volta as companhias aéreas internacionais para o Brasil. Eu trabalho com Super-VIPs, que eu trato pessoas do Brasil inteiro. As conexões, via São Paulo, os senhores não podem imaginar. Eu estive em Nova York, agora, há um mês há atrás com a minha mulher, o que eu sofri no Aeroporto Internacional de Guarulhos, foi um negócio terrível: eu saí do mesmo avião, eu andei das 02h à 04h da manhã e voltei para o mesmo lugar, quer dizer, é uma loucura total. Hoje, nós conseguimos trazer a maioria das companhias aéreas internacionais para o Rio de Janeiro, mas o grande problema é: nós, no Rio de Janeiro, somos 20% emissivos, ou seja, nós vendemos... São Paulo vende 50, eu vendo 20, mas eu trago 40% do internacional para cá, de estrangeiros. Se somam as duas coisas, o preço é a mesma coisa. E eles ganham, ainda, do Sul do Brasil, então, o hub tem que ser o Rio de Janeiro para o Norte e Nordeste para o Rio de Janeiro e São Paulo para o Sul. Acredito eu, que Santos Dumont, houve um grande erro, nós, inclusive, brigamos numa reunião dessas, quando aquela coisa maravilhosa foi feita, gastamos não sei quantos milhões de dólares para fazer uma coisa sem a necessidade nenhuma e, também, como fizeram com o Galeão, de certa forma. Então, eu acho que o Galeão, ele precisa das conexões, ele precisa dos voos internacionais para serem alimentados – como foi dito pelo o nosso caro amigo da TAM –. Acho que todo mundo que falou, aqui, falou como profissional: a GOL disse “deixa como está”; a TAM disse “deixa como está”; eu, representante de 10 mil agências no Brasil digo “deixa como está”; se nós, do Rio de Janeiro, município, achamos “deixa como está”, não poderá ser a ANAC dizer “não”.