

Agência Nacional de Aviação Civil



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública sobre a Revogação da Portaria 187/DGAC, de 8 de março de 2005. O texto está disponível no sítio desta Agência na rede mundial de computadores – <http://www.anac.gov.br/transparencia/consultaspublicas.asp>

As manifestações foram recebidas pela ANAC no endereço eletrônico consultapublica.portaria187@anac.gov – por meio de formulário próprio, disponível no endereço mencionado.

Contribuição nº 1

- **Dados do Colaborador**

GEOVANNE ANGELO DA SILVA

Empresa: Particular

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sou até favorável a abertura do SDU, desde que a Anac seja bem restritiva no tocante a abertura de novos slots para as novas rotas que ela pensa em abrir neste aeroporto. Não concordo com a ANAC, quando a agência diz que as restrições no GIG foram maléficas pr a cidade. Os objetivos desta restrição podem não ter sido concretizados na sua plenitude, mas o principal que era acabar com o marasmo do GIG foi atingido. Antes, o GIG recebia menos passageiros que o SDU, um absurdo, levando-se em conta que na época, o SDU recebia mais passageiros do que comportava enquanto que o GIG tinha grande parte dos seus terminais ociosos. Desde as transferências, o número de passageiros no GIG só aumentou e hj ã se pode dizer que o aeroporto é um grande "elefante branco". E isto é um grande fato a se comemorar. Pois a estrutura do GIG que é infinitamente maior que a do SDU trazia prejuízos enormes a União, detentora do aeroporto, na época que o SDU recebia mais passageiros que o GIG. E levando-se em conta o tamanho e importância do GIG é mais prejuízo pr o país que este aeroporto fique vazio, com uma demanda bastante baixa do que no caso do SDU. Além disto, o espaço ocioso que atualmente foi criado com as obras de ampliação do SDU tem uma finalidade clara, ja dita pela Infraero que no caso é a de garantir a estrutura necessária pr o aumento da demanda futura na ponte-aérea, ou seja, na rota Santos Dumont-Congonhas. E caso seja aberto de forma indiscriminada novas rotas no SDU, as obras de ampliação deste aeroporto que foram concebidas para durarem um bom tempo, não surtira efeito algum, ou seja, novamente o SDU correrá o risco sério de enfrentar problemas crônicos de saturação, algo que ele enfrentava no passado, enquanto que o GIG enfrentara novamente uma ociosidade enorme, que prejudicava até as intencões da Anac juntamente com o governo federal de privatizar este aeroporto. O GIG pode ã ter o movimento que se esperava com as limitações de voos no SDU, mas permitir mais voos no aeroporto central do RIO, pode piorar ainda mais a situação do GIG. E se a Anac se mostra tão preocupada com a ociosidade de alguns aeroportos no Brasil, a exemplo do SDU, porque então ela em nehum momento se pos a discutir o problema do GIG, que corre o risco de perder centenas ou milhares de passageiros, caso aja uma grande liberação de voos no SDU? A Anac diz ser ruim o SDU ficar ocioso, mas deixar o GIG ocioso, situação esta que pode ocorrer com a queda das restrições no SDU, também não seria ruim pr o Rio de Janeiro?

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Por este motivo, acredito que a melhor maneira de abrir novos voos no SDU, sem prejudicar o GIG seria obrigando as empresas aéreas a manter uma parte mínima dos voos para uma determinada rota partindo do GIG. Para que aja uma otimização benéfica para os dois aeroportos, ou seja, sem prejudicar um ou outro, a Anac, poderia, por exemplo, estipular que pr cada voo que uma empresa X abrisse no SDU pr atender uma cidade Y, teria que haver um msm voo partindo do GIG, caso contrario a preferência seria pr o GIG. Desta maneira uma empresa que quizesse manter dois voos diários partindo do SDU para Belo Horizonte também deveria manter dois voos diários para Belo Horizonte partindo do GIG. Esta medida manteria o GIG bastante ativo e ao msm tempo garantiria mais voos no SDU. E não seria difícil para a Anac aplicar esta medida. Pois ela poderia argumentar que o SDU tem problemas de restrição relacionados ao tamanho do terminal que é menor quando comparado ao do GIG, sem contar as questões das pistas e que por isto deve haver uma limitação natural dos voos que partem ou aterrissam no Santos Dumont. Para finalizar, achei contraditório a Anac justificar a abertura do Santos Dumont, pelo fato de o GIG não ter atingido o objetivo de ter aumentado substancialmente o seu movimento. Pois em outras declarações públicas, a Anac deu a entender que ela queria liberar o Santos Dumont e também o aeroporto da Pampulha em Belo Horizonte, com o argumento de que os aeroportos internacionais destas duas cidades já tinham atingido um bom nível de demanda e que por isto não haveria justificativa em manter as restrições nos aeroportos centrais. Por isto fica a pergunta: Em qual das duas justificativas a empresa realmente acredita? Pois entendo eu que não se pode usar dois pesos e duas medidas para um mesmo problema.

- **Justificativa**

Parto do pressuposto de que o aeroporto do Galeão tem uma importancia para o Rio de Janeiro e mesmo para o Brasil maior do que o Santos Dumont e por isto sou contra medidas que privilegiem o Santos Dumont em detrimento do Galeão. Por isto uma medida que libere mais voos no Santos Dumont só é valida no meu entender, se a Anac juntamente com esta medida propor soluções ou medidas concretas que impeçam um esvaziamento do Galeão. Pois sem isto a cidade do Rio continuara a ter pelo menos um aeroporto ocioso e com continuos prejuízos. A diferença é que este prejuízo e ociosidade passara do SDU pr o GIG, o que na minha opinião é ainda mais desastroso.

- **Resposta da ANAC**

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 nº 187/DGAC/2005 visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente. Não é função da ANAC beneficiar ou prejudicar nenhum aeroporto, apenas observar sua capacidade operacional.

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.

É importante lembrar que o Aeroporto Santos Dumont já movimentava 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.

Contribuição nº 2

- **Dados do Colaborador**

VINICIUS COSTA

Empresa: Particular

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sobre os parágrafos “Da Análise” e “Das Considerações Finais” da EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS”, faço conhecer meu parecer abaixo como usuário do transporte aéreo nacional, e em especial, usuário do Rio de Janeiro.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Sem texto.

- **Justificativa**

A análise feita pela ANAC sobre as restrições operacionais impostas à TMA/RJ é de uma qualidade técnica e analítica incontestável. É notório que as restrições impostas em 2005 ao SBRJ não incrementou as ligações regionais naquele aeroporto e, principalmente, não promoveu qualquer aumento nas operações do SBGL (tanto em vôos domésticos quanto em vôos internacionais). Isto evidencia claramente que a regra imposta e atualmente em voga não é interessante comercialmente para as empresas aéreas e nem para as empresas administradoras dos aeroportos, sejam elas estatais ou privadas. E, o fato mais importante, que deve ser o objetivo principal do Estado, é o bem-estar e a satisfação do usuário do transporte aéreo, que neste cenário, fica claramente insatisfeito e mal atendido.

A utilização do SBRJ para vôos a jato para as principais cidades brasileiras é uma necessidade incontestável do Rio de Janeiro. Do ponto de vista técnico, a capacidade operacional pode ser aumentada para 23 *slots* por hora, do ponto de vista econômico é interessante para todas as empresas aéreas e para a Infraero, do ponto de vista político é bom para o Rio de Janeiro e finalmente do ponto de vista do usuário é uma proposta excelente.

A revogação da Portaria 187/DGAC fortalece o sistema Galeão + Santos Dumont, assim como está fortalecido o complexo Guarulhos – Congonhas (por analogia, em São Paulo). O governo do Estado do Rio de Janeiro, assim como o governo Federal, devem dar total incentivo a estas novas, brilhantes e profissionais atitudes da ANAC. A possível privatização do SBGL não pode e não é motivo para evitar a revogação desta Portaria.

- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ **Contribuição nº 3**

- **Dados do Colaborador**

ROBERTO PAZOS TURNES

Empresa: Particular

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sem texto.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Sem texto.

- **Justificativa**

Essa revogação só vai trazer benefícios à cidade do Rio de Janeiro e aos usuários dos serviços aéreos, o Santos Dumont agora ampliado e por sua ótima localização oferece rapidez e segurança a quem for embarcar, pois ninguém vai gostar de transitar por vias perigosas para chegar ao Galeão, com isso a tendência é cada vez mais pessoas utilizarem o serviço aéreo. Parabéns a ANAC por ter enxergado com os olhos da razão que tal portaria não trouxe benefício algum a nossa cidade, muito pelo contrário.

Isso também vai movimentar o Santos Dumont, Não precisa ser nenhum perito para ver que o pessoal ali deve estar trabalhando no vermelho

- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 4**• Dados do Colaborador**

CLAUDIO LOUZADA

Empresa: Carrascosa & Louzada Engenharia e Soluções

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Restrições a operação no aeroporto Santos Dumont.

Obrigatoriedade de pouso adicional no Estado do Rio quando em ligação com cidade de mais de 1 milhão de habitantes. Limite de passageiros a bordo de turboélice (50 pax).

Art.1º

III – Limitações

a), b), c), d), e), f).

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

O aeroporto do Santos Dumont será considerado porto livre para as empresas aéreas, desde que obedeçam a classificação específica de regional. Podendo efetuar qualquer ligação direta com outras cidades, sem pouso intermediário ou adicional no Estado do Rio ou outros, mesmo considerando-se cidades com mais de 1 milhão de habitantes.

A - “Transporte Aéreo Regional é todo aquele operado por empresa de linha regular com aeronaves exclusivamente TURBOÉLICE” de no máximo 02 motores e capacidade máxima de 90 lugares,” ou jato de 76 lugares”.

Excluindo a ligação com o Aeroporto de Congonhas, estabelecido no objetivo primário, todas as demais ligações só poderão ser operadas por aeronaves turboélices de no máximo 02 motores, com capacidade de até 76 assentos ou jato de 50 lugares.

Jatos de linha aérea doméstica regional (50 lugares) partido ou chegando do Aeroporto do Santos Dumont, com destino a regiões metropolitanas de outras capitais, cidades com mais de 1 (um) milhão de habitantes, ou cidades situadas em Estados não limítrofes, só poderão ser realizados com no mínimo uma (1) escala intermediária.

Texto idêntico ao acima. (aeronaves chegando)

As ligações sistemáticas não terão limitações , se operando turboélices de 02 motores com capacidade máxima de 76 assentos, ou trimotores com motor convencional ou Diesel da até 21 lugares.

Os vôos de fretamento, partindo ou chegando no Aeroporto Santos Dumont, só poderão ser operados por aeronaves turboélices de no máximo 02 motores, com capacidade de até 76 assentos.

Os vôos charter, partindo ou chegando no Aeroporto Santos Dumont, só poderão ser operados por aeronaves turboélices, com capacidade de até 76 assentos ou jato de 37 lugares.

Slots – Os turboélices de empresas classificadas como Regional terão o acesso prioritário aos horários de ‘slots’ no Aeroporto Santos Dumont.

• Justificativa

A-1. Empresas operadoras de jato acima de 76 até 130 lugares, terá a sua frota composta no mínimo por 60% de Turboélices e no máximo 40% de jatos para receber a Classificação de Regional”.

A-2. A empresa aérea operadora de frota exclusiva de jatos com capacidade acima de 76 até 130 lugares, será classificada como empresa doméstica nacional.

130 lugares deve-se ao fato e tendência de desenvolvimento de novas aeronaves Regionais, jato ou turboélice para os próximos 20 anos, dentro de um novo padrão de ligação entre cidades médias, motorização e aeronaves de última geração em tecnologia.

Ainda não existe no mercado um turboélice de 90 lugares, mas existe a tendência que tal aeronave será construída e necessária nos anos futuros (2015). As características marcante do Turboélice prova que ele é uma aeronave dedicada a vôos de curta duração e distância, focado nos pólos e cidades do interior do estado com ligação vital para os negócios e as capitais.

76 lugares. Nossa (mercado) intenção é favorecer os novos investimentos na frota, alguns entrantes e linhas com destino até 700Km em cidades médias e ocupação ainda com baixa densidade, favoráveis a 76 lugares máximos.

B-1. Os TURBUÉLICES Regionais terão LIVRE acesso aos aeroportos do Santos Dumont, Pampulha e Congonhas, não sendo necessário concorrer aos Slots.

B-2. As aeronaves a jato de empresas regionais terá o acesso ao aeroporto de Congonhas via concorrência e disponibilidade de slots.

B-3. Novos entrantes jato, (já que o turboélice esta livre) concorrerão com 50% dos novos slots em Congonhas.

B-4. O acesso ao aeroporto do SANTOS DUMONT e PAMPULHA será permitido somente a jatos regionais de no máximo 50 LUGARES. Exceto Ponte aérea Rio -São Paulo - Rio.

Como se percebe direcionamos e incentivamos as ligações fundamentais entre as capitais e as cidades médias e pequenas nos três Estados, berço fundamental do agronegócio e de novos negócios industriais oriundos da desconcentração de mega-cidades.

Esse é o papel crítico de pequenas empresas regionais, do modelo de aeronave **Turboélice** e da preservação distinta de aeroportos “Hubs” e regionais.

Acredito em uma nova classificação para regionais, como segue, a fim de normatizar distribuição de linhas, mercado e acesso a 3 determinados aeroportos:

A) “Transporte Aéreo Regional é todo aquele operado por empresa de linha regular com aeronaves exclusivamente TURBOÉLICE” de no máximo 02 motores e capacidade máxima de 90 lugares,” ou jato de 50 lugares.

A-1. Empresas operadoras de jato de 76 até 130 lugares, terá a sua frota composta no mínimo por 60% de Turboélices e no máximo 40% de jatos para receber a Classificação de Regional”.

A-2. Os Turboélices Regionais terão LIVRE acesso aos aeroportos da Pampulha e Santos Dumont, não sendo necessário concorrer aos Slots.

A-4. O acesso ao aeroporto da Pampulha e Santos Dumont será permitido somente a jatos regionais de no máximo 50 lugares.

A-5. A empresa aérea operadora de frota exclusiva de jatos com capacidade de 76 até 130 lugares, será classificada como empresa doméstica nacional.

O aeroporto do Santos Dumont deve ser o grande PORTO LIVRE com SLOTS LIVRES para todos os TURBOÉLICES de empresas regionais pois com essa medida proporcionamos:

Ligação Business to Business com as capital

Ligação direta com as cidades médias e pequenas

Segurança nas operações aéreas via

Turboélices necessitam de somente 800 metros para Pouso e Decolagem

Turboélices poluem menos. Ruído e Emissão de gases

-30% de consumo de combustível, -22% dióxido de carbono, -31% óxido de nitrogênio, -3% SFC, -28% NOx, -16%CO2

Turboélices operam sem restrições nas pistas Auxiliar e Principal

Melhoramos e separamos o seqüenciamento de tráfego para os aeroportos do Galeão, onde os grandes jatos aproximam com o dobro da velocidade dos Turboélices.

- **Resposta da ANAC**

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.

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.

Contribuição nº 5

- **Dados do Colaborador**

MARCELO HEIDRICH DE MATOS

Empresa: Particular

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Parágrafo 2 - Santos Dumont da Portaria 187/2005 – rever item I, II, III.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Item I – Atender as ligações em vôos regulares com aeroportos até o limite de 2hs.

Item II – excluir.

Item III – Limitações , excluir as alíneas a,b,c,d. mantendo as alíneas e, f.

Item IV – manter.

- **Justificativa**

A Portaria entrou em vigor em um momento em que o tráfego de passageiros e aeronaves no Santos Dumont estava muito intenso porém a estrutura para atendimento em todo o sítio aeroportuário era precário e carente de reforma.

Passados 4 anos e feitas as reformas como; ampliação do terminal de passageiros, aumento da sala de embarque, com a instalação de “fingers” para o embarque; aumento dos números de esteiras para desembarque, entre outros, trouxeram ao aeroporto Santos Dumont condição de atender melhor aos passageiros com conforto, segurança e qualidade.

Hoje os passageiros utilizam a Ponte Aérea para se deslocarem a cidades como Brasília, Belo Horizonte, Curitiba e etc já que o Galeão fica em local distante com difícil acesso.

Esta alteração na Portaria também ordenaria o trafego muito congestionado no aeroporto de Congonhas que se transformou em Hub no país, trazendo mais segurança ao tráfego aéreo no Brasil.

Por fim, é preciso apenas se regular com adoção de slots para que o Santos Dumont não venha a se tornar um novo Congonhas em termos de tráfego Aéreo.

- **Resposta da ANAC**

Manter a portaria 187/DGAC com alterações pontuais significa manter restrições para as quais a ANAC não possui competência legal (lei nº 11.182/2005, em seu art. 48, § 1º). Limites de horas para voos entre aeroportos e a manutenção de proibições, conforme proposto, não são questões técnicas que estejam previstas na competência da ANAC.

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 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. É a ANAC, por meio da Superintendência de Serviços Aéreos, quem gerencia os pedidos dos vôos das empresas aéreas. Dentre os membros consultivos, a INFRAERO e o DECEA participam ativamente na aprovação ou não dos vôos juntamente com a ANAC, como é feito diariamente para todos os aeroportos em que opera a aviação regular.

Contribuição nº 6

- **Dados do Colaborador**

CARLOS ROBERTO DE SOUZA CRUZ

Empresa: Particular

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sobre a distribuição que se pode fazer com os vôos nacionais oriundos ou destinados ao Rio de Janeiro – Santos Dumont.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

A liberação de vôos, além de Congonhas, apenas para principais capitais e regiões de relevante valor tais como Porto Alegre, Curitiba, Vitória, Salvador, Recife, Natal e Belém, desde que seja dada a preferência para que vôos à estas localidades do Santos Dumont sejam vôos diretos. Os vôos com conexão em São Paulo – Congonhas destinando-se ao Galeão, admitindo-se apenas os que possuam conexão fora da região de São Paulo e permitindo escalas em todas as localidades do país.

- **Justificativa**

Não sobrecarregar as operações do Santos Dumont e não prejudicar a concentração no Galeão. Mantendo apenas vôos para cidades centrais no Santos Dumont, atenderia-se uma demanda significativa de negócios, como mesmo especificada em outros documentos desta agência, criando comodidade para passageiros e tornando o Rio de Janeiro mais acessível e competitivo também para o turismo.

- **Resposta da ANAC**

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.”

A ANAC não pode arbitrar quais cidades as companhias aéreas podem ou não voar a partir de determinado aeroporto, a lei é clara em especificar somente competências operacionais à ANAC.

Contribuição nº 7

- **Dados do Colaborador**

NORBERTO MARIA JOCHMANN

Empresa: ABSA CARGO AIRLINE

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

A possibilidade de operações de voo além do atualmente permitido

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Permissão para que se possam adicionar operações de voo além do atualmente permitido no Aeroporto de Santos Dumont, Rio de Janeiro - RJ

- **Justificativa**

O Aeroporto de Santos Dumont possui atualmente uma considerável capacidade ociosa.

A Autoridade Aeronáutica Brasileira, no seu afã de obter benefícios para os usuários do transporte aéreo de passageiros, deveria autorizar adicionalmente além das operações de voo ora permitidas no Aeroporto de Santos Dumont, Rio de Janeiro – RJ, dentro da capacidade operacional máxima prevista para este aeródromo, o seguinte:

- vôos diretos, sem escala, até uma primeira cidade de destino, providos de números de voo próprios entre SDU e qualquer primeira cidade de destino dentro do território nacional.

- para o eventual caso de continuação de voo entre o primeiro destino a ser servido por voo direto, sem escala para um destino além, essas operações de voo obrigatoriamente terão números de voo diferenciados.

- o passageiro oriundo de um destino com operação de voo direto, sem escala, com escala inicial em SDU e, com continuação para um outro destino de voo direto, sem escala, desde SDU, obrigatoriamente deverá portar cartões de embarque para todos os seus eventuais subseqüentes vôos de conexão. No entanto, sua bagagem poderá ser despachada do ponto de origem ao destino final de sua viagem.

- **Resposta da ANAC**

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.”

A ANAC não pode arbitrar especificações e características de voo que não as ligadas à capacidade operacional e as normas de prestação de serviço adequadas.

Contribuição nº 8

- **Dados do Colaborador**

PEDRO VASCONCELOS

Empresa: Particular

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

A consulta pública para a liberação de SDU não esta sendo feita de forma clara para o público geral.

Não está sendo analisado (nenhum documento da consulta pública) a questão de SAFETY (Segurança de voo) por se tratar de uma operação crítica (menos de 1400 metros de pista disponível sem área de escape), não esta sendo feito nenhuma análise de gerenciamento do risco para a liberação desta operação.

Estão sendo analisados apenas fatores comerciais e políticos, deixando-se de lado a SEGURANÇA DE VÔO.

Espero não estar presenciando a liberação de mais uma futura grande tragédia da aviação brasileira.

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

É necessário uma análise completa, utilizando-se ferramentas apropriadas para o gerenciamento do risco inerente a liberação da operação de grande densidade de aeronaves à jato (A319/320, 737-300/700/800 e Embraer 190/195).

Trata-se de uma pista crítica, que só pode ser operada se houver um absoluto controle técnico para uma operação especial (Grupo de voo com experiência mínima, treinamento diferenciado, avaliações em menor período, aeronaves com liberação MEL diferenciada, penalizações de peso em função de não haver área de escape) além de um controle de fluxo efetivo.

Após a análise criteriosa dos fatores técnicos e efetuado o estudo do gerenciamento do risco do aumento significativo da quantidade de operações em SDU, e ações pró-ativas na área de segurança/Infra-estrutura (mínimo 1500 metros de LDA – Landing Distance Available e 200 metros de EMAS – Engineered Materials Arrestor System, nova consulta publica deverá ser feita de forma clara.

- **Justificativa**

Pelos fatores expostos a cima, sou CONTRA a revogação da Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

- **Resposta da ANAC**

A ANAC não está propondo nenhum tipo de operação nova, apenas retirando restrições que não compete a ela estabelecer. A portaria 187/DGAC, a ser revogada, não trata de nenhuma questão ligada à segurança do aeroporto. A revogação da portaria 187/DGAC não agregará risco à operação do aeroporto. Os voos somente serão aprovados mediante o atendimento das normas específicas existentes para operação do aeroporto Santos Dumont.

A ANAC, dentre 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.

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.

Contribuição nº 9

- **Dados do Colaborador**

DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES

Empresa: Particular

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Reabertura do Santos Dumont a vôos direto ao centro (VDL)

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Suspensão de todas as restrições que hoje determinam a atuação do Santos Dumont como aeroporto regional.

- **Justificativa**

O aeroporto Santos Dumont/RJ funciona como um aeroporto de "fluxo rápido". O terminal de passageiros passou recentemente por obras de reforma e ampliação, para receber com mais conforto usuários em maior número e conforto.

A área de embarque passará dos atuais 565 metros quadrados para 1.843 metros quadrados com acesso a nove pontes de embarque. Novas salas serão construídas. O conector e as pontes de embarque serão construídos com material totalmente transparente, o que permitirá aos usuários um panorama completo do pátio, da Baía de Guanabara e do Pão de Açúcar.

Concebido originalmente como terminal de hidro-aviões, o Aeroporto Santos-Dumont foi projetado em 1934 e tinha como proposta atender às exigências de um centro urbano da dimensão do Rio de Janeiro daquela época. Setenta anos depois, mantém sua vocação de aeroporto central, voltado para operação de vôos de curta distância e deve-se extinguir as atuais limitações que o impedem de atuar como aeroporto voltado para vôos de longa distância aos grandes centros de negócios do País.

Depois de remanejar os vôos de média e longa distância para o Aeroporto Internacional do Galeão, a Infraero pretende agora dotar a Cidade do Rio de Janeiro também de um moderno aeroporto central, capaz de atender até 8,5 milhões de passageiros/ano, com conforto e segurança. As obras devem já estar prontas, pois sua finalidade foi preparar o aeroporto até antes do início dos Jogos Pan-americanos de 2007.

AEROPORTO SANTOS-DUMONT	HOJE	DEPOIS DA OBRA
Capacidade de atendimento	1,8 milhão passageiros/ano	8,5 milhões passageiros/ano
Área do Terminal	33.000 metros quadrados	61.000 metros quadrados
Balcões de check-in	33 posições	55 posições
Esteiras de bagagem	2	5
Pontes de embarque	----	9
Lojas	50 pontos comerciais	153 pontos comerciais

vide: http://www.infraero.gov.br/impr_divu_prev.php?di=2&menuid=impr

As limitações com relação a restrições à alocação dos *HOTRANS* no aeroporto Santos Dumont não podem persistir com base nos princípios da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, tendo em vista suas disposições constantes do seguinte artigo:

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.

Fica claro, portanto, que a Portaria 187/DGAC, a qual estabelece as restrições ao uso do aeroporto, deve ser revogada e substituída por uma Regulamentação nova que assegure o pleno atendimento aos princípios da Lei nº 11.182, de 2005, uma vez que com o advento desta Lei, conforme consta do seu art. 48 supracitado, depara-se uma flexibilização no regime de exploração dos serviços aéreos domésticos, direcionado ao incentivo da aviação, pois desde que haja prévio registro na ANAC e observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de serviço, as empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos poderão explorar quaisquer linhas aéreas. Percebe-se o legislador decidiu ser explícito quanto aos rumos que a política regulatória deve tomar, ou seja, a livre entrada nos mercados pelas companhias incumbentes.

Assim, em estrita obediência ao disposto no art. 48, de sua lei de criação, ANAC **não pode** impor restrições ao direito dos concessionários de serviços aéreos, de explorar quaisquer linhas aéreas, *a não ser que a exploração de tais linhas exceda a capacidade operacional do aeroporto assim comprometendo a segurança, ou que a exploração esteja em desacordo com as normas regulamentares do serviço*. Como Agência Reguladora do setor, cabe a ela adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, atuando sempre com independência, legalidade e impessoalidade.

Resta, por um lado saber o que é inseguro, pois prefiro correr os riscos *safety* de pegar um voo no Santos Dumont, a correr o risco *security* de pegar um voo no Galeão, rodeado de favelas, tiroteios (particularmente às margens da linha vermelha).

Considerando que as reformas recém-acabadas no aeroporto o capacitam para receber um número muito maior de passageiros do que já recebe, e que as aeronaves que farão uso da pista estão de acordo com a capacidade operacional, a ANAC deve sim, observados os devidos limites abrir novos voos naquele aeroporto.

Tal iniciativa, além de atrair voos de outras cidades para o Rio, assim incrementando os negócios, facilitará a vida do passageiro que terá um dispêndio menor com o trajeto ida e volta centro-galeão, que hoje, varia de 30% a 50% do valor da passagem aérea.

- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ **Contribuição nº 10**

• **Dados do Colaborador**

BRUNO WAHRSAGER

Empresa: Particular

• **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

A Portaria 187/DGAC, de 8 de março de 2005 deve ser revogada.

• **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sem texto.

• **Justificativa**

Aumentar e melhorar a utilização dos aeroportos, que por vezes são subutilizados.

• **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 11**• Dados do Colaborador**

RAFFAELE GAETANO CARNEIRO ANTONINI

Empresa: Particular

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Sem texto.

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Alteração nas limitações operacionais do aeroporto Santos Dumont para possibilitar o uso de aviões a jato na ligação com outros aeroportos que não apenas o de Congonhas (SP), desde que respeitadas os requisitos de segurança do aeroporto Santos Dumont.

• Justificativa

O aeroporto Santos Dumont se localiza em área privilegiada e de fácil acesso aos usuários, principalmente aqueles em viagens de negócios de/para outras capitais próximas, especialmente as da região sudeste, tais como Vitória e Belo Horizonte, além de Brasília, e cidades do interior dos estados do RJ, SP, MG e ES.

O aeroporto foi reformado e suas instalações encontram-se confortáveis e adequadas ao aumento do tráfego de usuários.

Revitalização da cidade do Rio de Janeiro como centro de negócios, aumentando a atratividade para novas empresas e empreendimentos sem prejuízo da modernização e promoção do aeroporto internacional do Galeão, para onde poderiam ser re-locados vôos e conexões (principalmente internacionais) que atualmente congestionam o aeroporto internacional de São Paulo (Cumbica em Guarulhos).

• Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

➔ **Contribuição nº 12**

• **Dados do Colaborador**

ANA PAULA GASPERIN RODRIGUES DE ALENCAR E SILVA

Empresa: Particular

• **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Sou COMPLETAMENTE a favor da abertura do aeroporto Santos Dumont, uma vez que a reforma foi para atender os vôos domésticos, e não o monopólio da ponte aérea, e deve-se dar espaço para novas empresas.

• **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sem texto.

• **Justificativa**

Sem texto.

• **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 13**• Dados do Colaborador**

ANTONIO JORGE ASSUNÇÃO

Empresa: Presidente do Comitê das Empresas Aéreas do Aeroporto Internacional do RJ – CEA/GIG

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Consulta Pública sobre a revogação da portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Ver anexo.

Galeão e Santos Dumont, sua utilização desde 2003.

• Justificativa

A importância da conectividade para as empresas aéreas internacionais do Galeão para a manutenção dos vôos internacionais diretos, a partir do Rio de Janeiro.

• Resposta da ANAC

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.

A ANAC, nos levantamentos efetuados para o aeroporto do Galeão, não observou evidência de causalidade de que o maior número de voos domésticos influencia o aumento de voos internacionais. Contrariamente, os números indicaram que, apesar do aumento do número de voos domésticos, o número de voos internacionais permaneceu estável ao longo dos últimos 5 anos.

A revogação da portaria 187/DGAC permitirá um aproveitamento melhor do aeroporto Santos Dumont, contudo a limitação da capacidade existente neste aeroporto não permitirá uma transferência significativa de voos. Vale lembrar que os voos internacionais existentes no Galeão não têm nenhuma possibilidade de operarem no aeroporto Santos Dumont, uma vez que este aeroporto é autorizado apenas para voos domésticos.

Contribuição nº 14

- **Dados do Colaborador**

TASSIO CARVALHO

Empresa: Particular

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Exposição de Motivos, Secao 2.2.2, Normas de serviço adequado

Exposicao de Motivos, Secao 2.3.1.1

As normas de serviço adequadas assumem a premissa falsa que operacionalmente no que diz respeito a segurança o aeroporto Santos Dumont e o aeroporto internacional são largamente equivalentes.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Uma nova seção estimando o detrimento para o público em aumento de número de incidentes, acidentes e acidentes com vítimas decorrente da maior utilização do aeroporto Santos Dumont.

A contagem de passageiros (Tabela 2) fazendo conexão internacional no Galeão está errada.

- **Justificativa**

O aeroporto Santos Dumont tem uma pista de 4341 pés. Como tal, é o aeroporto comercial usado em larga escala com a menor pista no mundo. Até mesmo o aeroporto London City (LCY) que tem sua operação altamente restrita tem uma pista mais longa com 4984 pés. O aeroporto internacional do Rio tem duas pistas, cada uma com mais de 10 mil pés cada. Muito embora aeronaves 737 e A319 estejam homologadas para operar no Santos Dumont e o fazem regularmente, estas aeronaves operam pousos e decolagens no limite do envelope operacional. Operações em condições adversas mas autorizadas resultam em stress na cabine de comando podendo afetar o tempo de resposta dos pilotos no caso de emergência durante pouso e decolagem.

Como agência reguladora de aviação, a ANAC tem obrigação essencial com a segurança do público. Essa obrigação se sobrepõe a aspectos econômicos de conveniência de acesso. A ANAC deve continuar a usar ferramentas de restrição de acesso para induzir a utilização de aeroportos mais seguros, em particular no caso das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

O padrão internacional de referência para estatísticas de itinerários de passageiros na aviação é a base de dados MIDT. Baseada numa contagem parcial de passageiros na MIDT passando pelo Galeão em Julho de 2008, somente para tal mês eu obtive a contagem de 7380 passageiros conectando de voos domésticos para voos internacionais. Minha contagem não é exaustiva e portanto o número correto é superior. Em contraste, a estatística apresentada é a contagem de 12511 passageiros nesta categoria para o ano de 2007.

A estimativa pela base de dados MIDT da estatística da percentagem de passageiros internacionais embarcados no Galeão é 11%, logo tal estatística está mis-representada na Exposição de motivos por uma ordem de magnitude.

- **Resposta da ANAC**

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/2005, continuarão os mesmos. Questões de segurança não serão afetadas pela revogação da portaria.

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.

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 simplesmente comparar em termos proporcionais o crescimento da conectividade do Galeão em relação a Guarulhos nos últimos anos.

➔ **Contribuição nº 15**

• **Dados do Colaborador**

RICARDO RODRIGUES MORGADO

Empresa: Particular

• **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Sem texto.

• **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Abertura do Santos Dumont para vôos regionais.

• **Justificativa**

Abertura do Santos Dumont para vôos regionais, como acontece em Congonhas, pela simples razão de que o Santos Dumont foi ampliado com recursos públicos e agora deve ser utilizado. O aeroporto é muito mais conveniente para passageiros de negócio do que o Galeão e ajudará a desenvolver a infraestrutura de negócio da cidade.

Chega de gastarmos dinheiro público federal na cidade do Rio de Janeiro como foi com o Pan e não termos o retorno do serviço proposto.

• **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 16**• Dados do Colaborador**

MARCIA CITTADINO DE MESQUITA

Empresa: Particular

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Aeroporto Jacarepaguá - Objetivo Primário – Atender os vôos não-regulares das empresas de Táxi Aéreo, da Aviação em Geral.

Aeroporto Santos Dumont - Objetivo Primário – Atender as ligações em vôos regulares para o Aeroporto de Congonhas.

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Alterar para: Aeroporto Sa Jacarepaguá – Objetivo Primário – Atender as ligações em vôos regulares e não regulares das empresas de Táxi Aéreo e Aviação em Geral.

Eliminar a restrição prevista no item A, de modo a permitir a operação de vôos regulares nesse aeroporto.

Estabelecer que os vôos regulares, de fretamento e charter no aeroporto de Jacarepaguá somente poderão ser realizados por aeronaves turbo-hélice de até trinta assentos.

Alterar para: Aeroporto Santos Dumont – Objetivo Primário – Atender as ligações em vôos regulares para quaisquer aeroportos localizados no território nacional. Eliminar do objetivo primário do Santos Dumont a operação de aeronaves de Táxi Aéreo, as quais deverão ter como ponto de partida os aeroportos do Galeão ou de Jacarepaguá

Eliminar as restrições no Aeroporto Santos Dumont a tráfegos de aviões a jato para os demais destinos regulares (item a parcial), bem como a eliminação total dos item B, C e D

Alterar item E e F, para restringir totalmente os vôos de fretamento e charter no aeroporto Santos Dumont, definindo que o aeroporto Galeão passará a ser o destino exclusivo desses vôos.

• Justificativa

Com as modificações propostas, poderá ser obtida melhor atendimento aos usuários da Barra da Tijuca, bairro do município do Rio de Janeiro (os usuários residentes e os das milhares de empresas que lá têm suas sedes ou escritórios), nas suas necessidades de deslocamentos para quaisquer destinos no território nacional (se há mercado, as empresas aéreas poderão oferecer vôos regulares). Acrescente-se a isso, a redução nos gastos de deslocamento terrestre a que esses usuários estão obrigados para alcançar o aeroporto Santos Dumont de onde partem os vôos que para Jacarepaguá serão deslocados.

Além disso, como a transferência dos vôos de Táxi Aéreo, Fretamento e Charter em aeronaves turbo-hélice para esse aeroporto de Jacarepaguá, o aeroporto Santos Dumont será beneficiado pela maior disponibilidade de slots para transporte de passageiros em vôos regulares em aviões a jato para todas os aeroportos em território nacional. Com isso, pode-se obter melhor rentabilidade para ambos os aeroportos, de Jacarepaguá e Santos Dumont, além dos benefícios já citados para os usuários.

Como corolário, deve-se destacar que a melhor utilização dos investimentos públicos deverá se refletir em redução das taxas aeroportuárias, e conseqüentemente em redução de tarifas para os usuários dos aeroportos de Jacarepaguá e Santos Dumont.

O aeroporto Santos Dumont possui capacidade operacional e as vultosas obras realizadas para a ampliação do seu terminal de passageiros são subutilizadas. O aumento de vôos regulares para

quaisquer aeroportos localizados no território nacional gerará aumento do tráfego de passageiros e maior utilização de recursos públicos (investimentos já realizados pela INFRAERO).

A transferência dos vôos de fretamento e charter para o Aeroporto do Galeão, assim como os de Táxi Aéreo para os aeroportos do Galeão ou de Jacarepaguá, possibilitarão o aumento da frequência de vôos regulares em aviões a jato no Aeroporto Santos Dumont.

Como corolário, além de melhor utilização dos investimentos públicos, os usuários serão beneficiados por terem a opção de voarem para quaisquer capitais ou pólos regionais diretamente do Santos Dumont em aviões a jato, de maior capacidade e com menores tarifas.

- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 17**• Dados do Colaborador**

REGINA CHIARADIA

Empresa: Associação de Moradores e Amigos de Botafogo - AMAB

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Revogação da Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

Observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto.

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar.

Em função do grande impacto ambiental e sonoro e do aumento significativo dos riscos de acidentes ao qual será submetida a população dos bairros do entorno do aeroporto Santos Dumont, ficam mantidas as limitações previstas na Portaria nº 187/DGAC de 8 de março de 2005.

• Justificativa

Os diversos bairros que se encontram posicionados nos entorno do aeroporto Santos Dumont não carecem de ter aumentada a sua possibilidade de riscos de acidentes e a elevação do seu impacto sonoro em função da revogação da Portaria nº 187/DGAC.

Essa revogação está sendo proposta exclusivamente em função da capacidade operacional do aeroporto sem levar em consideração o grande impacto que essa mudança trará para a população desses bairros, impondo a ela, com essa medida, a diminuição de sua qualidade de vida.

Não concordamos de forma nenhuma com a revogação da Portaria 187, pois não pretendemos passar a viver com essa ameaça sobre as nossas cabeças ou virar triste manchete de jornais como aconteceu com os moradores do entorno de Congonhas.

• Resposta da ANAC

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 “...exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”

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/2005, continuarão os mesmos e, portanto, os padrões de segurança de cada operação no aeroporto não serão alterados.

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.

Contribuição nº 18

- **Dados do Colaborador**

LICINIO MACHADO ROGÉRIO

Empresa: Associação de Moradores e Amigos de Botafogo - AMAB

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Revogação da Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

Observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto.

Observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto.

A manutenção das restrições contidas na Portaria nº 187/DGAC de 8 de março de 2005, é importante até que seja discutida, EM AUDIENCIA PÚBLICA no Rio de Janeiro com todos os segmentos interessados presentes.

- **Justificativa**

O EIA-RIMA de ampliação do Aeroporto Santos Dumont recomendava que fossem feitos estudos adicionais sobre o impacto sonoro nas vizinhanças das rotas atuais, ou seja nos bairros de Santa Tereza, Botafogo e Urca.

Esse estudo nunca foi feito e o barulho atual já causa incômodos aos moradores desta área.

A que ver também quais são as medidas de segurança adicionais que serão tomadas,principalmente nos dias de chuva e de baixa visibilidade.

- **Resposta da ANAC**

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/2005, continuarão os mesmos.

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.

Contribuição nº 19

- **Dados do Colaborador**

APOSTOLE CHRYSAFIDIS

Empresa: Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional - ABETAR

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Art. 1º Revogar a Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

Observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto.

Manter a Portaria no. 187/DGAC, de 8 de março de 2005 em vigor, alterando as Limitações constantes do inciso

III do parágrafo 2º do Art. 1º, autorizando, com base na capacidade operacional do sistema aeroportuário da TMA RJ, a operação de aeronaves de empresas de transporte aéreo regional, quais sejam aquelas que operam ligações aéreas de baixo e médio potencial de tráfego, utilizando aeronaves de até 86 assentos, com supressão da exigência de duas escalas intermediárias, por meio da regulação da vocação regional do Aeroporto Santos Dumont, para o qual o Art. 2º da Lei nº 11.182/05 provê o devido mandato legal à ANAC.

- **Justificativa**

Na EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS da Proposta de resolução que revoga as limitações e proibições operacionais impostas à Área de Controle Terminal (TMA) do Rio de Janeiro, estabelecidas na Portaria nº. 187/DGAC, de 8 de março de 2005, a ANAC alega não deter o devido mandato legal para manter a referida portaria em vigor.

“2.2. Das Limitações e Proibições Operacionais Admitidas à Luz da Lei nº 11.182/2005

9. O marco regulatório instituído pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2008, estabelece a capacidade operacional dos aeroportos e o atendimento das normas de serviço adequado como condicionantes exclusivos da oferta de serviços aéreos.

10. Isso porque, conforme preconiza o §1º do art. 48 da Lei nº. 11.182/2005, desde que haja prévio registro na ANAC e observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de serviço, as prestadoras de serviços aéreos domésticos poderão explorar quaisquer linhas aéreas pretendidas.

Observe-se:

Art. 48. VETADO

§ 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.

(Grifos não constantes do original)

11. Assim, sob a perspectiva das empresas prestadoras de serviços aéreos, o referido dispositivo representa a legalização do regime de liberdade de oferta, apenas mitigado em função da capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC. Nesses termos, cumpre tecer algumas breves considerações acerca da questão.”

A crise econômica mundial pode traduzir de forma clara de como a existência de ineficiências regulatórias no controle de empresas privadas pode afetar diretamente os consumidores e usuários de determinado mercado. Isto tem incentivado o atual movimento de reformulação de práticas regulatórias.

Neste sentido, o Artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 é claro quando diz que:
“Compete a União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelo Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.”

Entendemos que a ANAC não pode, por força de lei, se privar de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil. O entendimento que vem sendo atribuído ao § 1º do Art 48 é equivocado na sua aplicação. Além deste, os Artigos 15 e 19 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565/86) estabelecem diretrizes para esta regulação, permitindo restringir a operação de determinados aeroportos:

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que

se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o

tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar

da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.

Espera-se da ANAC a manutenção da Portaria no. 187/DGAC/05, devidamente revisada, como arcabouço regulatório que, por meio do estímulo e do monitoramento de uma estrutura competitiva para a indústria, garanta a criação de um ambiente mais neutro possível para todos os agentes.

- **Resposta da ANAC**

A revogação da Portaria nº 187/DGAC/2005 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.

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, desaparecem a instabilidade regulatória colocada pela portaria atualmente em vigor.

Contribuição nº 20

- **Dados do Colaborador**

JULIO CESAR CARMO BUENO

Empresa: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços do Rio de Janeiro

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Não revogar a portaria Nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

Sem texto.

- **Justificativa**

Em resposta à consulta aberta pela Anac e cumprindo a função de fazer política pública, sempre tratando o desenvolvimento fluminense como um todo, venho defender, uma vez mais, a posição do Governo do Estado pelo fortalecimento do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão). Isso implica, como dito antes diretamente à diretoria da Agência, na reabertura gradual do Aeroporto Santos Dumont para vôos domésticos de forma que não comprometa a consolidação do Galeão.

Nossa posição é política e não poderia ser diferente, já que representamos legitimamente milhões de fluminenses, incluindo os cariocas, que são os mais afetados pelo tema em discussão. Entretanto, é fundamental destacar o caráter técnico de nosso posicionamento, com base em dados estatísticos de fluxo de vôos e passageiros e também em consulta às próprias empresas aéreas que operam no estado.

A posição da Anac tem como base a expectativa de aumento expressivo de demanda de transporte aéreo em 2009, em particular no Rio de Janeiro, o que garantiria os dois aeroportos funcionando sem restrições e concorrendo livremente. Também somos favoráveis à livre concorrência, desde que seja lógica e não predatória. Daí, é necessário saber: a Anac desenvolveu diretamente ou contratou empresa idônea para realizar os estudos que levam sua diretoria a tomar tal medida baseada no crescimento do fluxo de passageiros Rio de Janeiro? Como se daria a partilha de movimento entre Galeão e Santos Dumont? Em caso positivo e como parte diretamente interessada na questão, o Governo do Estado gostaria de ter acesso ao material na íntegra.

A Anac divulgou amplamente na imprensa estimativa de aumento de demanda de fluxo de passageiros da ordem de 8% em 2009. Porém, após a eclosão da crise econômica mundial, a Agência reduziu à metade – na verdade, variando de 3% a 5% - essa expectativa. Os especialistas nos dizem que é impossível prever a duração e os impactos da crise econômica, que dia a dia se alastram pela economia real, fazendo milhões de vítimas entre empresas e trabalhadores.

Estima-se que cerca de 70% do mercado de aviação são pessoas jurídicas, que estão vendo seus próprios mercados minguarem, reduzindo a previsão de investimentos e, nos casos mais graves, cortando postos de trabalho. Mais uma vez perguntamos: baseada em que a Anac mantém a projeção de aumento do mercado de aviação que sustentaria os dois aeroportos cariocas funcionando sem restrições?

Outra questão é o movimento de cargas – domésticas e comércio exterior. A Anac realizou ou encomendou algum estudo sobre como se comportaria o transporte aéreo de cargas com a reabertura imediata do Santos Dumont? Seria possível ter acesso à íntegra do material?

O fato concreto é que, quando as duas unidades funcionaram nesse modelo, houve esvaziamento do Galeão. Sangria que só foi estancada com a adoção, em 2004, das restrições que ainda vigoram e que a Anac tenta derrubar nesse momento. Aliás, a mudança trouxe muito mais: de 1998 a 2002, o fluxo de passageiros, no Rio, cresceu 14%. Já no período de 2003 a 2007, a expansão foi de 36% ao ano, o que ratifica o acerto da medida. Em números absolutos, são mais 3,6 milhões de passageiros, o que representa o dobro do período anterior.

De acordo com o Anuário de Transporte Aéreo 2007 (Gerência Geral de Acompanhamento de Serviços Aéreos), os principais destinos dos passageiros do Galeão são: São Paulo (16,5%); Brasília (13,8%); Bahia (10,6%) Minas e Espírito Santo (9% cada) e Porto Alegre (7%), que concentram 66% do tráfego doméstico do Galeão. Portanto, como afirmar que a abertura do Santos Dumont para esses destinos não vai impactar o movimento do Galeão, em especial quando o mundo atravessa uma crise econômica incomensurável?

Dados fornecidos pelas próprias empresas aéreas apontam que 30% dos passageiros do Galeão estão em conexão. E conectividade é característica indispensável de aeroportos internacionais. É notório o crescimento de vôos semanais para outros países: a TAP passou de cinco para 15; a Air France também triplicou, utilizando aeronave maior e dobrando para 14; a British Airways, que só operava via Guarulhos, a partir de outubro passado, conta com três; a TAM inaugurou rota para Buenos Aires, Paris e, recentemente, Miami e Nova York; a TAAG ampliou de dois para cinco; a Pluna, que tinha três, conta agora com quatro; a Aerolineas Argentinas também expandiu, totalizando 22; e a American Airlines, a partir deste mês, terá vôo direto para Nova York.

Os números corroboram a tese defendida pelo Governo do Estado. Por isso, nossa proposta é pela abertura gradativa do Santos Dumont e pela posterior concorrência livre entre as duas unidades. As evidências, entretanto, vão além: o Rio é viável sem o Santos Dumont, mas nunca sem o Galeão, único aeroporto da cidade capaz de operar vôos domésticos e internacionais, além de carga aérea, e por onde chegam 98% dos nossos turistas estrangeiros.

- **Resposta da ANAC**

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.

A ANAC não compete criar restrições operacionais para aeroportos que não estejam amparadas em questões estritamente técnicas. Esta condição, colocada no artigo 48 da Lei, assegura ao setor estabilidade para investimentos de longo prazo.

Contribuição nº 21

- **Dados do Colaborador**

MARIO CESAR SOARES MOREIRA

Empresa: TEAM Transportes Aéreos - Diretor - Presidente

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Considerações Sobre o Processo

Após a leitura dos documentos disponibilizados e da participação na audiência pública embargada judicialmente, em sua fase final, teço os comentários abaixo:

É inquestionável a legalidade da medida(revogação da portaria).A ANAC ,por dever de ofício ,é compulsada a aplicar a LEI.O fórum para questionamentos de Leis não pode,no estado de direito,ser outro diferente do Congresso Nacional.

Não acredito ser destinação da ANAC envolver-se com movimentos que visem sobretudo o bom desempenho econômico de aeroportos,sendo sua missão prioritária sim defender os interesses dos usuários do transporte aéreo.

Os aeroportos são bens públicos que devem ser disponibilizados aos usuários dentro dos padrões requeridos.Cabe sim aos seus administradores gerirem o negócio,eficientemente,considerando estes padrões.

Não me parece também que a liberação das operações de SBRJ seja uma “artificialidade casuística”. Na realidade a medida , ao contrário, corrige uma artificialidade inserida no sistema quando da limitação de suas operações apenas à .ponte-aérea e regionais com “DOIS POUSOS INTERMEDIÁRIOS”(uma pérola, isto sim ,do casuísmo sem fulcro na boa e isenta norma técnica).

Finalizando,gostaria de,uma vez mais registrar que nossa empresa, a TEAM,única empresa regular Carioca,teve e tem até hoje seu desenvolvimento absurdamente TOLHIDO por esta portaria.Seu cancelamento nos trará oportunidade de oferecermos os serviços que nossos passageiros demandam.

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

Nenhuma sugestão tendo em vista concordar com o cancelamento da portaria em tela.

- **Justificativa**

Sem texto.

- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 22**• Dados do Colaborador**

ELISA FONTES

Empresa: Particular

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Remeter a negativa da restrição operacional de aeronaves por sobre o bairro de Botafogo, posto que, só a linha doméstica que flui do Aeroporto Santos Dumont com destino à São Paulo e vice-versa já nos coloca em um caos aéreo, barulhento e quiçá de perigo, visto as aeronaves navegarem baixo, para a aterrissagem no dito aeroporto.

• Texto Sugerido para alteração ou inclusão

Sem texto.

• Justificativa

Sem texto.

• Resposta da ANAC

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/2005, continuarão os mesmos, esta portaria 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.

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.

Contribuição nº 23

- **Dados do Colaborador**

JOSÉ DOS SANTOS DE MAGALHÃES

Empresa: Particular

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

2.2.1 Da Capacidade Operacional

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

A cargo dos técnicos da Agência Nacional de Aviação Civil.

- **Justificativa**

A Exposição de Motivos da proposta de resolução para revogação da Portaria 187/DGAC não informa ao público a capacidade do aeroporto em satisfazer qualquer critério (ICAO, FAA, ou outro) relativo à segurança das operações de pouso e decolagem no SBRJ, que tem hoje uma das menores pistas onde operam aeronaves a jato. Ainda que o exíguo sítio aeroportuário dificulte ou impeça o atendimento adequado aos requisitos desejáveis ou mandatórios para a redução do risco de acidentes, ou que o tema não seja bem compreendido pelos prestadores e usuários do transporte aéreo, a questão da segurança das operações deve ser melhor analisada para o SBRJ. O aspecto mais crítico é a carência de áreas de segurança, compatíveis com a categoria das aeronaves operantes, que possam amenizar as conseqüências de uma decolagem abortada ou de um pouso mal sucedido. Já há registros de ocorrências dessa natureza no aeroporto com aeronaves turbo-hélice e a jato. Diferentemente do SBSP, o impacto dessas ocorrências no SBRJ tem sido menor pelo fato de não haver ocupação urbana nas áreas contíguas às cabeceiras. Entretanto, há tráfego de embarcações próximo a uma cabeceira e de veículos próximo à outra.

Entendo que cabem à ANAC ações para maximizar o aproveitamento do aeroporto como forma de devolver ao contribuinte o investimento realizado, ponderando as leis de mercado, a vocação do aeroporto, os aspectos financeiros envolvidos, sem detrimento, porém, da busca da máxima segurança possível. Há casos em que o atendimento à segurança operacional, definida pelo binômio *tipo da aeronave / características físicas do sítio*, pode se tornar o fator limitante dos investimentos para aumento de capacidade e/ou satisfação da demanda.

O intuito desta contribuição é o de colaborar para educar a sociedade quanto à questão da segurança das operações aeroportuárias. A comodidade, praticidade e benefícios de um equipamento aeroportuário inserido na malha urbana têm um preço a pagar que deve ser arcado por todas as esferas da sociedade. Como órgão regulador do sistema e detentor do conhecimento técnico pertinente, vejo a ANAC como a única entidade capaz de fornecer essa transparência e educar a sociedade para que o país tenha um sistema de transporte aéreo conscientemente eficiente e seguro.

- **Resposta da ANAC**

A ANAC não está propondo nenhum tipo de operação nova, apenas retirando restrições que não compete a ela estabelecer.

Todas as questões de segurança para o funcionamento adequado do aeroporto estão sendo mantidas. 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.

A ANAC supervisiona periodicamente todos os aeroportos de modo a garantir que os padrões segurança sejam sempre cumpridos.

Contribuição nº 24

- **Dados do Colaborador**

PAULO CEZAR BASTOS CASTELLO BRANCO

Empresa: TAM LINHAS AÉREAS S/A.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Conforme razões que seguem expostas no campo 'justificativa', a TAM linhas aéreas s/a. Entende que a resolução em comento não merece vigorar.

Desta forma, não há o que se falar em *trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto*.

Assim, esclarece que toda sua manifestação é a constante do campo 'justificativa', conforme abaixo.

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

Pelas razões constantes do campo anterior, também não há por parte da TAM linhas aéreas s/a., *sugestão de texto para alteração ou inclusão*, uma vez que o entendimento desta companhia é no sentido de que a resolução em comento não merece vigorar.

Assim, destaca novamente que sua manifestação acerca da não aplicação da resolução em epígrafe, está exposta pelos fatos e fundamentos abordados no campo 'justificativa'.

- **Justificativa**

Conforme já anunciado, a TAM linhas aéreas s/a. vem demonstrar através desta manifestação seu principal objetivo, que é a discordância total à minuta de resolução submetida à consulta pública, a qual dispõe sobre a revogação da Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

A discordância total à minuta de Resolução se dá, pois em que pese se preconize que com a revogação da Portaria 187/DGAC se permitirá o melhor aproveitamento do Aeroporto Santos Dumont, na realidade, o que se alcançará será o sub-aproveitamento e sucateamento do Aeroporto Tom Jobim/Galeão, causando impactos negativos em toda malha aérea nacional e internacional.

Há de se ressaltar que a grande maioria do público alvo de ambos os Aeroportos (Santos Dumont e Galeão) é comum. Por outro lado, é sabido, no entanto, que o Aeroporto Santos Dumont, dadas as facilidades de acesso, exerce uma grande atratividade no usuário. Assim, uma vez tornado totalmente aberto para a implantação de novos serviços, sua capacidade máxima será rapidamente atingida, gerando conseqüências indesejadas, as quais certamente não foram consideradas na ocasião da elaboração da presente proposta de Resolução, tais como, a elevação nos preços dos serviços, em relação aos que hoje são praticados no aeroporto do Galeão; considerável redução do banco de conexões no Aeroporto do Galeão, que certamente terá impacto negativo nas operações de vôos internacionais de todas as empresas que atuam no referido aeroporto; a saturação do Aeroporto Santos Dumont, que acarretará prejuízos diretos aos usuários, na medida em que o aeroporto saturado não terá infra-estrutura para garantir a prestação do serviço eficaz e adequado aos usuários, entre outras.

A Portaria 187/DGAC, a qual estabelece critérios de utilização dos Aeroportos situados nas Áreas de Controle Terminal do Rio de Janeiro, é uma norma válida, eficaz e deve ser mantida. Resta totalmente equivocado o entendimento desta Agência Reguladora, quando menciona em sua Exposição de Motivos que esta Portaria contraria as disposições da Lei nº 11.182/2005.

Isto porque, como bem exposto por esta Agência, à luz do artigo 48, §1º da Lei 11.182/2005, "*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.*" (grifo nosso). Assim, duas considerações merecem destaques:

1) A Portaria 187/DGAC, em que pese tenha sido expedida pelo Departamento de Aviação Civil – DAC, órgão responsável na ocasião de sua elaboração, foi recepcionada como norma válida, quando mencionado órgão deixou de ser responsável por assuntos relacionados a aviação civil, passando a ser de competência desta Agência Reguladora. Desta forma, goza de validade, não possuindo nenhum questionamento acerca de sua legalidade.

2) À luz do artigo 6º, §1º da Lei 8.987/95, a qual dispõe sobre o regime de concessão de Serviço Público, é importante esclarecer que *“Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”*, adjetivos que somente podem ser alcançados em razão das restrições e disposições constantes da Portaria 187/DGAC, sendo certo que a revogação desta Portaria irá comprometer a prestação do serviço adequado na exata definição que lhe é conferida pela legislação em vigor.

Tanto é assim, que esta própria Agência, ao elaborar a Nota Técnica de outra Consulta Pública que trata do estabelecimento de regras gerais para alocação inicial de slots, reconhece expressamente que a eventual revogação da Portaria 187/DGAC, com a conseqüente abertura das operações no Aeroporto de Santos Dumont, iria saturar a capacidade deste Aeroporto, e que em razão disso, haveria necessidade da alocação inicial de slots, a qual seria feita nos termos desta outra proposta de Resolução, objeto da consulta pública, simultânea à presente.

Assim, ao ponto que a Portaria 187/DGAC é norma detentora de validade e estabelece critérios que garantem a total prestação de um serviço adequado, em hipótese alguma há o que se dizer acerca de contrariedade a Lei 11.182/2005 e tão pouco de sua revogação, uma vez que esta Agência, como Reguladora do setor, deve prezar pela prestação do serviço público adequado.

O transporte aéreo, assim como qualquer outro Serviço Público deve atender à coletividade, tendo como objetivo fim, o Bem Comum. Assim, engana-se esta Agência, e com a devida vênia, padece de ilegalidade, ao dispor que o artigo 48, §1º da Lei 11.182/2005 representa a legalização do regime de liberdade de oferta, apenas mitigado em função da capacidade operacional de cada aeroporto e às suas normas regulamentares, se a expressão *“serviço adequado”* não for corretamente compreendida e enquadrada.

Cabe também destacar, que a análise de forma isolada de argumentos constantes da Exposição de Motivos que fundamentam a presente proposta de Resolução, pode acarretar equívocos na compreensão. Em especial, no item 2.3.1.2 Sobre o Bem-Estar do Usuário, esta Agência reguladora analisa de forma isolada e novamente, equivocada, o fato do Aeroporto de Santos Dumont possuir melhor localização, se comparado ao Aeroporto do Galeão. Isto porque, a análise deste único ponto, tornaria a abertura deste Aeroporto a melhor providência a ser tomada, entretanto, se o assunto for analisado de forma correta e completa, abordando todos os pontos envolvidos, a abertura do Aeroporto de Santos Dumont se revela totalmente prejudicial, com conseqüências negativas em todo o país e principalmente pelo aspecto internacional, seja para os usuários do serviço público de aviação, para as companhias aéreas (nacionais e internacionais), como para todo o país.

Neste ponto, cabe lembrar a operação desenvolvida em 2004, titulada *“Decola Galeão”*, quando as empresas aéreas tiveram que desistir dos serviços operados no Aeroporto de Santos Dumont para transferi-los para o Aeroporto do Galeão, medida esta patrocinada pelo próprio Poder Concedente, visando permitir a maior utilização do Aeroporto do Galeão, cuja baixa utilização preocupava as Autoridades. Na ocasião, foi extremamente difícil essa movimentação, as companhias aéreas foram obrigadas a realizar grandes mudanças e ajustes em suas malhas aéreas, bem como nos seus planejamentos estratégicos para os próximos anos. Um dos objetivos desta operação foi transformar o Galeão em um importante Aeroporto de caráter internacional, inclusive para incrementar as operações de vôos internacionais para o Brasil, permitindo o ingresso de empresas internacionais no mercado

brasileiro, bem como o desenvolvimento das empresas nacionais e seu mercado no ingresso internacional, medidas estas que se relevam primordiais para o desenvolvimento econômico do país.

Superada toda a dificuldade enfrentada pelas companhias aéreas na ocasião, foi e ainda é possível verificar os grandes efeitos positivos desta operação, a qual transformou o Aeroporto do Galeão em um importante Aeroporto Internacional, em razão de seus diversos bancos de conexões, os quais tornam possíveis a realização de diversos vôos internacionais, seja operados por companhias nacionais, como por companhias estrangeiras, fato este que elevam a imagem condição do Brasil no exterior.

Diante disto, passados apenas alguns anos, não se pode aceitar uma mudança de posicionamento que poderá resultar no caminho exatamente inverso, sob pena de gerar elevados prejuízos financeiros, irregularidades na prestação do serviço público de transporte aéreo, além de imensuráveis prejuízos para a imagem internacional do Estado, da cidade do Rio de Janeiro e do país.

Em que pese a presente proposta de Resolução não disponha de forma direta que os vôos, hoje operados no Aeroporto do Galeão, deverão ser transferidos para o Aeroporto de Santos Dumont, esta disposição está indiretamente pautada na presente proposta, uma vez que, de acordo com as razões já expostas, será inevitável a grande transferência de vôos domésticos do Galeão para o Aeroporto central do Rio de Janeiro. Vale destacar, que mencionada transferência não se refere apenas aos vôos operados pela TAM, sem nenhuma dúvida, esta será a providência adotada também pelas demais companhias aéreas. Já quanto aos vôos internacionais, estes provavelmente serão alternados para o Aeroporto Internacional de Cumbica no Estado de São Paulo, em razão das baixas opções de conexões domésticas que restarão disponíveis no Aeroporto do Galeão, conduzindo, de forma inexorável, à sub-utilização do Aeroporto do Galeão.

Este não é o resultado de um serviço público adequado! Tais medidas podem sinalizar à sociedade uma falta de clareza nas regras aplicadas a Aviação Comercial Brasileira, o que desmonta qualquer estratégia de longo prazo por parte das empresas, já que o remanejamento das malhas aéreas, para atender às alterações impostas ao setor, demandam um tempo considerável para implementação pelas empresas, bem como um prazo também considerável para adequação do mercado à nova realidade, sendo certo que os benefícios/prejuízos efetivos decorrentes das alterações somente podem ser verificados com precisão após um prazo mínimo de exposição do novo cenário. Desta forma, é evidente que propostas como a presente, que visam implementar alterações tão bruscas, em sentidos absolutamente opostos, realizadas dentro de um prazo muito curto, são extremamente prejudiciais ao setor que simplesmente não tem estabilidade e segurança sequer para perceber os retornos efetivos da alteração anteriormente implementada, desestruturando as empresas sujeitas às alterações.

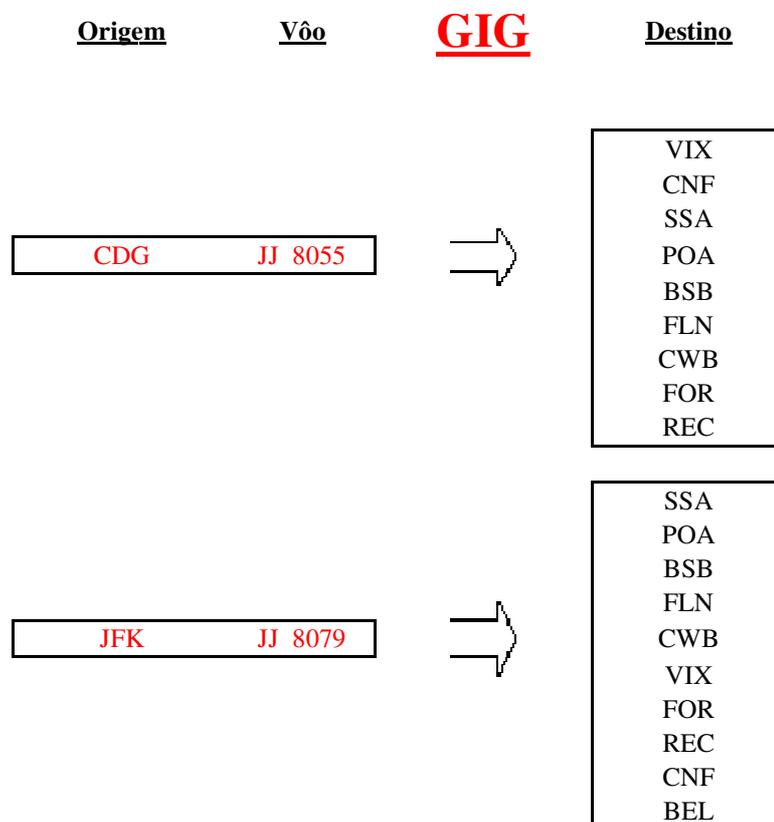
Desde que a operação do Galeão foi incentivada, todas as companhias aéreas, e em especial a TAM Linhas Aéreas S/A., investiram pesadamente em serviços neste Aeroporto. O quadro abaixo demonstra claramente, quão significativo tem sido o investimento da TAM no mercado do Rio de Janeiro (nesse caso no Aeroporto do Galeão):

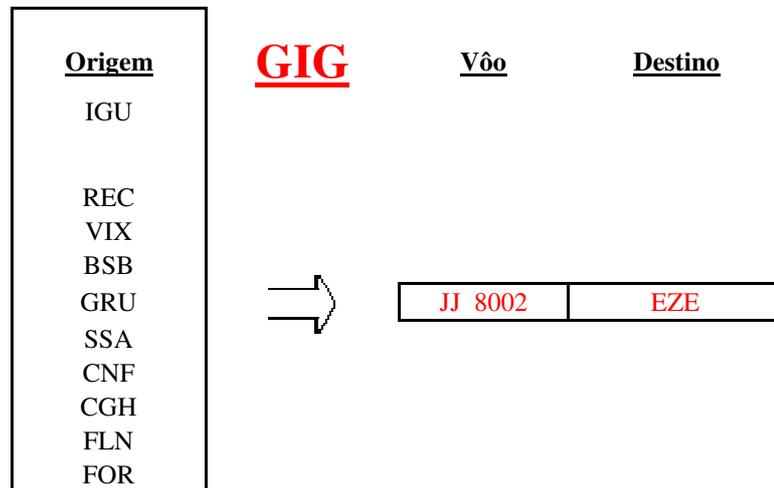
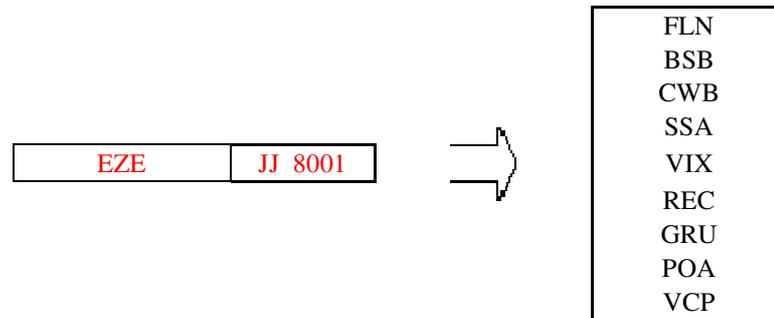
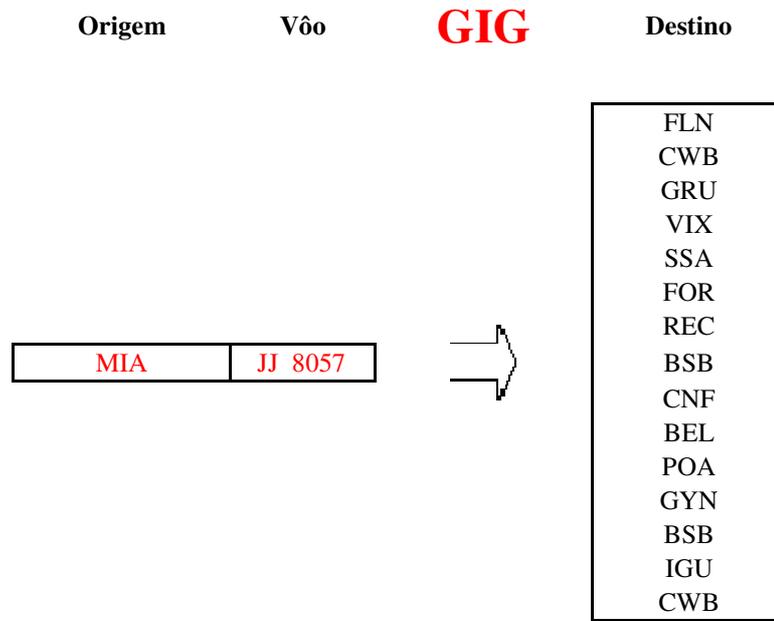
Ano	Decolagens	Destinos	Destinos	Total Destinos
		Domésticos	Internacionais	
2003	2	2		2
2004	2	2		2
2005	33	12		12
2006	52	17	1	18
2007	63	18	2	20
2008	68	18	4	22

Entretanto, são investimentos altos e de longo prazo, mas ao contrário das alegações constantes da Exposição de Motivos, o crescimento do Aeroporto do Galeão pode ser notado. É errado afirmar que os dados constantes da Exposição de Motivos demonstram que o objetivo de transformar o Aeroporto do Galeão em um *hub* de vôos internacionais não se concretizou. Primeiro porque os dados mencionados são informações antigas, as quais não mais condizem com a realidade atual, além disso, o crescimento deste Aeroporto é notório, mas como dito, são resultados de longo prazo, em razão da complexidade das atividades e elevados investimentos necessários.

Importante destacar também, a importância da operação de vôos domésticos no Aeroporto do Galeão. O quadro acima demonstra que somente em 2006, após o fortalecimento dos vôos domésticos neste Aeroporto, foi possível iniciar a proposta de serviços internacionais. Ou seja, é de suma importância preservar as operações dos vôos domésticos, a fim de fortalecer os bancos de conexões domésticas.

Adicionalmente, cabe destacar que diferentemente do que se afirma na Exposição de Motivos, a TAM já possui e vem incrementando um expressivo banco de conexões no Aeroporto Internacional do Galeão, o que torna esse aeroporto um importante "hub" dessa empresa, valendo destacar que atualmente existe um banco de conexão no período da manhã e outro à noite. Para exemplificar, segue apresentação acerca desses bancos, com a chegada internacional e os prosseguimentos possíveis e vice-versa:





Origem	GIG	Vôo	Destino
VIX CNF CGH FLN FOR REC CWB BEL GYN SSA VIX POA BSB CNF GRU	⇒	JJ 8056	MIA
GRU CGH FLN FOR REC CWB BEL GYN SSA VIX POA BSB CNF GRU SSA	⇒	JJ 8078	JFK
CGH FLN FOR REC CWB BEL GYN VIX POA BSB CNF GRU SSA	⇒	JJ 8054	CDG

Para reforçar o assunto abordado e demonstrar a veracidade da alegação de que a TAM vem incrementando ainda mais seu expressivo banco de conexões no Aeroporto Internacional do Galeão, segue recente nota publicada no site desta companhia, em 18/12/2008, a qual informa que as rotas entre o Rio de Janeiro (Aeroporto do Galeão) / Porto Alegre e Rio de Janeiro (Aeroporto do Galeão) / Brasília ganharam mais uma nova frequência cada, permitindo conexões para diversos destinos domésticos atendidos pela TAM, facilitando também conexões internacionais a partir do aeroporto do

Galeão. Ambas as freqüências são operadas com aeronaves Airbus A320, com capacidade para transportar até 174 passageiros.

The screenshot shows a Microsoft Internet Explorer browser window displaying the TAM website. The main headline reads: "TAM amplia oferta de vôos em Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre e Rio de Janeiro". Below the headline, it states: "Novas freqüências são operadas com aeronaves Airbus A320, com capacidade para transportar até 174 passageiros".

The article text includes:

- A date: "São Paulo, 16 de dezembro de 2008 – A TAM (Bovespa: TAMM4 e NYSE: TAM) iniciou a operação de novos vôos nas cidades de Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre e Rio de Janeiro. Com essas freqüências, a companhia amplia a oferta de vôos em suas rotas e passa a oferecer novas opções de horários para os passageiros."
- Details about new routes: "Dois novos vôos foram acrescentados na rota entre Belo Horizonte e Brasília, decolando do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Confins) às 9h00 e 14h00. No sentido inverso, foram criados vôos partindo de Brasília às 11h10 e 21h20. Além disso, a companhia realizou pequenos ajustes de horário nas demais freqüências desta rota (confira quadro abaixo). Com a ampliação da oferta de vôos, a TAM passou a operar seis freqüências de ida e volta por dia entre Belo Horizonte e Brasília."
- Details about the Rio de Janeiro route: "A rota entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre ganhou uma nova freqüência. O vôo JJ 3423 parte do Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, às 13h00 e pousa em Porto Alegre às 15h00. No sentido inverso, o vôo JJ 3422 decola de Porto Alegre às 15h50 e chega ao Galeão às 17h40. Além desta freqüência de ida e volta, a TAM opera outros três vôos diários e diretos nesta rota."
- Details about the Brasília route: "As freqüências entre o Rio de Janeiro e Brasília também foram ampliadas para melhor atender os passageiros. O vôo JJ 3816 parte do aeroporto do Galeão às 19h15 e chega a Brasília às 21h00. No percurso inverso, o JJ 3817 decola de Brasília às 19h25 e pousa no Rio de Janeiro às 21h10. Com esta nova freqüência, a TAM passa oferecer nove vôos diários e diretos entre o Rio de Janeiro e Brasília."
- A note on flight times: "Os horários dos novos vôos permitem conexões para diversos destinos domésticos atendidos pela TAM, facilitando também conexões internacionais a partir do aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. As freqüências são operadas com aeronaves Airbus A320, com capacidade para transportar até 174 passageiros."

On the right side of the page, there are two news snippets:

- "18/12/2008 - 14:03 TAM Viagens apóia leilão promovido pelo Milan. A TAM Viagens, unidade de turismo da TAM Linhas Aéreas, apóia o leilão da camisa do goleiro brasileiro Dida."
- "18/12/2008 - 13:58 TAM amplia oferta de vôos em Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre e Rio de Janeiro. Novas freqüências são operadas com aeronaves Airbus A320, com capacidade para transportar até 174 passageiros."

At the bottom right, there is a section titled "AEROPORTOS" with a map of Brazil showing airport locations and a link to "Consulte a situação dos aeroportos antes de sair de casa".

<http://www.tam.com.br/b2c/vgn/v/index.jsp?vgnextoid=52b1a46a8d94e110VgnVCM100009608020aRCRD>

Outrossim, resta evidente que a proposta a esta Resolução não levou em consideração o impacto que isso causaria em toda malha aérea nacional e internacional, e principalmente, no impacto negativo que geraria para o Estado e para a cidade do Rio de Janeiro.

Neste sentido, vale destacar que o próprio Estado do Rio de Janeiro também é totalmente contrário a revogação da Portaria 187/DGAC. Seu posicionamento acerca da presente proposta de Resolução está exposto em diversos documentos formais, inclusive, no teor do Mandado de Segurança impetrado contra ato da Diretoria Colegiada e do Presidente (Diretor-Geral) desta Agência, ao afirmar que:

O Estado do Rio de Janeiro tem diversos motivos, jurídicos e econômicos, para se opor à medida (impactos viários e urbanísticos no centro da cidade do Rio de Janeiro, impactos ambientais, preocupações de segurança, risco à viabilidade econômica da anunciada concessão do Aeroporto Tom Jobim-Galeão, dentre outros).

(Mandado de Segurança nº 2008.34.00.039706-7 – 22ª Vara Federal do Rio de Janeiro – pg. 05)

Como se não bastasse, a presente proposta de Resolução também foi tema abordado no seminário "O Rio e seus aeroportos", promovido pela Secretaria de Transportes no último dia 12 de dezembro, na Associação Comercial do Rio de Janeiro, onde ficou claro o alinhamento político do Governo do Estado e da futura Prefeitura do Rio de Janeiro em favor da não abertura do Aeroporto Santos Dumont para novas ligações diretas entre capitais, opondo-se totalmente a visão desta Agência.

Este também é o posicionamento do Secretário de Transportes, Julio Lopes, e o de Desenvolvimento Econômico, Julio Bueno, vez que a visão estratégica do Estado para o desenvolvimento do Rio de Janeiro prioriza a revitalização do Aeroporto do Galeão através de sua consolidação como concentrador e distribuidor de rotas e vôos internacionais.

A posição desta Agência ao apresentar esta proposta de Resolução é contrária a todos estes argumentos, uma vez que suas disposições, caso vigorem, não permitirão que o Aeroporto do Galeão continue se desenvolvendo de forma crescente. Ignora o fato de que este Aeroporto apresentou, nos últimos anos, um aumento qualitativo de conectividade e que para que este crescimento continue, é necessário concentrar o maior número de vôos neste Aeroporto e não distribuí-los.

Ademais, a Exposição de Motivos, no item 2..5. Dos Efeitos Decorrentes da Revogação das Limitações e Proibições Impostas à TMA/RJ, dispõe de forma clara: "...a revogação das limitações e proibições impostas à TMA/RJ, com a ampliação da infra-estrutura aeroportuária disponível, possibilitará o aumento do número de vôos ofertados..." Entretanto, a proposta de Resolução aborda apenas a primeira parte desta afirmação, nada dispondo acerca da ampliação da infra-estrutura aeroportuária. Desta forma, como esta própria Agência apresenta como necessários os dois argumentos, como pode buscar a implementação de apenas um deles? Imperiosa, nesta hipótese, que também haja um plano de ação relativo ao incremento da infra-estrutura aeroportuária, sob pena de se inviabilizar a prestação do serviço público adequado, conforme já destacado. Além disso, também não há previsão de um segundo plano, caso o pretendido por esta Agência não alcance os resultados almejados. Mais uma demonstração de que a pretensão desta Agência carece de fundamentos consistentes e bem planejados, quando na verdade, deveria estar pautada no interesse público dos usuários, levando em consideração o desenvolvimento do Estado, da cidade do Rio de Janeiro e de toda malha aérea nacional e internacional.

Como demonstrado, o Aeroporto do Galeão, na regra vigente, é um aeroporto com grandes perspectivas de crescimento no cenário doméstico e internacional, o que atende o planejamento estratégico desenvolvido por essa companhia. Os Planos para o Aeroporto do Galeão são ambiciosos, inclusive com o aumento de destinos internacionais.

Contudo, esses planos poderão ser abortados caso a presente proposta de Resolução vigore e as medidas pretendidas sejam implantadas nos aeroportos do Rio de Janeiro. Caso isso aconteça, fatalmente os usuários e consequentemente o Estado e a cidade do Rio de Janeiro serão prejudicados, uma vez que os usuários domésticos migrarão para o Aeroporto de Santos Dumont, já os internacionais, certamente deverão se deslocar para o já congestionado Aeroporto Internacional de Cumbica no Estado de São Paulo, para iniciar ou dar continuidade dos seus vôos internacionais.

Estes serão os efeitos maléficos de uma Resolução que somente olha o passado e não se alinha com o planejamento futuro das companhias aéreas e realidade do mercado.

Diante de todo o exposto, a TAM linhas aéreas s/a. reitera mais uma vez seu entendimento de que a proposta da nova resolução não merece vigorar, entendendo como absolutamente relevante que sejam rigorosamente mantidas as atuais limitações e proibições operacionais impostas à Área de Controle Operacional (TMA) do Rio de Janeiro, estabelecidas pela Portaria Nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

- **Resposta da ANAC**

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 uma vez que a Portaria nº 187/DGAC não é entendida como sendo uma norma de prestação de serviço adequado.

Inicialmente, com relação à alegação de validade da norma, tem-se que, de fato, a Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005, encontra-se formalmente válida, pois, para que essa condição seja alterada, é necessária a sua revogação pela Diretoria ou a decretação da sua invalidade por sentença judicial.

Conforme apresentado na exposição de motivos, a medida proposta visa exatamente sanar a ilegalidade observada pela portaria ainda vigente, ao estabelecer a vedação de destinos de voos originados no Aeroporto Santos Dumont, frente ao § 1º do art. 48 da Lei nº 11.182/2005.

A “abertura” do Aeroporto visa permitir apenas que outros destinos além dos previstos na Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005, possam ser servidos. Isso significa que todas as condições técnicas e restrições operacionais observadas atualmente no aeroporto serão mantidas. Assim, ainda que haja um aumento da utilização do aeroporto, isso não superará a sua capacidade operacional, uma vez que os limites de utilização serão respeitados.

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 08 de março de 2005. A decisão de alteração da operação será de cada empresa com base em suas estratégias empresariais. Com isso, voos necessários para conexão poderão ser mantidos caso seja essa a melhor opção para a empresa.

Com relação à alegação de que a ANAC não aborda a questão da ampliação da infraestrutura aeroportuária, tem-se que a liberdade da utilização do Aeroporto Santos Dumont vem justamente ao encontro desse objetivo, ao permitir que a infraestrutura existente tenha sua utilização ampliada, otimizando os investimentos públicos realizados.

A ANAC, dentre 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.

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.

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.

Contribuição nº 25

- **Dados do Colaborador**

MÁRCIA GOMES DE OLIVEIRA

Empresa: Particular

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Revogação da Portaria nº187

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

Sem texto.

- **Justificativa**

Espero realmente que ANAC solucione o problema dos vôos no Santos Dumont. Sou usuária do aeroporto do GALEÃO mais estou muito insatisfeita de ter que embarcar para B. Horizonte por ele ,só tenho reclamações a fazer, para me deslocar do centro do rio até o Galeão, passou a ser uma loteria já que nunca sabemos o que vamos encontrar pela frente: engarrafamentos, tiroteio ou assaltos, infelizmente estamos chegando no limite, às vezes é preferível viajar de ônibus, enquanto isso, temos o santos Dumont um aeroporto no centro da cidade que poderia vir a solucionar todos esses problemas, e outra coisa o governo fez uma obra nele para nada, já que só tem ponte aérea, então para que ampliaram as suas dependências? Só para ir do RIO –SÃO PAULO.

- **Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 26**• Dados do Colaborador**

JOSÉ PEREIRA LOPES

Empresa: Presidente da Associação dos Concessionários Aeroportuários – ACAP-RJ

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

2.3.1.1 sobre a transformação do AIRJ em hub

2.3.1.2 sobre o bem-estar do usuário

2.3.1.3 sobre a utilização do SBRJ e

subitem 2.4

• Texto Sugerido para alteração ou inclusão

2.3.1.1 sobre a transformação do AIRJ em hub

Enfatizamos que houve um aumento considerável no Galeão, após o retorno dos vôos, pois do Galeão saíam (vôos semanais), antes de ago/2004, 1 vôo para Vitória, contra 74 pelo Santos Dumont, 2 para Pampulha, contra 75 pelo Santos Dumont, 45 para Brasília, contra 88 pelo Santos Dumont e para Confins não existiam vôos.

Hoje no Galeão saem: 93 vôos para Vitória, 150 para Brasília e para Confins 104.

Quanto às empresas internacionais, houve um aumento nos vôos, inclusive empresas que antes faziam suas rotas com conexão em Guarulhos, passaram a voar direto do Rio para seus destinos.

Também não podemos esquecer da falência da Varig onde houve uma perda considerável.

O crescimento do SBGL está documentado nas estatísticas enviadas pelo Comitê das Empresas Aéreas do Galeão, encaminhado a essa Agência em 16/12/08, como fonte INFRAERO.

2.3.1.2 sobre o bem-estar do usuário

Comprovadamente o usuário prefere sair de um aeroporto central. Em função disso, o AIRJ, com sua infra-estrutura excelente, ficou ocioso, época de tristes recordações, em que toda a comunidade, cidade e estado sofreram economicamente e socialmente e o comércio aeroportuário teve uma perda em torno de 50% em sua receita, inclusive reconhecida pela INFRAERO que, para minimizar essa situação, reduziu em 40% o valor do preço específico mensal dos contratos de concessão, atendendo, assim, o pleito desta associação.

Se o SBRJ for reaberto afetará o bem-estar do usuário sim, pois lembramos que no passado para o usuário que chegava ao SBGL de um vôo internacional, este precisava pegar um táxi para o SBRJ e assim realizar sua conexão. Portanto, o usuário terá que fazer um deslocamento longo, caro e demorado, segundo as palavras dessa Agência.

2.3.1.3 sobre a utilização do SBRJ

Se o Santos Dumont for reaberto, haverá sim um esvaziamento do SBGL, haja vista o cenário dos dois aeroportos antes de ago/2004. (em anexo, gráfico do SBGL desde a sua inauguração).

2.4 Segundo estudo do ITA, apresentado no seminário da Associação Comercial do Rio de Janeiro, o SBRJ ganhou novo terminal de embarque, o de desembarque está sendo revitalizado, mas como patrimônio histórico não há como alterar a configuração de pátios e pistas. A linha d'água também está tombada.

• Justificativa

Reivindicamos um aeroporto internacional melhor, operando com sua capacidade plena (um hub).

- **Resposta da ANAC**

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.

A revogação da Portaria nº 187/DGAC, de 2005, tem o objetivo principal de acabar com as restrições vigentes de caráter não-operacional aos aeroportos do Rio de Janeiro, disponibilizando mais opções às empresas para que aloquem seus voos como melhor entenderem – vale lembrar que não é imposta, sobre as empresas de transporte aéreo, qualquer obrigação de transferir seus voos para o Santos Dumont. Trata-se de uma norma imparcial, que permite uma distribuição de horários de maneira transparente, de forma a reduzir qualquer margem de discricionariedade por parte do poder concedente, respeitando os devidos princípios constitucionais, e criando, assim, um ambiente regulatório marcado por regras claras.

Desse modo, seguramente o bem estar da sociedade deverá aumentar, pela maior quantidade de opções de que ela passará a dispor.

Com relação à empresa VARIG, cabe ressaltar que ela 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.

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.

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.

Por fim, não há a intenção de alterar a configuração de pátios e pistas do aeroporto Santos Dumont, tampouco modificar demais estruturas tombadas como patrimônio histórico-cultural desse aeroporto. Ao contrário, a abertura do tráfego do aeroporto Santos Dumont permitirá o aquecimento de outros mercados que provavelmente complementarão o papel do aeroporto do Galeão no contexto nacional e internacional.

Contribuição nº 27**• Dados do Colaborador**

ADALBERTO FEBELIANO DA COSTA FILHO
Empresa: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Segue anexo a esta mensagem Relatório Técnico preparado pela ARUP contendo uma análise de capacidade do Aeroporto Santos Dumont, para 33 operações por hora.

A ARUP é uma das empresas mais renomadas na análise de projetos aeroportuários, com mais de 50 anos de experiência na área e projetos de mais de 100 aeroportos.

O texto segue como no original, em inglês, mas caso a ANAC deseje uma tradução a Azul Linhas aéreas poderá providenciá-la em curto prazo.

• Texto Sugerido para alteração ou inclusão

Sem texto.

• Justificativa

A Azul Linhas Aéreas contratou a ARUP para realizar este estudo para poder ter certeza de que as operações que pretende fazer no Aeroporto Santos Dumont não extrapolariam a capacidade do aeroporto.

As conclusões apresentadas no relatório, entretanto, são aplicáveis a qualquer outra empresa aérea, ou a quaisquer outras empresas aéreas que operem no Santos Dumont.

A base principal dos estudos de capacidade é a técnica da simulação de movimento dos passageiros, e a visualização dessa simulação pode também ser enviada à ANAC, caso seja julgado necessário.

Como o arquivo é grande demais, contudo, não está sendo anexado à mensagem, pois poderia impedir sua correta transmissão.

• Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 28**• Dados do Colaborador**

JUAN CARLOS LEMA VILARIÑO

Empresa: Particular

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Revogação da portaria 187/DGAC – sobre o aeroporto Santos Dumont.

• Texto Sugerido para alteração ou inclusão

Sem texto.

• Justificativa

Gostaria de entender o porque lógico, racional e plausível para ver uma obra do porte que foi e ainda está sendo a obra do aeroporto Santos Dumont, ainda não ter sido concluída e ver como o dinheiro do contribuinte, neste país, é considerado como lixo. Sou usuário de vôos para Belo Horizonte, Brasília e Salvador, e me vejo transtornado, como muitos outros usuários, a ir até a Ilha do Governador, encarando engarrafamentos medonhos, e um risco enorme de violência pública (tiroteios). Diga-se de passagem, ontem dia 18/12/2008, houve meia hora de paralisação da linha vermelha, acesso ao Galeão, por conta de um “desentendimento” entre bandidos e polícia, na referida linha vermelha, ficando todos nós cidadão “comuns” à mercê do que der e vier. O Santos Dumont é um aeroporto central, confortável aos usuários e está às moscas por vontade política de meia dúzia de pessoas que têm interesse não muito claros aos olhos do cidadão “comum”. A verba investida no Santos Dumont foi justificada para ampliar sua capacidade e tornar a vida dos seus usuários mais confortável e civilizada. Mas infelizmente, não é assim que as coisas funcionam neste país...que país é este?...Infelizmente mesmo. Lamento e assim como tantos outros não entendendo porque o Santos Dumont não está funcionando como deveria e foi prometido desde julho de 2007. Ressalto a boa vontade e coerência da ANAC, no sentido desta estar voltada a colocar o aeroporto Santos Dumont operando devidamente.

• Resposta da ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

➔ Contribuição nº 29

- **Dados do Colaborador**

DELMO PINHO

Empresa: Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Art. 1º Revogar a Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

Entendemos que a revogação da referida Portaria é um equívoco, já que produzirá um desbalanceamento na oferta de vôos nacionais no Galeão, fundamentais para sua consolidação como *hub* internacional, conforme dados que apresentamos em nossa justificativa; bem como a referida revogação produzirá o efeito de desorganizar o papel e a utilização dos aeroportos na TMA/RJ.

Art. 2º - Parágrafo único. A ANAC definirá a capacidade operacional do Aeroporto Santos Dumont.

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

Adequação da redação da Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005, de forma que as proibições e limitações nela contidas fiquem em conformidade com a legislação vigente, visto haverem outras legislações que devem ser observadas previamente pela autoridade reguladora, tal como o aproveitamento e uso do solo urbano, bem como as exigências ambientais.

Art. 2º - Parágrafo único. A ANAC define a capacidade horária do aeroporto do Aeroporto Santos Dumont em 23 (vinte e três) pousos e decolagens, conforme indica o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea do Comando da Aeronáutica.

- **Justificativa**

Entende-se que a mera oferta de uma infra-estrutura e, por conseguinte, de uma determinada capacidade operacional não deve por si só ser o elemento determinante da utilização de um aeroporto; mas, principalmente, sua vocação na rede de aeroportos. Assim, as limitações e proibições atualmente impostas pela Portaria nº. 187/DGAC/2005 à operação nos aeroportos que compõem a TMA/RJ denotaram o propósito de se estabelecer a vocação específica de cada um dos aeroportos e de distribuir a infra-estrutura instalada entre as diversas espécies de serviços aéreos prestados, estabelecendo uma forma racional e balanceada de utilização de um espaço territorial. Nesta ótica, entendemos o papel fundamental da Portaria no sentido de organizar, ordenar e priorizar o uso dos aeroportos de uma região estratégica para o País, contribuindo para um efetivo planejamento da rede de aeroportos brasileiros.

Neste sentido, até o momento os organismos federais responsáveis pela **política nacional de aviação civil**, qual seja: o Ministério da Defesa e o CONAC, não definiram o papel estratégico de cada aeroporto na rede aeroportuária nacional, bem como não foi instituída uma política nacional para o setor. Ação esta que precede as iniciativas da ANAC relativas ao uso de aeroportos.

Adicionalmente, a simples revogação da referida Portaria **desorganiza os critérios de utilização dos aeroportos** situados nas Áreas de Controle Terminal (TMA) do Rio de Janeiro abrindo espaço para pedidos de permissão de vôos, por exemplo, entre os aeroportos de Jacarepaguá e Campo de Marte, como foi feito pela empresa Team, em passado recente, e negado por essa Agência com base no exposto nessa portaria. Nota publicada em 02/08/2007, às 17h23, pelo O Globo, reproduzindo a íntegra da nota enviada pela assessoria de comunicação da Anac:

"Informamos que, a solicitação da empresa TEAM - Transportes Especiais Aéreos de Malotes, para operação comercial no Aeroporto de Jacarepaguá contraria o que está previsto na Portaria Nº 187/DGAC, de 08 de março de 2005, a qual se encontra no site www.anac.gov.br em legislação/biblioteca virtual. O parecer da ANAC emitido pela Superintendência de Serviços Aéreos

(SSA) mantém a proibição de vôos regulares no aeroporto de Jacarepaguá, pois já existe um fluxo de tráfego intenso na região. Além disso, a comunidade de bairros do entorno tem manifestado o desejo de que seja preservada do ruído aeronáutico relativo a novas aeronaves voando naquela região."

Impõe-se também considerar que a revogação da aludida Portaria anula algumas das principais condições de validade específicas estabelecidas na Licença Prévia – LP Nº FE001297 de 30 de julho de 2004 que foram apresentadas à FEEMA - Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente e à CECA – Comissão Estadual de Controle Ambiental do Rio de Janeiro por ocasião da concessão da Licença de Instalação – LI Nº FE007016 de 25 de outubro de 2004. Condições de validade específicas que estabelecem a apresentação de:

“Cronograma físico para a transferência de vôos domésticos regulares para o Aeroporto Internacional do Galeão – Antônio Carlos Jobim, à exceção da ponte aérea Rio – São Paulo e das ligações regionais para as cidades do interior do Estado e dos Estados limítrofes”;

“Cronograma físico para a limitação da operação de aeronaves com propulsores a jato ou de grande capacidade apenas à ponte aérea Rio – São Paulo e à aviação executiva”;

“Documentação do Departamento de Aviação Civil – DAC, referente à transferência dos vôos para o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim”.

Paralelamente, temos as seguintes considerações a respeito da Exposição de Motivos que sustentam a proposição de revogação da Portaria acima referida:

23. Pretendia-se ainda que o “fechamento” do aeroporto SBRJ gerasse uma concentração do tráfego de passageiros e vôos no aeroporto SBGL, fazendo com que este aeroporto se tornasse um grande *hub* de vôos internacionais.

Como segundo aeroporto em movimentação de passageiros internacionais do país, o Galeão de fato configura-se como um grande e importante *hub* de vôos internacionais na rede de aeroportos brasileiros.

A **conectividade** crescente do Galeão na malha internacional fica evidenciada pela ampliação de freqüências e destinos ofertados pelas companhias aéreas, que hoje conta com 255 vôos semanais para 22 diferentes destinos. Alguns exemplos:

- . A TAP passou de 5 vôos semanais para 15 vôos semanais, triplicando a oferta;
- . A Air France também triplicou a oferta pois passou a vir com um avião maior e de 7 vôos, passou a ter 14 vôos semanais;
- . A British Airways que só operava vôos via GRU, a partir de outubro de 2008, passou a operar os vôos diretos, via Galeão, 3 vezes por semana;
- . A TAM inaugurou vôos diretos para Buenos Aires, Paris e, recentemente, Miami e New York;
 - . A TAAG que operava 2 vôos semanais passou a operar 5 vôos semanais, diretos;
 - . A Pluna que tinha 3 vôos semanais passou a operar 4 vôos semanais, diretos;
 - . A Aerolineas Argentinas também aumentou os seus vôos, tendo atualmente 22 vôos semanais;
 - . A American Airlines, a partir deste mês, passou a operar um vôo direto para New York;
 - . A United Airlines tem vôos diretos para Washington entre outubro e março;
 - . A Continental Airlines tem 3 vôos semanais diretos a Houston, de dezembro a fevereiro, que, conforme anúncio da empresa, passarão a ser diários a partir de junho de 2009.

24. Conforme já assinalado, com a imposição de restrições a vôos domésticos no Aeroporto SBRJ, a partir de 2004, havia a expectativa de que o SBGL poderia se tornar um grande *hub* nacional, com o conseqüente incremento dos vôos com origem e destino à cidade do Rio de Janeiro, viabilizando, inclusive as ligações internacionais a partir daquele aeroporto.

Em fevereiro de 2004 o Galeão oferecia, semanalmente, 859 vôos domésticos para 14 destinos. Dados de outubro de 2008 mostram que são ofertados 1.113 vôos para 31 destinos nacionais. Esses números apontam para um crescimento da ordem de 30% da oferta de vôos na malha aérea do Galeão, contrariando a afirmação acima de que o referido aeroporto não é um *hub* nacional e de que não houve um expressivo incremento dos vôos com origem e destino à cidade do Rio de Janeiro, viabilizando, inclusive as ligações internacionais a partir daquele aeroporto conforme dados acima apresentados.

- ✓ 39. Segundo dados da Infraero, do total de desembarques no Galeão em 2007, apenas 1,1% dos passageiros internacionais fizeram conexão. Por sua vez, as conexões domésticas decresceram de 13,3%, em 2005, para 11,5%, em 2007.

Dados levantados junto às empresas aéreas que atuam no Galeão apontam que o **percentual de passageiros internacionais que fazem conexão varia entre 30 e 50%**, conforme a companhia e os destinos operados. Alguns exemplos:

Companhia / Rota	Percentual
TAM¹	
Rio – Paris - Rio	40%
Rio – Buenos Aires – Rio	53%
Rio – New York – Rio	42%
Rio – Miami – Rio	58%
TAP²	
Rio – Lisboa – Rio	32%

Fontes:

¹Estatística TAM - média de nov/08

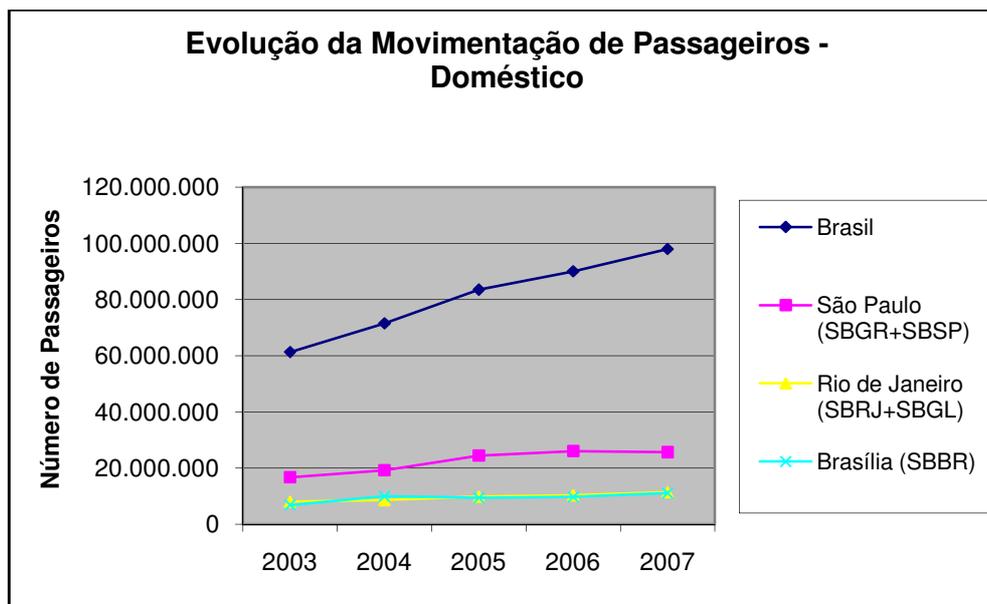
²Estatística TAP – período de 1 a 13/dez/08

Dadas às divergências observadas, faz-se necessário, para a transparência do processo e de um claro entendimento da questão, uma apresentação detalhada dos dados que sustentam a afirmativa expressa no item 39 da Exposição de Motivos.

28: “As Figuras I e II apresentam a evolução da movimentação de passageiros com origem e/ou destino à cidade do Rio de Janeiro considerando, respectivamente, vôos domésticos e vôos internacionais, esses últimos operados, hoje, exclusivamente, a partir do SBGL”.

Utilizando-se a mesma metodologia adotada para a elaboração das figuras acima referidas, a partir de dados da Infraero, disponíveis em seu *website*, geramos as figuras abaixo, incluindo a movimentação de passageiros com origem e/ou destino à cidade de São Paulo - considerando vôos domésticos operados nos aeroportos SBSP e SBGR- e Brasília - considerando vôos domésticos operado no aeroporto SBBR.

A opção pelas cidades de São Paulo e Brasília como **parâmetros de análise e confrontação** da proposição inicial é baseada no fato de que em nosso entendimento as mesmas apresentam características, dinâmicas e posicionamentos geo-econômicos, mais compatíveis e menos distorcidos do que a referência Brasil que, com as suas diversidades e peculiaridades, pode nos levar a uma análise fora de contexto, a exemplo de se comparar taxas de crescimento de Tocantins com Rio e São Paulo.



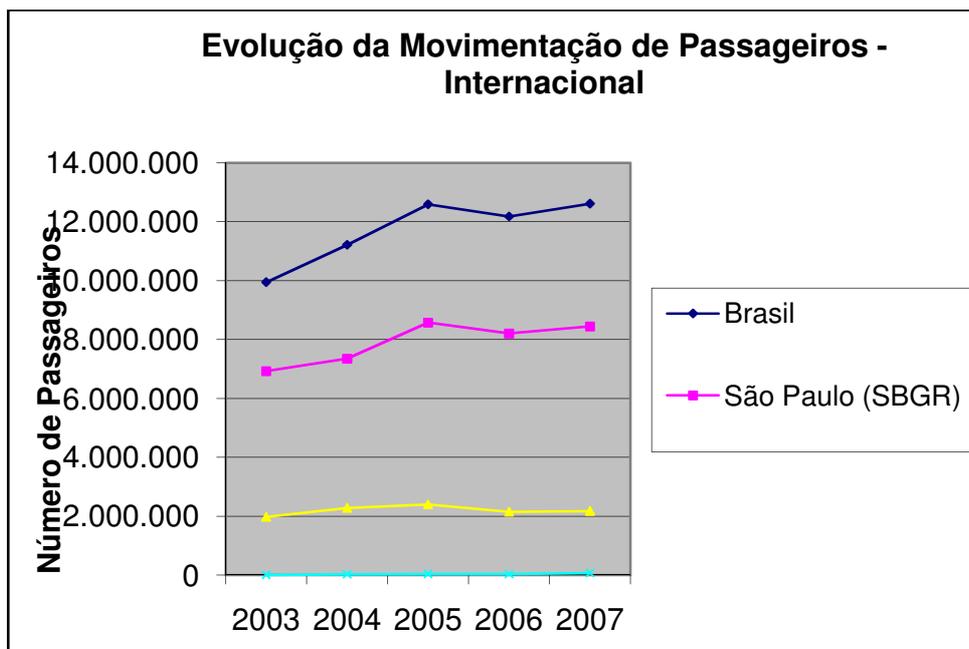
Passageiros Domésticos	2003	2004	2005	2006	2007
São Paulo (SBGR+SBSP)	16.722.251	19.195.104	24.404.824	26.007.774	25.612.175
Rio de Janeiro (SBRJ+SBGL)	8.025.193	8.632.723	9.816.493	10.295.719	11.388.884
Brasília (SBBR)	6.837.045	9.900.520	9.391.797	9.666.701	11.047.041

Fonte: Setrans – Elaborado a partir de dados da Infraero

Assim sendo, observamos que o comportamento da movimentação de passageiros no Rio de Janeiro apresenta resultado muito semelhante e compatível com a movimentação das cidades tomadas como referência.

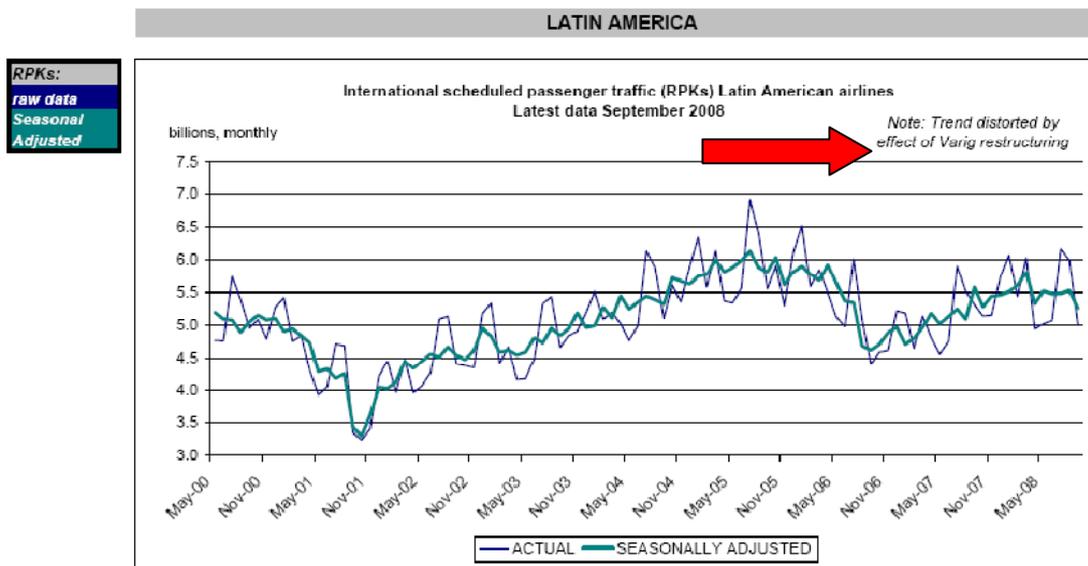
Em relação à movimentação de passageiros internacional temos:

Passageiros Internacionais	2003	2004	2005	2006	2007
Brasil	9.946.946	11.217.159	12.595.298	12.180.225	12.618.036
São Paulo (SBGR)	6.928.358	7.356.316	8.577.601	8.210.598	8.448.854
Rio de Janeiro (SBGL)	1.976.815	2.279.513	2.402.943	2.151.182	2.178.147
Brasília (SBBR)	3.798	26.266	34.772	33.210	72.831

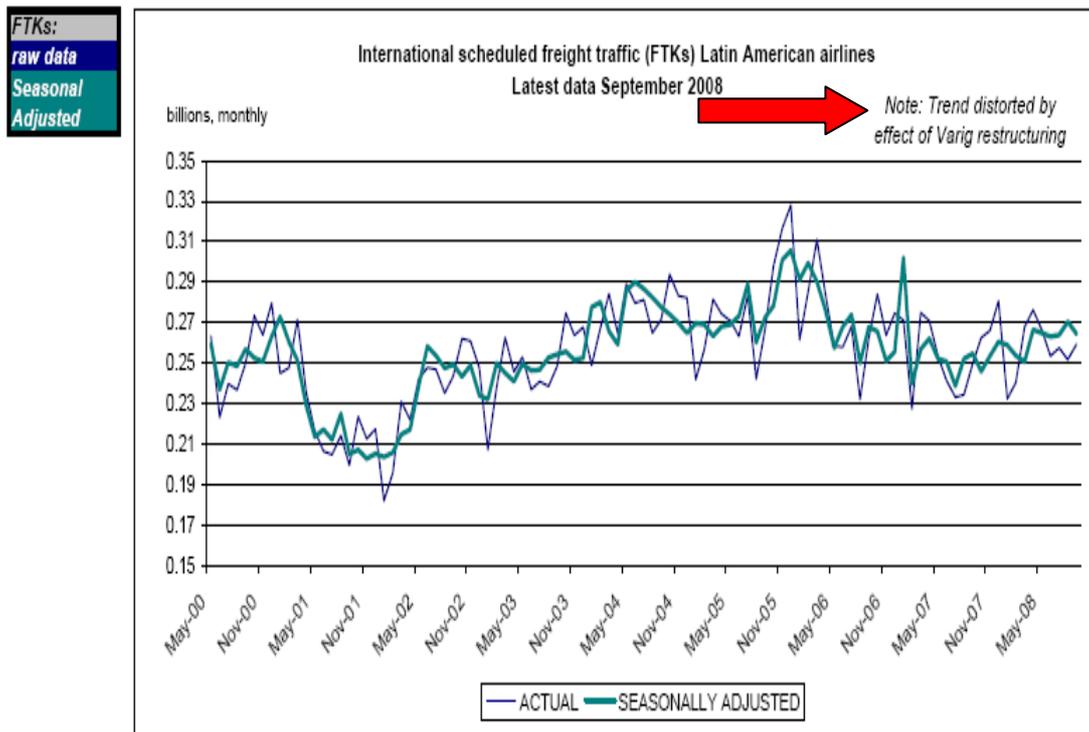


Fonte: Setrans – Elaborado a partir de dados da Infraero

Tomando-se como premissa para a nossa análise a mesma lógica adotada para a análise da movimentação doméstica temos a figura B. Nela podemos observar, em que pese não haver incremento no número de passageiros movimentados, os impactos, o imenso reflexo causado pela grave situação da VARIG nos anos de 2005, 2006 e 2007 e que resultou na redução de vôos no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – AIRJ (SBGL), como mesmo registra a IATA - *International Air Transport Association* cujos impactos se estendem a América Latina e, especialmente, ao Rio de Janeiro – principal base de operação da VARIG.



Fonte: IATA



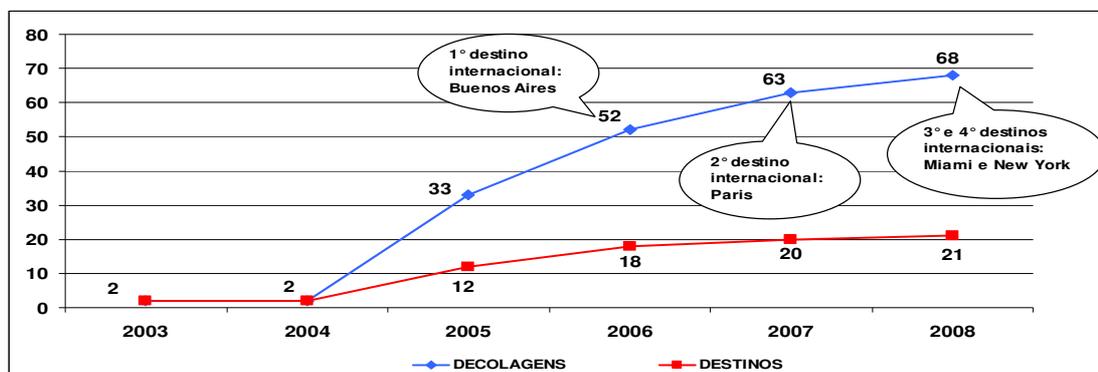
Fonte: IATA

Como registra a ANAC no item 29, referindo-se ao Rio de Janeiro: “O tráfego internacional, por sua vez, permaneceu estável, mantendo-se no mesmo patamar desde 2003”. Este fato deveria ser louvado tendo em vista os impactos e as conseqüências danosas para a cidade em decorrência dos problemas gerados pela reestruturação da VARIG, principal empresa aérea brasileira, cuja uma de suas principais características era o fato de ter sua operação fortemente alicerçada no Rio de Janeiro.

Estes impactos são percebidos pela IATA em diversos de seus indicadores, estudos e estatísticas. Não podendo, portanto, ser ignorados pela autoridade aérea responsável pela regulação no Brasil.

Interessante assim observar tal reflexo, demonstrado na queda do número de passageiros internacionais tanto no Rio quanto em São Paulo. Evidentemente, com o agravamento da crise da VARIG desde 2005, as empresas brasileiras que a sucederam no mercado internacional (TAM e GOL/VRG) procuraram inicialmente a ocupação de rotas a partir de São Paulo, bases de suas operações, sendo que mais recente a opção pelo Galeão vem ganhando importância conforme já publicamente anunciado pelas empresas. A figura abaixo demonstra os investimentos no Galeão.

Investimento da TAM no Galeão

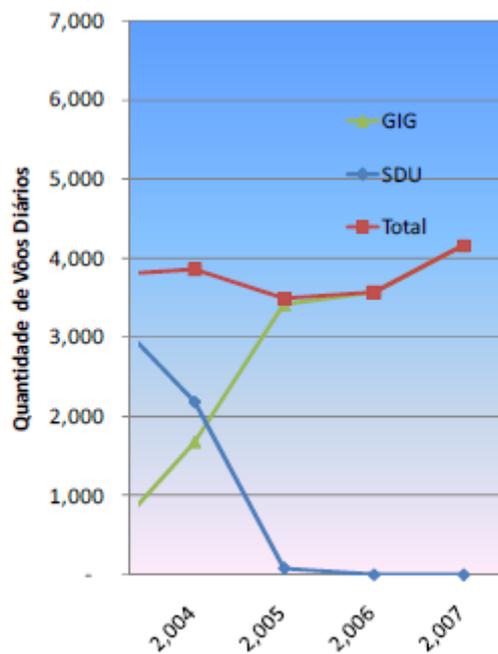


Fonte: Estatística TAM

- ✓ 32. “Transcorridos quase 4 (quatro) anos desde a edição da citada Portaria, os números indicam que, apesar da transferência de vôos do aeroporto SBRJ para o aeroporto SBGL, não houve o incremento do número de vôos domésticos realizados para a cidade do Rio de Janeiro”.

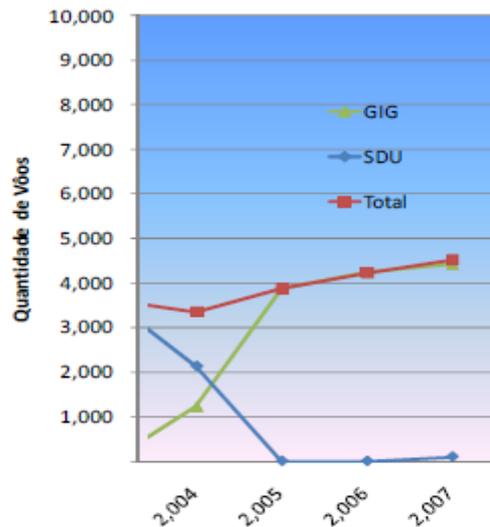
Esta análise é apoiada nas figuras IV a VI, que apresentam a evolução das ligações do Rio de Janeiro com Brasília, Vitória e Belo Horizonte, respectivamente. Em nosso entendimento, há uma imprecisão ao considerar para efeito da plotagem dos gráficos o período 1999 a 2007. É de conhecimento público que em 1985 o Galeão era responsável pela maioria dos passageiros do tráfego aéreo brasileiro e que desde então houve um reequilíbrio na distribuição dos vôos. Portanto, não cabe a análise com a base temporal distorcida, visto que o cerne da questão o reequilíbrio da distribuição dos vôos na TMA-RJ. E mais, a conclusão de que não houve incremento do número de vôos domésticos realizados para a cidade do Rio de Janeiro também não se sustenta. Vejamos:

Figura V: Ligações do Rio de Janeiro com Vitória



Fonte: Setrans, a partir de figura ANAC

Figura VI: Ligações do Rio de Janeiro com Belo Horizonte



Fonte: Setrans, a partir de figura ANAC

A análise das figuras acima denota que o número de ligações com Vitória e Belo Horizonte passa por um processo de recuperação significativa depois da transferência dessas ligações para o Galeão e que com Brasília este número se mantém. Análise esta, corroborada pela tabela abaixo que faz parte da exposição de motivos da ANAC:

TABELA 1 – Quantidade de Passageiros Embarcados no Rio de Janeiro para Brasília, Vitória e Belo Horizonte

ANO	Brasilia	Var. Acum.	Vitória	Var. Acum.	Belo Horizonte	Var. Acum.
2003	444.856		233.668		277.846	
2004	429.450	-3,46%	222.201	-4,91%	277.183	-0,24%
2005	478.230	7,50%	269.423	15,30%	305.718	10,03%
2006	546.739	22,90%	299.986	28,38%	327.455	17,85%
2007	581.739	30,77%	369.247	58,02%	385.323	38,68%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC

Cabe, mais uma vez, salientar que a utilização da média nacional de crescimento de tráfego de passageiros doméstico não é a referência adequada de comparação com mercados mais maduros, dada a dinâmica sócio-econômica do país.

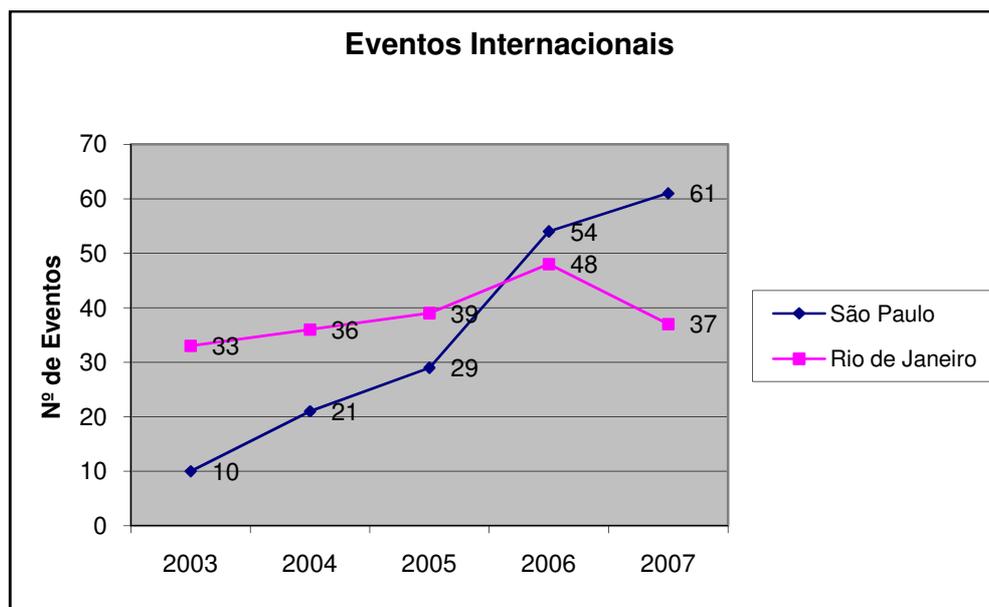
Não podemos deixar de observar o fato de que o maior **dano ambiental** causado por um aeroporto é o ruído aeronáutico.

Em reunião realizada na FEEMA - Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente, em 03 de agosto de 2004, decorrência da Audiência Pública para a apresentação do projeto de ampliação do aeroporto Santos Dumont, esta questão foi levantada pelas Associações de Moradores e Amigos de Botafogo e da Urca, ficando definido que seriam realizadas as medições e levantamentos apontados no EIA/RIMA. Posteriormente, com a redução dos vôos do Santos Dumont, a CECA – Comissão Estadual de Controle Ambiental do Rio de Janeiro decidiu suspender as medições e levantamentos decididos naquela ocasião. Estes fatos já foram reportados à Direção da ANAC, conforme carta da Associação de Moradores e Amigos de Botafogo – AMB de 12 de novembro de 2008 e, para fins da transparência do processo de consulta pública ora realizado deveriam ser executados e seus resultados divulgados e disponibilizados na íntegra para melhor entendimento da questão.

Ou seja, o resultado das medições e levantamentos apontados como necessários em 2004 permitirão analisar e avaliar se o nível de ruídos proveniente da operação de aeronaves a jato está compatível com os níveis permitidos pela legislação estadual e, também, traçar uma nova curva de ruído do aeroporto; e, caso se faça necessário, viabilizar ações que permitam a eliminação de áreas críticas.

Outro aspecto de relevante importância para a consolidação do Galeão como *hub* internacional está associado ao **turismo, e em especial com o turismo de eventos**.

Dados da *International Congress and Convention Association* – ICCA apontam que o Rio de Janeiro perdeu a primeira posição no *ranking* das cidades brasileiras que mais sediam eventos internacionais. Vejamos:



Fonte: Setrans – Elaborado a partir de dados da ICCA

Pesquisa do Impacto Econômico dos Eventos Internacionais no Brasil realizada pela Embratur em parceria com a FGV, divulgada em julho do corrente ano, revela grau de qualificação do Rio como um dos maiores destinos do mundo. Segundo esta pesquisa, além do extraordinário impacto econômico na cidade, o fato de o Rio ser a sede dos eventos influenciou 42% dos participantes da pesquisa, e que 86% das pessoas aprovaram o produto e tem a intenção de retornar à cidade, o que contribui para a fidelização do turista.

O estabelecimento prévio da capacidade horária do aeroporto Santos Dumont, na verdade um mix da capacidade VFR e IFR, tornaria transparente a análise e a avaliação dos efeitos e impactos sobre o ordenamento dos vôos na TMA/RJ, permitindo avaliar com precisão e clareza os impactos sobre a massa crítica necessária para o desenvolvimento do pólo aeroportuário do Galeão.

A posterior definição da capacidade operacional do Aeroporto Santos Dumont nega aos participantes desta Consulta Pública e aos atores sociais envolvidos na questão - que sofrerão os impactos e conseqüências dessa definição, e mesmo ao mercado usuário uma informação de vital importância para a análise completa do tema e, conseqüentemente, sobre sua manifestação neste processo.

Considerando que cabe ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), a mensuração da capacidade dos sistemas de pistas do Aeroporto Santos Dumont e, que o estabelecimento de uma Capacidade Declarada, tanto horária quanto anual;

Considerando que os resultados apresentados a seguir, para a capacidade horária do Aeroporto apresentam os valores de capacidade dos sistemas de pistas para processamento de aeronaves em

condições de Bom Tempo – VMC (*Visual Meteorological Conditions*), de Visibilidade Reduzida – IMC (*Instrumental Meteorological Conditions*) e com Visibilidade e Teto Reduzidos – ILS (*Instrumental Landing System*).

AEROPORTO	Tempo Bom	Visib. Reduzida	Visib e Teto
	VMC	IMC	Reduzidos - ILS
SANTOS-DUMONT	37	33	23*

Refere-se à operação IMC simultânea SBRJ e SBGL

Não há como a ANAC sustentar neste momento que definirá como capacidade operacional limite para o SaNTOS Dumont, os 23 mov./hora, visto que as empresas aéreas poderão optar em muitas vezes por operação em condições VMC, derrubando na prática o limite cogitado de 23 operações. Tudo perfeitamente observando-se a expressão da Lei.

- **Resposta da ANAC**

A análise de aspectos sociais, econômicos e ambientais é bastante complexa e engloba outros órgãos de governo nos níveis federal, estadual e municipal. A portaria 187/DGAC não trata de nenhuma questão ambiental ou de ruído.

Tais estudos devem ser aprovados pelo órgão competente no âmbito do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 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 adequado expedidas pela ANAC.”

A ANAC não está propondo nenhum tipo de operação nova, apenas retirando restrições que não competem a ela estabelecer. Os procedimentos operacionais presentes na Portaria 187/DGAC/2005 não possuem nenhuma fundamentação técnica que justifique a sua manutenção.

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.

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. É a ANAC, através da Superintendência de Serviços Aéreos, quem gerencia os pedidos dos vôos das empresas aéreas. Dentre os membros consultivos, a INFRAERO e o DECEA participam ativamente na aprovação ou não dos vôos juntamente com a ANAC, como é feito diariamente para todos os aeroportos em que opera a aviação regular.

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.

Desse modo, ao contrário do que se sugere, não cabe à ANAC tomar “iniciativas relativas ao uso de aeroportos”.

Não existe um critério legal ou de política pública que direcione a forma como deve se dar a utilização dos aeroportos. O ordenamento vigente – Lei 11.182, de 2005, art. 48, § 1º – assegura a exploração de quaisquer rotas às empresas aéreas, desde que haja capacidade operacional para tanto. Desse modo, a

Resolução em discussão não deve ter o intuito de organizar a utilização de aeroportos, mas, sim, de cumprir o que o referido dispositivo legal estabelece – deixando que o mercado aloque a malha da maneira mais eficiente.

Com respeito aos dados de aumento dos voos nacionais, a contribuição classifica como distorcida a série temporal apresentada na exposição inicial da ANAC, mostrando, em contrapartida, uma série relativa ao período de 2004 a 2007. Ora, em princípio, quanto maior a amostragem, maior tende a ser sua confiabilidade.

Destaca-se que a ANAC nos levantamentos efetuados para o aeroporto do Galeão, não observou evidência de causalidade de que o maior número de voos domésticos influencia o aumento de voos internacionais. Contrariamente, os números indicaram que, apesar do aumento do número de voos domésticos, o número de voos internacionais permaneceu estável ao longo dos últimos 5 anos.

Por fim, mais uma vez, destaca-se que os benefícios ou não para a cidade e o estado do Rio de Janeiro devem sempre observar o movimento dos dois aeroportos conjuntamente e não apenas a de um único aeroporto.

Contribuição nº 30

- **Dados do Colaborador**

Empresa: VRG LINHAS AÉRAS S.A

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Com a anexa manifestação, pretende-se discutir o texto da proposta em sua totalidade

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

- **Justificativa**

A VRG LINHAS AÉRAS S.A, concessionária dos serviços de transporte aéreo, vem oferecer suas contribuições às Consultas Públicas em epígrafe, de modo a demonstrar as impropriedades constantes das propostas cogitadas que, ver-se-á, impõem a modificação dos textos em análise.

Esclarece desde já a Peticionária que em razão da vinculação entre os temas tratados por ambas as Consultas, vez que a sistemática de alocação inicial de slots teria imediata aplicação no Aeroporto Santos Dumont em razão da revogação da Portaria n.º 187/DGAC, e por ambas comporem o mesmo processo de número em epígrafe, oferecem-se conjuntamente as contribuições sobre o tema, o que se faz com base nas considerações a seguir.

I. IMPORTÂNCIA DA ESTABILIDADE REGULATÓRIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR

A primeira crítica que as presentes propostas suscitam não se refere propriamente ao seu conteúdo, mas à maneira pela qual a entidade reguladora do setor aéreo têm exercido suas competências. Ao invés de primar pela estabilidade das regras que presidem as atividades dos agentes de mercado, assiste-se a certo desprestígio ao caráter perene que deveria gravar a regulação; esta tem apresentado variações substantivas de sentido em lapso temporais diminutos. As proposições da ANAC ora em exame bem espelham isso na medida em que se tem uma ampla e abrupta liberalização do uso dos aeroportos em questão em substituição a um regime gravado por restrições de diversas ordens.

Isso se dá sem a necessária antecedência para que as empresas possam se adaptar à nova realidade mercadológica que exsurge da nova regulação – o que se afigura especialmente problemático num setor todo ele dependente de complexa coordenação de atividades em razão dos condicionantes relativos à constituição e aproveitamento da malha aérea. Ora, a atividade regulatória não deve promover a instabilidade dos mercados, tampouco gerar incertezas nos agentes econômicos a respeito do sentido da intervenção estatal. Já há muito a vertente institucionalista da teoria econômica ensina que a estabilidade se afina com o bom desempenho das firmas e das economias nacionais, de forma que o caráter randômico ora verificado da regulação não vem a contribuir para o desenvolvimento do setor.

Assim é que se espera da regulação que ela induza a uma situação de ajuste e equilíbrio, saneando as falhas de mercado e oportunizando a que os agentes do setor cumpram seus desígnios.

O oposto reverso dessa conduta que se expecta da entidade reguladora, consubstanciado em disposições errantes a respeito do mesmo assunto, denotam a ausência de uma diretiva clara a respeito da implementação das políticas públicas em questão. Afinal de contas, a exploração da infra-estrutura aeroportuária pautar-se-á de acordo com algum critério relativos à otimização da capacidade dos aeródromos?

Enfim, o que os agentes regulados demandam é que haja uma mínima continuidade da política regulatória a que estão submetidos, sem o quê o setor não possui condições de se desenvolver. As palavras de Gaspar Ariño Ortiz sintetizam bem essa mensagem: Há de se reduzir ao mínimo o risco regulatório. Este não é outra coisa senão o risco da discricionariedade, da arbitrariedade, da parcialidade ou da falta de credibilidade do regulador. Defendemos anteriormente a conveniência e

conferir autonomia do regulador face ao poder político para evitar que este caia na tentação de utilizar os setores regulados como instrumentos para a obtenção de fins políticos, legítimos que sejam, mas alheios ao serviço e que devem obter-se por intermédio de meios mais transparentes e legalmente aprovados. Mas a figura do regulador independente tampouco está isenta de riscos dos quais o legislador deve precaver-se.

Para ele, é fundamental que no exercício da atividade regulatória se cumpram também os requisitos usualmente exigidos para toda a atividade administrativa: toda regulação deve ser elaborada em caráter geral, objetivo e global, como é próprio de toda norma; não deve admitir isenções nem tratamentos singulares (inderogabilidade singular das normas) ou alteração arbitrária e ocasional das regras do jogo. Estas devem ser – na medida do possível – claras e estáveis – bem delineadas, não excessivamente discricionárias, de forma que as empresas possam desenhar suas próprias políticas de atuação com vistas a elas. É importante insistir na necessidade de transparência e estabilidade nas regras e no modelo de regulação para a concorrência para que exista segurança jurídica no tocante à sua aplicação e que as condutas produzam efeitos previsíveis. A transparência que, como apontou Gaspar Ariño, proporciona maior controle da atividade regulatória, diz com os imperativos de demonstração da conveniência e oportunidade dos atos regulatórios que se intentem praticar. O administrador não pode simplesmente arbitrar à esmo uma determinada prescrição; ao revés, ele deve fundamentar sua decisão em análises detalhadas e robustas a respeito da realidade sobre a qual intenta intervir

A necessidade de análise de impacto regulatório

Nesse jaez, prosseguindo com as observações pertinentes aos resultados da atividade regulatória sob exame, cabe repisar crítica feita por essa Peticionária noutra oportunidade a respeito da inexistência de Análise de Impacto Regulatório (AIR) a preceder a proposição de mudanças substantivas no regramento da atividade. Diante de situação em que novamente se observa a carência de avaliações minimamente robustas acerca das conseqüências da atividade do regulador, faz-se necessário propugnar pela adoção de tal conduta.

O apelo para que as entidades reguladoras se valham do importante instrumento de atividade reguladora não é um reclamo unicamente da Peticionária, mas uma recomendação 1 In *Sobre la naturaleza y razón de ser de los entes reguladores y el alcance de su poder reglamentario*.

Revista Brasileira de Direito Público – RBDP, Belo Horizonte, n. 15, p. 127-152, out./dez. 2006.

Inequívoca da OCDE, que há anos vem advertindo os governos nacionais a respeito da necessidade e conveniência da utilização desse instituto. Ressalte-se que o último relatório produzido por essa entidade (Relatório sobre a Reforma Regulatória - BRASIL - Fortalecendo a Governança para o Crescimento, 2008)³, o qual veio no bojo da implementação do Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação – PRO-REG (instituído pelo Decreto n.º 6.062/2007), traz extensas considerações a respeito do uso da AIR.

Para ser bastante breve, o Relatório da OCDE enfatiza a AIR como mecanismos de incremento da qualidade regulatória, de modo que não se afigura exagerado afirmar que a realização de tal espécie de análise previamente à edição de atos regulatórios é condição essencial para o sucesso da ação estatal. Cita-se um trecho representativo do teor do documento e que bem expressa a importância da utilização desse expediente:

A AIR é uma ferramenta regulatória que examina e avalia os prováveis benefícios, custos e efeitos das regulações novas ou alteradas. Ela oferece aos tomadores de decisão dados empíricos valiosos e uma estrutura abrangente na qual eles podem avaliar suas opções e as conseqüências que suas decisões podem ter. Um escasso

entendimento dos problemas em questão ou dos efeitos indiretos da ação governamental pode debilitar os incentivos regulatórios e resultar em falha regulatória. A AIR é utilizada para definir problemas e garantir que a ação governamental seja justificada e apropriada.

E também:

A Análise de Impacto Regulatório (AIR) é uma ferramenta que ajuda os governos a tornar suas políticas mais eficientes. Esse é um fator importante como resposta ao impacto sobre as economias modernas causados por mercados internacionais abertos e

Como se consignou no recente relatório do órgão: “*A Recomendação do Conselho da OCDE sobre a Melhoria da Qualidade da Regulação do Governo, de 1995*, enfatizou a função da Análise de Impacto Regulatório (AIR) para assegurar, sistematicamente, que as opções regulatórias mais eficientes e eficazes sejam as escolhidas. De 1997, o Relatório sobre Reforma Regulatória recomenda aos governos “incorporar a análise de impacto regulatório no desenvolvimento, revisão e reforma de regulações”. A relação das melhores práticas de AIR é discutida em detalhes na *Avaliação de Impacto Regulatório: as Melhores Práticas nos Países da OCDE*. Os Princípios Orientadores para a Qualidade e Desempenho Regulatório, de 2005 (*2005 Guiding Principles for Regulatory Quality and Performance*) recomenda que a AIR seja conduzida de maneira oportuna, clara e transparente.”

Disponível em
http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/seges/regulacao/peer_review/081021_REG_Peer_OCDE.pdf

De restrição orçamentária, além das conseqüências da competição entre demandas políticas. Um aspecto primordial da AIR é o fato de considerar os impactos econômicos potenciais de propostas regulatórias. O Brasil não usa a AIR de forma sistemática, mas na estrutura do Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão de Regulação (PRO-REG) ele pretende introduzir um sistema de AIR.

Não é o caso de se detalhar aqui todo o complexo procedimento exigido por uma AIR robusta o suficiente para dar conta de indicar as alternativas à disposição do regulador para regradar a matéria em exame. As propostas hoje em análise predicam efeitos que não só recomendariam, mas na verdade obrigariam estudos muito mais detidos dos impactos que podem ocasionar. Por exemplo, a alteração radical na oferta de vôos a partir do Rio de Janeiro, os impactos importantes para o Aeroporto Internacional do Galeão, a possível desativação de vôos internacionais saintes ou chegantes àquele aeródromo (em virtude da possível desconexão com vôos domésticos, tudo isso teria que ser amiúde detalhado, projetado e dimensionado. Não se tem notícia destes estudos. Neste sentido, a manifestação veemente do representante do governo do Estado do Rio de Janeiro na Audiência Pública realizada em 16 de dezembro próximo é eloqüente indicação da ausência de qualquer estudo de impacto ou, pior, da desconsideração até mesmo das sugestões, críticas e alertas feitos em negociação regulatória iniciada com aquelas autoridades.

A experiência internacional sobre o tema certamente é de amplo conhecimento da ANAC. Apenas se espera que, diante da evidência das benesses que o uso das AIR traz à atividade das entidades reguladoras, haja a sua aplicação no setor de aviação civil a fim de que as errâncias e incertezas resultantes da normatização setorial reduzam-se a níveis compatíveis com o que exige e suporta o mercado em questão.

O lapso temporal adequado às mudanças de slots no que se refere especificamente ao tema da alocação de slots, o reclamo acerca da necessidade de observância da segurança jurídica e estabilidade regulatória vai ao encontro do que uma substancial literatura a respeito do tratamento do tema em outros países.

A experiência internacional revela que o manejo de slots dá-se sempre de forma a não comprometer o planejamento das empresas ou a provocar alterações extremas que acabem por prejudicar o mercado e conturbá-lo despropositadamente.

Como se sabe, toda a programação de investimentos realizada pelas companhias aéreas leva em consideração uma determinada disponibilidade de utilização da infra-estrutura aeroportuária que deve ser conhecida com uma antecedência compatível com a complexidade e magnitude demandados na prestação do serviço de transporte aéreo. Sem informações razoavelmente precisas e publicizadas com a devida antecedência, falecem as possibilidades de estruturação de uma malha aérea condigna à demanda dos usuários do serviço público.

Isso se agrava, no presente caso, em razão do modo pelo qual se articulam a presente proposta de alocação inicial de slots e o cogitado regulamento de realocação para aeroportos saturados, recentemente submetido à consulta pública.

Com efeito, o que determina a aplicação de cada um dos diplomas é o nível de ocupação do aeroporto em questão. Ocorre que isso é uma questão fática que, segundo faz parecer a ANAC, determinar-se-á unicamente pela demanda do uso de slots a ser apresentada pelas companhias aéreas.

No presente caso, com a revogação da Portaria n.º 187/DGAC, isso acarreta uma consequência evidente: não se saberá com certeza por quanto tempo se aplicará a resolução respeitante aos critérios de alocação inicial em Santos Dumont, eis que ato contínuo à liberalização do uso do aeroporto fatalmente se observará sua saturação. Sem as limitações impostas pela Portaria n.º 187/DGAC, será inevitável que as empresas pretendam ofertar seus vôos a partir de Santos Dumont, provocando sua saturação. E, obviamente, instaurar-se-á a problemática sistemática de realocação de slots, já devidamente criticada por esta Peticionária e que, como já se demonstrou, é atentatória aos propósitos de universalização dos serviços.

INADEQUAÇÃO DA PROPOSTA

Tendo visto que a simples edição sucessiva de normas respeitantes ao mesmo tema já consubstanciam em si uma prática maléfica ao desenvolvimento do setor de transporte aéreo, faz-se agora uma breve exposição acerca das impropriedades constantes da proposta de inserção da nova sistemática de alocação de slots em aeroportos que venham a apresentar aumento de capacidade.

Ressaltam-se aqui quatro questões principais: (i) o equívoco cometida pela ANAC ao justificar a adoção da proposta, evidenciado vício de causa que macula o ato em questão; (ii) os inevitáveis prejuízos à universalização do serviço decorrentes da ausência de critérios de outorga dos slots que levem em consideração a capacidade operacional das empresas; (iii) a imprecisão do critério de distribuição dos slots e (iv) o esvaziamento do Galeão e aproveitamento ineficiente da infra-estrutura aeroportuária.

Vício de motivo

O crescimento inferior da movimentação de passageiros nos aeroportos da capital fluminense face à média nacional do setor é uma das justificativas de ordem fática apontada pela ANAC para sustentar a liberalização do aeroporto Santos Dumont para outras linhas que não a ponte aérea Rio-São Paulo (item 2.3.1.1 da exposição de motivos – “sobre o tráfego aéreo na cidade do Rio de Janeiro”).

Denota-se que a Agência crê que as limitações resultantes da Portaria n.º 187/DGAC são causadoras desse baixo rendimento dos aeroportos cariocas em comparação ao restante do país.

Todavia, não é muito difícil perceber que a análise empreendida pela Agência é insuficiente porquanto se baseia numa comparação que retrata de maneira distorcida a realidade dos fatos. Mais do que isso, é de se reconhecer que os dados utilizados pela ANAC não guardam relação com a medida proposta.

Como é cediço entre os não-leigos do setor, qualquer análise que leve em conta o movimento a totalidade do transporte aéreo no país restará infidedigna em seu propósito de retratar o desempenho dos aeroportos cariocas, vez que é necessária a análise dos fatores (dentre eles, principalmente o crescimento do PIB) que contribuem para o estado de coisas evado em apreço pela ANAC.

Disso tudo se conclui que há um vício de motivo a macular a edição da cogitada proposta, eis que ausente um pressuposto fático que lhe dá ensejo. Tal como se tem assentido em nosso sistema jurídico, segundo a teoria dos motivos determinantes, os fatos que serviram de suporte à decisão administrativa integram a validade do ato. Como ensina Celso Antônio Bandeira de Mello, “a invocação de ‘motivos de fato’ falsos, inexistentes ou incorretamente qualificados vicia o ato (...). Uma vez enunciados pelo agente os motivos em que se calçou, ainda quando a lei não haja expressamente imposto a obrigação de enunciá-los, o ato só será válido se estes realmente ocorreram e o justificavam”.

Se o baixo crescimento do serviço de transporte aéreo nos aeroportos cariocas vis a vis a média nacional não se deve a uma insuficiência da exploração da infra-estrutura aeroportuária, mas, ao revés, pode ser explicado pelas diferenças entre o crescimento do PIB fluminense e o nacional no período considerado, então talvez não haja a necessidade de se alterar as condições de uso de Galeão e Santos Dumont.

Aliás, muito ao contrário, deve-se indagar se o maior crescimento da utilização dos aeródromos outros, como o de Guarulhos, por exemplo, não poderia decorrer de uma maior conexão com a malha nacional e a oferta de ligação para mais destinos para os vôos internacionais – exatamente o que pode restar comprometido com a mudança proposta, a qual, presume-se, induzirá a um deslocamento dos vôos nacionais para o aeroporto de Santos Dumont e eventual desincentivo para o Galeão como destino de vôos internacionais para o Brasil.

Esta realidade deveria ser corretamente avaliada pela ANAC e, eventualmente, provocar a alteração das propostas ora sob exame.

Nesse sentido, é de se trazer os dados que explicam verdadeiramente as diferenças de ocupação dos aeroportos cariocas face a média nacional.

Em primeiro lugar, não se pode deixar de explicitar as vinculações entre a demanda de tráfego aéreo e o Produto Interno Bruto (PIB).

Como se sabe, este repercute diretamente naquele, de forma que o nível geral da atividade econômica é elemento que não pode deixar de ser albergado em qualquer tentativa de explicação da demanda por transporte aéreo. Assim é que o baixo crescimento do PIB fluminense fatalmente induz a um aumento do tráfego aéreo comparativamente menor; não obstante se esperar que esse quadro relativo ao crescimento econômico no Estado esteja em *Curso de Direito Administrativo*. São Paulo, Malheiros, 25ª ed, p. 396. Em sentido semelhante, vide a lição de Maria Sylvania Zanella di Pietro: “*Ainda relacionada com o motivo, há a teoria dos motivos determinantes, em consonância com a qual a validade do ato se vincula aos motivos indicados como seu fundamento, de tal modo que, se inexistentes ou falsos, implicam sua nulidade. Por outras palavras, quando a Administração motiva o ato, mesmo que a lei não exija a motivação, ele só será válido se os motivos forem verdadeiros*”. *Direito Administrativo*, 18ª ed. São Paulo: Atlas, p. 204.

Processo de ajuste em virtude dos programas de investimento do governo estadual, fato é que se afigura nítida uma relação entre PIB e crescimento do setor de transporte aéreo. Veja-se:

PIB RJ PIB SP PIB BR

2003 -0,98% -0,30% 1,15%

2004 3,32% 5,93% 5,71%

2005 2,73% 3,44% 3,16%

2006 3,71% 3,64% 3,97%
2007 3,30% 5,72% 5,67%
Média 3,26% 4,68% 4,62%

Verifica-se que o crescimento médio nacional da movimentação de passageiros, de 11,63% é 2,52 vezes a taxa de crescimento médio do PIB brasileiro de 4,62% a.a. no período compreendido entre 2003-07. Também se observa que, em relação ao Rio de Janeiro (Santos Dumont e Galeão), este fator multiplicativo em relação ao PIB estadual médio é de 2,43 para um crescimento no tráfego de 7,92% a.a., e o de São Paulo (CGH e GRU) é de 2,04 para um crescimento no tráfego de 9,55% a.a.

Portanto, a movimentação de passageiros no Rio de Janeiro tem seguido a média nacional, correspondendo de maneira mais ou menos semelhante aos demais padrões de comparação a variação do PIB. Noutros termos, os números do setor no Rio são compatíveis com o desempenho da economia do Estado. Assim se mostra, portanto, que o PIB estadual é um fator limitante para um maior desenvolvimento do mercado de transporte aéreo a partir do Galeão e do Santos Dumont.

Mas há outras informações complementares que evidenciam que os dados relativos à movimentação de passageiros no Rio de Janeiro não se devem às limitações impostas aos aeroportos cariocas.

Mais do que isso, há dados que contradizem a análise da entidade reguladora.

No que toca especificamente aos vôos domésticos, segmento em relação ao qual a ANAC afirma que, nos últimos quatro anos, não apresentou incremento do número de vôos (item 2.3.1.1, §32, da exposição de motivos), é de se dizer que, segundo os relatórios de Movimento Operacional da Infraero, houve um crescimento médio de 3,59% a.a. entre 2003-07 no número de pousos e decolagens, maior que os 3,38% registrado pela Rede Infraero.

Fontes: Ipeadata, Projeções 2007 para os PIBs do RJ (Fundação CIDE) e SP (VRG).

Ademais, a ANAC não leva em consideração na sua justificativa da proposta os fatores da queda considerável em 2003 dos vôos entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte, Brasília e Vitória, bem como a gradual recuperação (item 2.3.1.1, §34, da exposição de motivos). Assim é que não se pode ignorar que os efeitos da redução da frota de aeronaves narrow-body entre 2003 e 2005, os quais se deram em razão da derrocada da VASP, VARIG, Nordeste e Rio-Sul.

E não se olvide do óbvio, outrossim: além de depender da frota disponível, o número de vôos é função da demanda. Portanto, havendo um crescimento da demanda, certamente as empresas irão naturalmente oferecer mais vôos.

Em conclusão: é de se reconhecer, pois, que as vigentes regras de organização dos aeroportos não podem ser consideradas as causas verdadeiras do baixo crescimento do número de usuários dos aeroportos cariocas. Assim sendo, obviamente que a alteração dessas regras não terá o condão de, por si só, resolver a situação que a ANAC entende por problemática.

Prejuízos à universalização do serviço

A crítica que a presente proposta enseja é análoga a uma das que esta Peticionária teceu quando da apresentação da proposta de realocação de slots nos aeroportos que operem no limite da capacidade: a ANAC não demonstra preocupação com a universalização do serviço de transporte aéreo.

Isto porque, mais uma vez, inexistente no diploma regulatório cogitado critério algum relacionado à capacidade das aeronaves para fins de alocação de slots. Recurso escasso que é, o slot pode ser alocado em agente que não dê conta de atender a demanda que se lhe apresenta.

A aludida ausência de critério respeitante à aptidão para atendimento da demanda é saliente no art. 5º da proposta da instituição regras para alocação inicial de slots. Em tal dispositivo não se identifica

indicativo algum de que a Agência buscará distribuir os slots à empresa que tenha condições de dar ao bem escasso sua máxima utilidade; máxima utilidade essa que, no contexto de prestação de um serviço público, só pode ser entendida como a capacidade para atender ao maior número de usuários possível. Com efeito, a utilidade do bem em questão não deve ser analisada na perspectiva da empresa aérea (o agente que fruiria imediatamente dos slots), mas sim na dos usuários, os seus destinatários finais.

Importante fazer menção, aqui, ao Regulamento (CE) nº. 793/2004 do Parlamento Europeu (relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade Européia), que assumiu como pressuposto do diploma normativo a busca pelo aperfeiçoamento da utilização eficiente da capacidade do aeroporto⁶. O sentido da moderna regulação européia é favorecer os ganhos de eficiência técnica (produtiva) dos operadores e, assim, maximizar a utilização do bem escasso.

Com efeito, esse parece ser um paradigma a ser seguido. Intui-se que não se pode ignorar aspectos relativos à otimização da ocupação dos vôos e o tamanho da aeronave caso se queira garantir a universalização do serviço.

Nos termos em que redigido o art. 5º da proposta, não há, pois, mínima garantia de que a ANAC aloque o recurso escasso junto aos operadores que melhores condições têm de intermediar sua utilização em prol dos usuários. Isso contradiz, pois, o intuito de buscar maior eficiência no aproveitamento do bem público em questão, desígnio esse que obviamente informa a atividade da ANAC porquanto possui estatuto constitucional e aplica-se a toda a atividade administrativa (art. 37, caput da Constituição da República).

O coordenador terá igualmente em conta as demais regras e directrizes estabelecidas pelo sector dos transportes aéreos a nível mundial ou a nível comunitário e as directrizes locais propostas pelo comité de coordenação e aprovadas pelos Estados-Membros ou por quaisquer outros organismos competentes responsáveis pelos aeroportos em causa, desde que tais regras e directrizes não afectem o estatuto de independência do coordenador, sejam conformes à legislação comunitária e tenham por objectivo aumentar a eficiência da utilização da capacidade aeroportuária.”

Assim sendo, há de se incluir na resolução cogitada algum critério que dê conta de selecionar empresas aptas a atender à demanda que se observa nos aeroportos em vias de saturação. Ou, então, a ANAC não estará laborando no sentido de privilegiar a expansão das malhas aeroviárias tampouco favorecendo a universalização do serviço.

Não obstante, não se pode esquecer, como já indicado no item I.3, acima, que a pronta liberalização do uso do Santos Dumont, por consequência da revogação da Portaria n.º 187 do DGAC terá como efeito imediato a saturação do aeroporto. Prontamente se verificará a situação que fará submetê-lo aos termos da já anunciada regra de realocação de slots, com a consequente distribuição dos pares de horários aos “entrantes”. Esta Peticionária já teve a oportunidade de demonstrar o quão prejudicial pode ser a aplicação do cogitado regulamento na medida em que inexistente critério algum de avaliação da capacidade das empresas em extrair o maior valor possível do slot. Nesse sentido, seria primordial que a regra albergasse critérios relativos à capacidade das aeronaves, bem como à magnitude da malha.

Imprecisão do critério de alocação de slots

Outra questão suscitada pelo o art. 5º da proposta da alocação inicial de slots refere-se propriamente ao sistema eleito pela ANAC para a distribuição do recurso. O problema que aqui se observa é a equivocidade da fórmula anunciada, de forma que não se pode obter, com a devida clareza e precisão, como se dará a distribuição. Em verdade, há duas leituras possíveis da fórmula proposta numa via interpretativa do art. 5º, a distribuição dos slots dar-se-ia segundo critérios estritamente equitativos, eis que o número de pares disponíveis seria, inicialmente, alocado em igual quantidade aos solicitantes.

Porém, uma outra hipótese de entendimento da mesma fórmula, indica que haveria uma indevida discriminação às empresas já detentoras de slots, eis que, uma vez já tendo sido atingida a quantidade

máxima de referência, estaria encerrada a distribuição em seu favor; naquela interação, desse modo, todos os slots disponíveis seriam alocados em benefício das solicitantes com menor número original de pares, respeitando a quantidade máxima da interação.

Isto é: empresas com pequena participação no mercado (pouco importando se em razão do ingresso recente ou da baixa eficiência) serão francamente beneficiadas, ao passo que as empresas que conquistaram mercado e possuem malhas complexas serão prejudicadas.

Com efeito, trata-se de medida que privilegia não o mercado, mas os que nele entram, sem distinguir as empresas aptas a tirar o máximo proveito do recurso escasso e aquelas incapazes de utilizar o slots em favor da universalização do serviço.

Ou seja, tem-se o agravamento da situação criticada no item II.2, acima. Além do fato de que a proposta não privilegia empresas dotadas de capacidade operacional como critério de alocação, o regulamento cogitado chega até mesmo a utilizar tal parâmetro em desfavor das companhias que já se mostraram aptas a exercer a atividade de modo eficiente.

Esvaziamento do Galeão e aproveitamento ineficiente da infra-estrutura aeroportuária

Por fim, resta salientar outro grave efeito que resultará da franca liberalização dos aeroportos cariocas, qual seja, o esvaziamento do Galeão. Não obstante tratar-se de um aeroporto que propicia excelentes condições operacionais, corre o risco de ser subaproveitado.

Apesar de a ANAC argumentar que “interessa à população do Rio de Janeiro o resultado do conjunto de aeroportos à sua disposição” (item 2.3.1.1, §26, da exposição de motivos) e que a remoção parcial das atuais restrições não acarretará em perdas de tráfego na TMA/RJ (item 2.3.1.3, § 50, da Exposição de Motivos), como se inexistisse efeito negativo decorrente do ato regulatório proposto, fato é que se evidencia a ocorrência de prejuízo significativo.

De acordo com dados apurados junto a relatórios da Infraero (Mapa Geral de Movimentações por Companhia Aérea), no período de janeiro a agosto de 2004 (portanto, antes da entrada em vigor da Portaria nº 821/DGAC), o tráfego doméstico de passageiros embarcados e desembarcados no Rio de Janeiro apresentava uma composição de 33% em Galeão e 67% no Santos Dumont, de forma que, de maneira correspondente, o número de pousos e decolagens era distribuído em 36% (Galeão) e 64% (Santos Dumont).

Com o advento das restrições aos aeroportos cariocas, observou-se que, entre janeiro e agosto de 2008, ocorreu uma inversão de tal proporção: o Galeão passou a responder por 67% do tráfego doméstico de passageiros embarcados e desembarcados no Rio de Janeiro e por 68% do número de pousos e decolagens, ao passo que Santos Dumont apresentou índices de 33% e 32% para os mesmos fatores.

Por conseguinte, é totalmente factível que o aeroporto do Galeão perca cerca de 50% do seu tráfego e vôos domésticos para o Santos Dumont, com sérias conseqüências no tráfego e vôos internacionais, devido à perda de conectividade das malhas aéreas. Conseqüência direta desta reação do mercado à nova regra da ANAC será o decréscimo do turismo. Com efeito, a diminuição dos vôos com conexão no Galeão induzirá as empresas aéreas a reduzir a oferta e, em conseqüência, o turismo para o Rio será negativamente afetado.

Posta assim a questão, parece-nos que a proposta tem o condão de ferir o princípio constitucional da eficiência (CF, art. 37, caput) – na medida em que pode resultar em providência regulatória ineficiente, criando saturação no aeroporto de Santos Dumont e gerando ociosidade no aeroporto do Galeão. E é importante deixar ressaltado que o crescimento abrupto do movimento no Santos Dumont induzirá à aplicação da cogitada norma sobre realocação de slots, com a conseqüente ocorrência dos efeitos deletérios ao setor que dela decorrem e que esta

Peticionária já teve a oportunidade de expor recentemente a ANAC.

Ademais, afigura-se clara a ofensa ao princípio da economicidade (CF, art. 70, caput) pois a transferência de vôos ao Santos Dumont acarreta desperdício dos investimentos já feitos no aeroporto internacional Tom Jobim e ensejará uma grande ociosidade daquele bem público.

A tutela destes dois princípios constitucionais ensejará, por certo, manifestação dos órgãos de controle, especialmente o Tribunal de Contas de União (CF, art. 71).

SUGESTÕES

Ante o exposto acima, é a presente para recomendar à ANAC que:

i) envie esforços para a criação e manutenção de um ambiente em que impere a estabilidade regulatória, oportunizando aos agentes de mercado as necessárias condições de planejamento de suas atividades no médio e longo prazo;

ii) a sistemática de alocação de slots adote critérios atinentes à capacidade das empresas de utilizá-los de maneira a explorar suas utilidades potenciais, levando em consideração aspectos como a capacidade das aeronaves, magnitude das malhas aéreas e pontos de conectividade, eis que se trata de medida fundamental à garantia da universalização do transporte aéreo;

iii) a sistemática de alocação de slots adote critérios que assegurem a distribuição equânime, não discriminatória e paulatina do bem em questão

iv) esclareça a aplicação da sistemática de alocação de slots (art. 5º);

v) albergue algum critério que possibilite a continuidade do uso do aeroporto do Galeão de modo a nele concentrar a maioria dos vôos com origem e destino na cidade do Rio de Janeiro.

• Resposta da ANAC

Quanto à estabilidade regulatória, a revogação da Portaria nº 187/DGAC/2005 visa justamente o estabelecimento de um ambiente regulatório estável e transparente. 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." A ANAC não está propondo nenhum tipo de operação nova, apenas retirando restrições que não compete a ela estabelecer.

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.

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.

Contribuição nº 31

- **Dados do Colaborador**

EDUARDO DA COSTA PAES

Empresa: Prefeito do Rio de Janeiro

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sem texto.

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

Sem texto.

- **Justificativa**

Como representante legítimo do povo carioca – a parte mais interessada na questão ora em debate – venho participar dessa consulta pública na posição de prefeito eleito do Rio de Janeiro. Quero ressaltar que a discussão sobre a revogação da Portaria 187/DGAC, com a reabertura imediata e irrestrita do Aeroporto Santos Dumont a vôos domésticos, é tema recorrente em reuniões do gabinete de transição.

Antes de ser eleito prefeito dessa cidade, tive o prazer e a honra de ocupar o importante cargo de secretário de Estado de Turismo, Esporte e Lazer do Rio de Janeiro. O exercício diário da função rendeu uma visão privilegiada sobre o tema aeroportos, sua importância para o desenvolvimento do município e também do estado. Fui testemunha e colaborador do governador Sérgio Cabral na maratona pela atração de vôos internacionais. O resultado positivo – desde o início da nova gestão no Estado, foram anunciados cerca de 30 vôos semanais para América Latina, Estados Unidos e Europa – dá novo fôlego ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim -, que sofreu esvaziamento em anos anteriores.

A Cidade do Rio de Janeiro é o cartão-postal do país, título ratificado com a eleição recente do Corcovado como uma das Sete Maravilhas do Mundo Moderno. Sendo uma das portas principais do país para entrada de turistas estrangeiros, o Galeão tem que funcionar com qualidade, o que depende de sua consolidação. E não podemos esquecer o desconforto dos cariocas que precisavam se deslocar para São Paulo – muitas vezes até pernoitando na capital paulista – para realizar viagens internacionais. Era como se o Rio tivesse se transformado em uma província paulista.

Daí, venho cerrar fileiras com o Governo do Estado e manifestar minha posição favorável à estratégia de liberação gradual de vôos para outras capitais brasileiras no Santos Dumont. Só assim, é possível garantir a manutenção do atual processo de resgate do Galeão, que se dá ano a ano desde a transferência dos vôos domésticos para suas pistas.

Os transatlânticos são vistosos, rendem belas imagens em jornais e TVs e nos enchem de orgulho quando tem início a temporada de cruzeiros. Mas é pelo Galeão que chegam mais de 90% dos estrangeiros que recebemos. No ano passado, pesquisa nacional da Fundação Instituto de Pesquisa Econômica (Fipe)/Ministério do Turismo mostrou que 44,1% desses turistas vêm ao Brasil motivados por lazer, um dos pontos fortes da nossa Cidade Maravilhosa. O estudo aponta que o Rio mantém a dianteira, sendo o destino mais procurado por esse público, seguido de Foz do Iguaçu, Florianópolis, Salvador e São Paulo.

- **Resposta da ANAC**

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.”

Destaca-se ainda que a ANAC nos levantamentos efetuados para o aeroporto do Galeão, não observou evidência de causalidade de que o maior número de voos domésticos influencia o aumento de voos internacionais. Contrariamente, os números indicaram que, apesar do aumento do número de voos domésticos, o número de voos internacionais permaneceu estável ao longo dos últimos 5 anos.

É importante lembrar que o impacto para a cidade do Rio de Janeiro deve sempre ser avaliado a partir da soma do movimento de passageiros dos dois aeroportos. O Rio de Janeiro possui em sua infraestrutura a disponibilidade de dois aeroportos e o uso adequado desta infraestrutura conjuntamente indicou, no passado, que o crescimento do volume de passageiros pode ser maior se os dois aeroportos operarem sem restrições arbitrárias do órgão regulador.

Quanto às questões de gestão e qualidade do serviço do aeroporto do Galeão, a função da ANAC é estabelecer apenas padrões mínimos de segurança operacional e contra atos de interferência ilícita.

Contribuição nº 32

- **Dados do Colaborador**

ABÍLIO TOZINI

Empresa: ALMA – Associação de Moradores da Lauro Muller e Adjacências

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sem texto.

- **Texto Sugerido para alteração ou inclusão**

Sem texto.

- **Justificativa**

Vimos a V. Exa. expor nossa apreensão com relação às notícias veiculadas nos jornais, que dão conta do estudo que está sendo elaborado pela ANAC, com vistas à permissão de vôos de longa distância do Santos Dumont, principalmente para Brasília, Vitória e Belo Horizonte.

Se essa decisão fosse tomada, traria de volta um tempo de tristes recordações, pois um dos aspectos que têm sido objeto de preocupação de nossa associação reside no fato de que, no passado, em virtude do movimento intenso de aeronaves em nosso bairro, gerou falta de segurança, como também danos ambientais, em consequência da poluição sonora, mas, principalmente pelo aumento do risco decorrente da atividade para quem mora nas rotas de pouso e decolagem. Os graves acidentes aéreos em zonas habitadas falam por si só.

Outro aspecto foi o grande esvaziamento do Galeão, patrimônio de nosso Brasil, ocasionando o fechamento de várias lojas importantes, causando incalculáveis prejuízos aos concessionários e usuários daquele aeroporto, do ponto de vista econômico e social, e a saída de várias empresas aéreas internacionais para outros estados, por falta de conectividade com outros estados da Federação.

Portanto, Sra. Presidente, gostaríamos de enfatizar a gravidade da situação e solicitar toda sua atenção para que esse aeroporto permaneça com seu objetivo, regulamentado pela portaria nº 0821/DGAC/2004 em vigor, justificando, com isso, inclusive, os altos investimentos em curso no Tom Jobim para sua modernização, para não vermos um trabalho realizado, com a parceria de sucesso entre os Governos Federal, Estadual e Municipal, ALERJ, Câmara dos Vereadores, associações de bairros e tantos outros tão importantes nesse processo, desfeito.

- **Resposta da ANAC**

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.”

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.

É importante lembrar que o Aeroporto Santos Dumont já movimentava 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.

Quanto ao aspecto de esvaziamento do Galeão, 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.