



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**  
**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA**  
**56ª LEGISLATURA**

Em: 22 de outubro de 2021  
(sexta-feira)

Às 10 horas

**139ª Sessão de Debates Temáticos**

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ. Fala da Presidência.) - Bom dia! Bom dia a todos!

Muito obrigado pelo comparecimento maciço dos convidados.

Eu declaro aberta a sessão, sessão remota de debates temáticos, em ponto, às 10h da manhã deste dia 22.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Esta sessão remota foi convocada nos termos do Ato da Comissão Diretora nº 8, de 2021, que regulamenta o funcionamento das sessões remotas e semipresenciais no Senado Federal e a utilização do Sistema de Deliberação Remota, em atendimento ao Requerimento nº 1.910, de 2021, de minha autoria e de outros Senadores, aprovado pelo Plenário do Senado Federal.

Esta Presidência informa que os cidadãos podem participar desta sessão remota de debates temáticos através do endereço [www.senado.leg.br/ecidadania](http://www.senado.leg.br/ecidadania) - é esse serviço que propicia que as pessoas entrem aqui na audiência conosco - ou também pelo telefone 0800-612211. Repito: 0800-612211.

A Presidência informa ainda que as apresentações e os arquivos exibidos durante esta sessão remota de debates temáticos ficarão disponibilizados na página do Senado Federal referente à tramitação do requerimento que originou esta sessão.

A sessão é destinada a receber os seguintes convidados, a fim de debater os projetos de concessão de aeroportos do Governo Federal e seus impactos na operação e otimização dos atuais aeroportos situados nos Estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, sobretudo.

Vou agora informar a todos a ordem de participação. O primeiro é o Sr. Fabiano Mezadre, Subsecretário de Planejamento da Infraestrutura Nacional no Ministério da Economia. Na segunda posição está o Sr. Ronei Saggiore Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil no Ministério da Infraestrutura; na terceira posição, o Ministério do Turismo, e estão aqui a Sra. Débora Moraes da Cunha e o Sr. Higor Guerra - peço que façam sua manifestação conjunta, no mesmo tempo -; na quarta posição, o Exmo. Sr. Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, meu colega, Eduardo Paes; na quinta posição, o Exmo. Sr. Secretário de Estado de Turismo do Estado do Rio de Janeiro, que, por delegação, está representando nesta audiência o meu Governador Cláudio Castro, o Exmo. Sr. Gustavo Tutuca; na sexta posição, o Exmo. Sr. Altineu Côrtes, Deputado Federal, Presidente do meu Partido no Rio de Janeiro - Altineu Côrtes; na sétima posição, também do PL do Rio de Janeiro, a Exma. Sra. Deputada Soraya Santos; na oitava, o Exmo. Sr. Deputado Otavio Leite, Deputado Federal pelo Estado do Rio de Janeiro; na nona, a Exma. Sra. Deputada Clarissa Garotinho, Deputada Federal pelo Estado do Rio de Janeiro; na décima posição, o Exmo. Sr. Deputado Luiz Paulo Correa da Rocha, Deputado Estadual pelo Rio de Janeiro, representando o nosso querido Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, o Deputado Estadual

André Ceciliano - então, representando-o o Sr. Deputado Luiz Paulo -; na 11ª posição, o Sr. Wagner Victor, Diretor-Geral da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro e que, quero lembrar, foi Secretário de Desenvolvimento do Rio de Janeiro também; na 12ª posição, o Sr. Mauro Osório, Professor, Diretor-Presidente da Assessoria Fiscal da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro e economista; na 13ª terceira posição, o Sr. Rogerio Teixeira, nosso Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, conhecido como Juninho do Pneu; na 14ª posição, o Sr. Fernando Scharlack Marcato, a quem eu agradeço a participação, que é o Secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais; na 15ª, o Sr. Bruno Kazuhiro, Secretário de Turismo da cidade do Rio de Janeiro; na 16ª posição, o Sr. Sergio Ricardo Martins de Almeida, Presidente da Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro (TurisRio); na 17ª, o Sr. Tiago Sousa Pereira, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); na 18ª, o Sr. Delmo Pinho, ex-Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, representando a nossa honrosa Associação Comercial do Estado do Rio de Janeiro; na 19ª, o Sr. Bernardo Niskier, arquiteto e consultor na área de projetos dos aeroportos; na 20ª, eu peço a reunião de todos os representantes - já agradecendo a presença - da companhia aérea Latam e cito a Sra. Gislaíne Rossetti, a Sra. Tatiane Viana e a Sra. Priscilla Yugue, também pedindo que, de forma conjunta, façam, no mesmo tempo, a sua manifestação. E também agradeço a presença, que já vejo aqui na tela, da companhia aérea Gol - muito importantes ambas para a mobilidade aérea do nosso Estado do Rio de Janeiro. A companhia aérea Gol é representada pelo Sr. Paulo Sérgio Kakinoff, Presidente da companhia aérea, a quem eu agradeço a diligência e a participação; o Sr. Alberto Fajerman, assessor do Presidente da companhia aérea Gol; e o Sr. Randall Aguero, Diretor de Alianças e Relações Institucionais da companhia aérea Gol; além da Sra. Renata Fonseca, que é quem eu vejo aqui na tela, Gerente de Relações Institucionais da companhia aérea Gol. Eu peço também à companhia Gol, com nosso todo o interesse, que, diante aí dos 21 convidados inscritos, possa reunir a manifestação da companhia no mesmo tempo, já lhes agradecendo. Sei que o Presidente da companhia aérea Gol tem um compromisso, mas registro a sua presença e o interesse no debate. Caso - por uma questão até do protocolo, a gente vai ouvir primeiro o Governo, depois as autoridades e, depois, as demais instituições e empresas interessadas - não possa permanecer, registro a presença do Presidente da companhia aérea Gol.

A Presidência informa ao Plenário que serão adotados os seguintes procedimentos para o andamento da sessão - e peço que sigamos rigorosamente esses procedimentos por conta da grande participação e interesse no tema: será inicialmente dada a palavra aos convidados, por cinco minutos; chegando ao final, vai soar o tempo aqui de "15 segundos", e eu darei ainda uma tolerância máxima de dois minutos, se necessário for, mas peço que possam se restringir aos cinco; após, será aberta a fase de interpelação pelos Senadores inscritos, organizados em blocos, dispoendo cada Senador também de cinco minutos para suas perguntas; os convidados disporão de três minutos para responder à totalidade das questões do bloco; e os Senadores terão dois minutos para a réplica. Essa é a fase final. As perguntas a gente vai fazendo no curso da sessão, e aqueles a quem forem dirigidas essas perguntas, ao final, deverão nesse prazo fazer as suas respostas.

As inscrições dos Senadores presentes remotamente serão feitas através do sistema remoto.

Eu quero registrar que o Senador Antonio Anastasia, que junto comigo subscreve esta sessão de debates temáticos, Senador pelo Estado de Minas Gerais, Senador do PSD, está em trânsito e me pediu, por conta dos compromissos, que, quando desembarcasse na cidade do Rio de Janeiro, eu pudesse encaixá-lo. E é importante a sua participação, até por ser um representante legítimo e Senador por Minas Gerais.

Os Senadores... As inscrições dos Senadores presentes remotamente serão feitas através do sistema remoto.

As mãos serão abaixadas no sistema remoto, e neste momento estão abertas as inscrições dos Senadores.

Por meio do Requerimento nº 1.910, de 2021, eu, representando o nosso Estado do Rio de Janeiro aqui no Senado, assim como o Senador Romário, também do Rio de Janeiro, o Senador Antonio Anastasia, o Senador Wellington Fagundes e os Senadores Lasier Martins e Paulo Rocha subscrevemos esse requerimento e propusemos a realização da sessão de debates temáticos com o objetivo de debater os projetos de concessão de aeroportos do Governo Federal e seus impactos na operação e otimização dos atuais aeroportos situados nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo.

Proximamente, haverá a 7ª Rodada de Concessões, objeto desta sessão de debates temáticos, qualificada por meio da Resolução CPPI nº 145, de 2020, e pelo Decreto 10.635, de 2021, no âmbito da Lei 9.491, de 1997. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, serão leiloados aeroportos do Bloco Norte II, do Bloco SP/MS (São Paulo e Mato Grosso do Sul) e - o que é o tema desta sessão de debates temáticos especificamente - do Bloco RJ/MG (Rio de Janeiro e Minas Gerais), reunindo os aeroportos de Santos Dumont, no Rio de Janeiro; Jacarepaguá, no Rio de Janeiro; Uberlândia, em Minas Gerais; Montes Claros, em Minas Gerais; e Uberaba, também em Minas Gerais.

A movimentação atual, segundo os dados do ministério, é de 11,17 milhões de passageiros/ano. Os investimentos previstos são de 2,5 bilhões, estimando-se os empregos gerados ao longo da concessão em 36.887 empregos diretos e indiretos e efeito renda.

O nosso requerimento adiantou algumas das discussões necessárias e que, confesso, atormentam o Estado e a cidade do Rio de Janeiro. A primeira delas: a cidade do Rio de Janeiro comporta uma livre concorrência entre dois aeroportos com apenas 15km de distância entre si? A segunda questão: essa relação multiaerportos tão próxima pode se converter em uma ação predatória para a cidade e o Estado do Rio de Janeiro? A terceira questão: esses dois aeroportos atendem juntos aos requisitos de estudos técnicos no que se refere à relação direta entre número de aeroportos e distanciamento territorial e/ou quantidade de passageiros/ano? A quarta: qual a lógica de concessão para os aeroportos das três capitais - Rio de Janeiro, São Paulo e Minas - e seus impactos econômicos, urbanos, sociais e ambientais para as cidades?

Sras. e Srs. Senadores, autoridades convidadas, especialistas, eis um breve apontamento sobre as dificuldades que nos aguardam e norteiam esse debate. Que tenhamos um rico, democrático, participativo e elucidativo debate.

Eu vou, então, dar início e, até para que todos possam se situar melhor, iniciando pelo Governo, eu concedo a palavra ao Sr. Fabiano Mezadre, Subsecretário de Planejamento da Infraestrutura Nacional do Ministério da Economia, no tempo de cinco minutos e com a tolerância de dois, porque a sua explanação inicial interessa a todos.

Muito obrigado.

**O SR. FABIANO MEZADRE** (Para exposição de convidado.) - Muito obrigado. Bom dia a todos. Espero que estejam me ouvindo bem. Vou tentar me ater aqui às questões colocadas sobre os aeroportos especificamente da cidade do Rio de Janeiro.

Sobre a primeira pergunta, então, já que temos muito pouco tempo: a cidade do Rio de Janeiro comporta a livre concorrência entre dois aeroportos com a distância só de 17km? Não vemos por que se preocupar com isso. São dois aeroportos com um volume grande de passageiros, então eles estão bem acima da escala mínima de volume de passageiros que viabilizam a operação aeroportuária e já estão lá na cidade há muito tempo, então os passageiros já estão acostumados. Eles têm operações muito distintas, um na ponte aérea, muito ligado ao aeroporto de Congonhas, que também está deslocado de um outro aeroporto semelhante ao Galeão, o Aeroporto de Guarulhos. Então, eles têm vocações bem distintas. Não vemos muito problema quanto a eles poderem concorrer, eles têm nichos diferentes.

Até haveria uma certa preocupação caso eles fossem, por exemplo, colocados no mesmo bloco de concessão, porque haveria um incentivo natural para o concessionário fazer uma otimização da operação conjunta desses dois aeroportos. E aí haveria o risco de ele priorizar um deles, deixando o outro aeroporto sem investimentos em ampliação, em adequação, em atendimento no nível de serviços e com claros prejuízos aos usuários desse tipo de aeroporto.

Nesse mesmo bloco temos dois aeroportos, Uberaba e Uberlândia, que estão muito próximos entre si - não são 17km, mas estão muito próximos um do outro -, têm uma escala muito menor. Então, aí, sim, há a possibilidade de um concessionário otimizar apenas um deles e haver uma possível perda de bem-estar para os usuários desses aeroportos, para um deles. Então, digamos que se privilegie o de Uberlândia: quem usa o aeroporto de Uberaba vai ter que se deslocar para Uberlândia e, eventualmente, vai até deixar de viajar. Isso é uma preocupação na formação de blocos quando há uma possível concorrência direta entre aeroportos. O ideal é que você coloque aeroportos bem separados como, por exemplo, o de Montes Claros está bem longe de Uberlândia. Agora, entre Uberaba e Uberlândia pode haver uma certa concorrência.

Então, Santos Dumont e Galeão, a gente entende que eles devem, a princípio, estar em blocos separados para concorrerem entre si. Por eles terem nichos muito específicos, não se vislumbra uma concorrência predatória entre eles, eles têm uma escala já muito grande. Entre Uberaba e Uberlândia há um certo receio de isso acontecer, mas o Ministério da Infraestrutura e a Anac têm capacidade de analisar esses efeitos e colocar remédios regulatórios no contrato para evitar que ocorra esse tipo de privilégio para o concessionário de um aeroporto em detrimento do outro. Então, essa é uma grande preocupação.

Hoje há uma questão regulatória lá do aeroporto do Galeão, que está com problemas operacionais, mas o concessionário, quando entrou no leilão, fez uma aposta ali e deve assumir agora a aposta que fez. Mas, sobre esse leilão de blocos agora, no Aeroporto Santos Dumont, neste momento a gente não vê nenhum problema por ele não estar no mesmo bloco do Galeão, pelo contrário, é bom que ele esteja separado.

Coloco-me à disposição para demais debates futuros, liberando mais tempo para os demais que quiserem comentar. Se precisarem, posso retornar.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Sr. Fabiano Mezadre.

Eu vou deixar as perguntas num intervalo entre um e outro convidado para manifestação ao final, porque, inclusive, podem haver outras contribuições no curso da audiência. Eu deixo já, então, uma pergunta, e essa é minha.

Considerando que há o reconhecimento de que há uma vocação distinta entre o aeroporto do Galeão e o de Santos Dumont, por que o edital não traz a mesma limitação que houve no aeroporto de Pampulha? Justamente para que não haja uma concorrência predatória entre aeroportos na mesma cidade, na medida em que, no Aeroporto Santos Dumont, inclusive, está prevista a possibilidade de voos até mesmo internacionais, além dos voos domésticos que vêm sendo transferidos, em maior volume e maior frequência, já desde o ano de 2020 - no final, eu vou mostrar esses dados para o Aeroporto Santos Dumont.

Então, fica a pergunta em relação à vocação: por que não essa limitação, como houve agora recentemente pelo Governo de Minas na concessão de Pampulha?

Eu acabei de ser informado - e é muito importante a participação, sem dúvida, do Sr. Ronei Saggiaro Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura - de que ele teve um contratempo e pediu para participar logo adiante nesta mesma sessão. Então, eu vou inverter a ordem e aguardar o Sr. Ronei para o futuro, ainda que nesta sessão, agradecendo a participação, e vou pedir aos representantes do Governo ainda, do Ministério do Turismo, a Sra. Débora Moraes da Cunha Gonçalves e o Sr. Higor Guerra, que possam fazer a sua manifestação conjunta no prazo de cinco minutos e com a tolerância, inclusive por ser o Governo e ser do interesse de todos nós ouvir a sua manifestação.

A Sra. Débora é Secretária Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões no Ministério do Turismo; o Sr. Higor Guerra é Coordenador-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística no Ministério do Turismo. Está dada a palavra por cinco minutos.

**A SRA. DÉBORA MORAES DA CUNHA GONÇALVES** (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos.

Gostaria de cumprimentar o Líder Carlos pelo convite.

A discussão hoje é muito pontual. Para nós, no Ministério do Turismo, as concessões são muito bem-vindas e muito bem vistas, porque elas fomentam novos voos, novas rotas, novas conexões, e isso é fundamental para o turismo nacional, para o crescimento e para essa retomada.

Hoje a gente está por volta de 70% a 80% dos voos que a gente tinha anteriormente à pandemia, e nossa meta é chegar aos 100% o quanto antes. Então, todos esses leilões, todas essas concessões são muito bem-vindas e bem vistas do ponto de vista do turismo. Elas aumentam a conectividade das cidades, atraem mais turistas, atraem novas empresas, atraem novas empresas aeroportuárias, e tudo isso é muito bem-vindo.

Eu queria que Higor entrasse um pouco mais na parte técnica para que a gente possa fazer maiores debates.

**O SR. HIGOR GUERRA** (Para exposição de convidado.) - Obrigado, Secretária.

Bom dia, Senador Portinho! Bom dia a todos!

Bom, como a Secretária bem colocou, o setor aeroportuário é fundamental para o desenvolvimento do turismo. A gente sabe que o aeroporto é cartão postal para quem chega pela via aérea a uma cidade. Então, ter um aeroporto com uma boa receptividade é fundamental, e a gente entende que as concessões de infraestrutura aeroportuária vão nesse sentido. Então, a gente é favorável a essas questões.

Aqui na nossa Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões temos o dever e a missão - estamos fazendo isso - de atrair investidores do *trade* do turismo para melhorar o desenvolvimento e trazer emprego e renda para o Brasil. Com isso, o aeroporto, por exemplo, não pode ser um entrave, não pode ser um gargalo para o investidor de turismo que queira empreender, uma rede hoteleira, uma gastronomia diferenciada. Então, o aeroporto realmente não pode ser esse gargalo. A gente entende que as concessões vão destravar uma série de investimentos no setor de turismo, trazendo mais empregos e renda.

Sabemos também que o turista não vai fazer turismo no aeroporto. O aeroporto é fundamental, mas essa conexão, essa integração do aeroporto com outros modais de transporte é fundamental também. Então, por isso, a gente tem incentivado também que as concessionárias possam fazer terminais rodoviários integrados aos aeroportos, de forma a dar maior capilaridade e facilitar o acesso para o turista.

Também a gente busca fomentar esse tipo de trabalho. Recentemente, no âmbito do Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística do Ministério do Turismo, fizemos uma reunião específica sobre turismo na Amazônia e o setor aéreo. Foi muito importante, conforme soubemos da Vinci, que venceu uma boa parte dos aeroportos que compõem a Região Norte.

Então, da mesma forma, o Ministério do Turismo se coloca à disposição também do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e de outros Estados que queiram, para que a gente possa também ajudar na promoção desse debate entre turismo e setor aéreo, de forma muito qualificada e propositiva.

Secretária, são essas as contribuições levando em conta o tempo que foi concedido, e nos colocamos à disposição aqui para equacionar dúvidas, entre outras necessidades que se fizerem presentes.

**A SRA. DÉBORA MORAES DA CUNHA GONÇALVES** - Senador, ficamos aqui à disposição para ajudar no que for preciso na questão da mobilidade e da integração.

Que o fomento do turismo, a retomada dos voos, tudo isso ocorra da maneira mais fácil possível.

Muito obrigada pelo convite.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado.

Eu aproveito e deixo agora também uma pergunta, considerando o que disse o Ministério do Turismo e o interesse em que haja uma melhor mobilidade e conectividade dos passageiros: se essas questões que foram colocadas estão consideradas nos estudos e no edital daquele que vencer a concessão, isto é, além da obrigação aeroportuária, a questão da conectividade e mobilidade do passageiro, como foi colocado como princípio do Ministério do Turismo. A pergunta é se isso está previsto no edital e se constaram dos estudos essa proposição e uma eventual obrigação no edital.

Bom, dando sequência, agora eu quero convidar o Exmo. Sr. Prefeito da cidade do Rio de Janeiro. É muito importante - essa é uma crítica que eu venho fazendo há muito tempo ao Ministro - é muito importante ouvir tanto o Prefeito da cidade quanto o Governador do nosso Estado, porque a concessão não pode estar desalinhada do desenvolvimento estratégico da cidade tampouco do nosso Estado.

O Sr. Eduardo Paes, Prefeito do Rio de Janeiro, com a palavra, pelo tempo de cinco minutos, e a tolerância de dois minutos a mais se necessário.

**O SR. EDUARDO PAES** (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos!

Queria cumprimentar aqui o querido Senador Portinho, parabenizá-lo pela iniciativa deste encontro, desta audiência. É muito importante a mobilização da nossa bancada em Brasília, especialmente no Senado Federal. Portanto, meu agradecimento aqui, mais uma vez, a V. Exa. pela preocupação permanente com os temas do Rio de Janeiro, Estado que você tão bem tem representado.

Queria saudar aqui todos os demais Senadores que estão participando e as autoridades que vejo aqui presentes.

Tendo em vista, Senador Portinho, a qualidade dos representantes aqui, especialmente do Rio de Janeiro - vejo aqui o Deputado Luiz Paulo Corrêa da Rocha; vejo o Deputado Otavio Leite; vejo o nosso Wagner Victor, que conhece bastante o tema nessa relação; vejo aqui o Sr. Delmo Pinho; enfim, um conjunto de quadros qualificados aqui de políticos e técnicos que vão poder, muito mais do que eu, argumentar sobre os absurdos contidos nesse modelo de concessão que se tenta fazer agora pelo Governo Federal no Aeroporto Santos Dumont -, os meus comentários, querido Senador, serão de ordem talvez um pouco mais política. Acho que esse é o papel que me cabe aqui como líder político, como representante político da população carioca.

Se eu não conhecesse já a resposta positiva para todas as suas perguntas - suas perguntas, na verdade, por si sós, já representam respostas -, se eu tivesse chegado ontem de Marte e tivesse entrado nesta audiência pública aqui para ouvir a argumentação tanto do Sr. Fabiano quanto do representante do Ministério do Turismo, já teria elementos suficientes para ter absoluta convicção e certeza quanto àquilo que se faz neste momento em relação à concessão do Aeroporto Santos Dumont, enfim, ao modelo que se escolheu. A falta de ênfase e de convicção nas respostas apresentadas já mostra claramente os enormes malefícios que essa concessão trará para a cidade do Rio de Janeiro. Enfim, a pergunta que V. Exa. formula ao Sr. Fabiano é absolutamente adequada. Ele parece que vive numa situação em que se vai manter exatamente a mesma condição entre o Aeroporto Santos Dumont o Aeroporto do Galeão, quando o próprio edital, quanto às afirmações dele...

Aliás, as próprias afirmações recentes do Ministério da Infraestrutura apontam para o desejo do Ministério da Infraestrutura - aliás, desejo esse já manifestado pessoalmente pelo Ministro Tarcísio a mim - de que a concessionária do Galeão compre o Aeroporto Santos Dumont. Aliás, há uma provocação pública recente do Ministério da Infraestrutura nesse sentido. É importante que o Governo, que busca fazer essa concessão, no mínimo, busque se entrosar com a tese que pretende defender.

Portanto, Senador Portinho, eu não tenho dúvida nenhuma de que o que se busca neste momento é fazer caixa para superar as dificuldades da má gestão econômica do Governo Federal, para tentar resolver o problema do próximo ano, e isso se está fazendo às custas de um elemento fundamental para a infraestrutura da cidade e do Estado do Rio de Janeiro, de um aeroporto da importância do Galeão. O que eu venho dizer aqui é que haverá uma mobilização política muito forte e que a cidade do Rio de Janeiro e o Estado do Rio de Janeiro exigem respeito na forma como o Governo Federal vem tratando essa questão.

Deixo a argumentação técnica para aqueles que entendem muito melhor do assunto do que eu.

Agradeço mais uma vez a oportunidade. Estarei acompanhando aqui essa audiência.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Ilmo. Sr. Prefeito, pela sua manifestação. É a manifestação da cidade do Rio de Janeiro acerca do tema, o que eu registro, porque é o Prefeito legitimado para fazê-lo.

E aproveito para também, nesse intervalo, deixar uma pergunta em cima do que colocou o Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, e essa pergunta é destinada ao Ministério de Infraestrutura. A pergunta é: se há certamente a expectativa de que o concessionário do *hub* internacional do Rio de Janeiro Rio-Galeão dispute a concorrência pelo Aeroporto Santos Dumont do bloco 7, por que esse aeroporto não está sozinho com Jacarepaguá nesse certame?

E a razão da pergunta é: a partir do momento em que incluímos outros três aeroportos irrelevantes de Minas Gerais - e mais irrelevantes ainda para o Rio de Janeiro -, esse concorrente potencial, que é o concessionário do Aeroporto Santos Dumont, veria aumentado o risco do negócio, sem dúvida nenhuma, e afastaria o seu interesse, na minha modesta opinião, porque ele teria que arrematar não só o Santos Dumont, e não só o Santos Dumont e talvez o de Jacarepaguá, mas o Santos Dumont, o de Jacarepaguá e outros três aeroportos, que, em número de passageiros e representatividade, são irrelevantes. Eles teriam, então, que administrar, ao todo, cinco aeroportos para ter esse mercado.

Eu quero lembrar que, em Minas Gerais, ao colocar Pampulha exclusivamente, sozinho, no certame e concedido ao Governo de Minas Gerais, ao contrário do que é feito aqui, em que a concessão é do Governo Federal, isso permitiu justamente o interesse do operador de Confins. Inclusive, agora, vencedor da concessão de Pampulha e tendo a concessão de Confins, ele pode, de forma articulada e complementar, operar ambos os aeroportos.

Ficam as perguntas. Por que lá apenas Pampulha? Por que lá o Governo do Estado que concessionou? Por que aqui o Governo do Estado, além de não concessionar, sequer foi ouvido, sendo o Governo Federal que faz? Por que aqui não são só o Santos Dumont e o de Jacarepaguá? Por que aqui há outros três aeroportos de Minas Gerais num bloco do Rio de Janeiro? Ficam as perguntas ao Ministério da Infraestrutura, a quem melhor puder responder.

Vou seguir aqui.

Vou dar a palavra agora, na representação do meu Governador Cláudio Castro, do Estado do Rio de Janeiro, ao Exmo. Sr. Gustavo Tutuca, meu amigo, Secretário de Estado de Turismo do Rio de Janeiro, que representa, por delegação, nesta sessão de debates, o nosso Governador, pelo prazo de cinco minutos, com a tolerância de dois.

**O SR. GUSTAVO TUTUCA** (Para exposição de convidado.) - Muito bom dia, Senador Portinho, Exmo. Senador.

Saúdo aqui os Deputados Federais na pessoa do Deputado Federal Otavio Leite. Saúdo o Prefeito Eduardo Paes; o Secretário Bruno Kazuhiro; o Deputado Estadual Luiz Paulo Corrêa da Rocha, meu companheiro de Assembleia Legislativa, nosso guru da Assembleia; todo o setor presente aqui; e os representantes do Governo.

E, Senador, primeiro, quero parabenizá-lo pela iniciativa, por o senhor ter tido um papel protagonista neste debate tão importante para o nosso Rio de Janeiro, pela iniciativa de trazer à tona o debate da concessão do Santos Dumont, que, como foi dito aqui, por diversos atores, carrega outros aeroportos menos rentáveis, para não dizer deficitários, nessa concessão.

A gente vem tendo uma dificuldade muito grande de entender o porquê da falta de construção conjunta das esferas públicas estadual e federal aqui no Rio de Janeiro por parte do Governo Federal. Eu quero ressaltar que procuramos o Governo Federal, o Ministério da Infraestrutura - o Governador Cláudio Castro, o Prefeito Eduardo Paes, eu, pela Secretaria de Turismo, e o Secretário de Desenvolvimento Econômico, Vinicius Farah -, para externar a nossa preocupação. Mesmo assim, o edital foi colocado na rua sem ter havido um debate mais aprofundado no tempo.

A nossa preocupação passa, sim, pela questão de o Galeão ficar esvaziado, na questão do turismo - e é notório que o Rio de Janeiro é a principal vitrine turística para o nosso País -, mas não só na questão da dificuldade de que, com a falta das conexões, nós tenhamos também o esvaziamento dos voos internacionais, pois isso diminui fluxo turístico, mas também na questão de que isso dificulta o desenvolvimento econômico do Estado. O aeroporto do Galeão, na sua plena atividade, chegou a gerar em torno de 20 mil empregos diretos em todo o complexo do aeroporto do Galeão. Isso é um número substancial para a economia do nosso Estado do Rio de Janeiro, que já vem sofrendo tanto. E, principalmente, atendendo à região da zona norte do Rio de Janeiro e à Baixada Fluminense, incluindo também a Ilha do Governador do nosso Diretor Wagner Victor, que está aqui, acompanhando pela Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro.

Quero saudar aqui também - desculpe - o meu amigo Delmo Pinho, que também tanto nos alimentou nesses debates. Delmo, é um prazer estar aqui com você no debate.

Falando dessa questão do impacto econômico, ela impacta na questão dos voos do turismo, mas também na questão do transporte de cargas. O transporte de cargas feito no Aeroporto do Galeão hoje é um transporte feito, na sua grande maioria, em torno de 90%, na barriga dos aviões, e não por voos exclusivamente cargueiros que vão para o Aeroporto do Galeão. Então, também com o esvaziamento dos voos internacionais, nós teremos uma grande diminuição do transporte de cargas aqui para o aeroporto do Estado do Rio de Janeiro, o que vai ser um grande gargalo para o nosso desenvolvimento econômico.

Também quero ressaltar aqui que, muitas vezes, se coloca na mesa a questão da concessão que foi feita no RIOgaleão que é uma concessão que tem problemas e que isso ou aquilo outro... A Concessionária RIOgaleão, em nenhum momento desse debate, está questionando as condições. Ela vem cumprindo, inclusive antecipando a outorga que foi proposta nessa concessão. Esse não é o problema, e a gente tem que deixar isso claro. A concessionária continua cumprindo as suas obrigações. Com o que nós estamos concordando no debate é com o fato de que ela precisa de uma segurança jurídica, porque, no momento em que a concessão foi feita lá atrás, para a RIOgaleão, não existiam esses números propostos para o Santos Dumont e essa perspectiva de aumento dos voos para o Santos Dumont, que diminuem as conexões no Galeão, diminuem os voos internacionais e diminuem a sua atividade. Essa é uma grande preocupação que o Governador também compartilha. Eu estou aqui para dizer isso em nome do Governo do Estado.

Eu quero também dizer o que está sendo feito em outras frentes que são discutidas sobre o Galeão. Primeiro, fala-se que o Galeão é longe. Desculpem-me, mas eu estive agora, há pouco tempo, em outras localidades... A gente fala mesmo de Belo Horizonte, que tem um aeroporto mais distante, e outras capitais do mundo inteiro que são distantes... Nem de perto o Aeroporto do Galeão se compara a esses outros aeroportos que são muito distantes dos centros da cidade. Então, esse não é um problema. Inclusive, para quem mora na região da Barra da Tijuca, em subúrbios do Rio de Janeiro e no interior do Estado do Rio de Janeiro, o Galeão é muito mais perto do que o Santos Dumont.

E a gente quer falar, então, que estamos trabalhando na melhoria da segurança, cujos índices já são baixos. A gente pretende lançar agora, no dia 20 de novembro, um novo programa de segurança para as linhas vermelha e amarela, usando tecnologia, que é importante, com policiamento com motocicletas... Ele vai ser lançado pelo Governo, e a previsão é para o dia 20 de novembro.

Trabalhamos também na redução do ICMS do querosene de aviação, que era um gargalo na competitividade com outros *hubs* internacionais do nosso País. O processo de implementação desse incentivo já está em curso, o que vai aumentar a conectividade do Galeão e permitir o aumento dos voos internacionais. Eram gargalos que o Governo do Estado enfrentou.

Uma pergunta que eu queria deixar na mesa, Senador, seria a seguinte: por que as exigências técnicas feitas no próprio edital da concessão são no sentido de que os aeroportos de Minas Gerais tenham uma exigência maior técnica de espaço de distanciamento de pista, de espaço livre depois das pistas, e, para o Santos Dumont, não existe essa obrigatoriedade? A gente sabe que tem o Colégio Naval ali instalado, muito próximo da pista; na concessão, é feita a exigência para os outros aeroportos que têm um fluxo menor de passageiros, e para o Santos Dumont, que tem um grande fluxo de passageiros, não é feita essa exigência de segurança.

Seria um uma burla para poder permitir que seja feita uma expansão dentro do Santos Dumont, que não cabe por conta da territorialidade e da segurança, tanto a ambiental, quanto a da população do entorno ali do Rio de Janeiro.

Então, essa é a nossa colocação da nossa preocupação e da importância que tem essa regulação entre os dois aeroportos, o Galeão e o Santos Dumont, para o Rio de Janeiro.

Obrigado, pela oportunidade. Estou aqui à disposição para o debate.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Eu vou agregar à pergunta do Secretário Tutuca, que poderá ser respondida no curso - o Governo terá naturalmente, como, repito...

Eu vi aqui que o nosso Ronei Glanzmann entrou agora, conectado, e já, já vou lhe passar a palavra.

Mas todas as questões poderão ser respondidas pelo Governo na sua manifestação final. Inclusive, eu darei, na manifestação final do Governo, naturalmente até um prazo maior para que possa responder, para que não perca agora, nessa primeira fala, o tempo breve que é concedido a todos, inclusive.

E eu queria só agregar, Secretário Tutuca, à sua pergunta algo que é nesta mesma linha: considerando a nota técnica do Governo do Estado, na p. 5, o Santos Dumont recebeu um tratamento diferenciado dos demais em relação a RBAC 154, *sites* menos críticos como Corumbá, Ponta Porã e Carajás. A sétima rodada flexibilizou. Por que esse tratamento diferenciado e flexível às exigências técnicas e às inconformidades com o Santos Dumont?

Eu vou aproveitar a presença já conectada do Sr. Ronei Saggiore Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil, no Ministério da Infraestrutura, e vou lhe dar a palavra antes dos nossos representantes da Câmara Federal, que estão listados.

Então, Ronei, por cinco minutos. O Governo naturalmente tem aí a tolerância de mais dois minutos e, se for até necessário, um pouco mais, porque o que a gente quer aqui, além de formar uma massa crítica e construtiva, eu espero, é ouvir do Governo a ponderação sobre muitas questões que estão sendo levantadas e atormentam - esse é o termo - a cidade e o Estado do Rio de Janeiro.

**O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN** (Para exposição de convidado.) - Muito obrigado, Senador Carlos Portinho.

Eu vou pedir desculpas, porque eu estou em trânsito, eu estou no Aeroporto de Congonhas. Então, eu estou utilizando a instalação da Infraero aqui, e a internet aqui não está muito boa, mas eu acho que os senhores estão conseguindo me ouvir bem aí, não é? (*Pausa.*)

Obrigado.

Então, eu queria cumprimentar o Senador Carlos Portinho, queria cumprimentar o Senador Romário, o Senador Anastasia por esse requerimento de um assunto tão importante, uma audiência pública fundamental para que a gente discuta um tema super-relevante para o País, não só para o Rio de Janeiro também - logicamente para a cidade do Rio de Janeiro e para o Estado, mas também relevante para todo o País. Nas suas pessoas, eu queria cumprimentar todos os Senadores, Parlamentares que estão nos acompanhando, demais autoridades também, estaduais, municipais, colegas da Anac, Infraero, demais autoridades que estão nos assistindo e o público em geral - *of course*.

Mas o que eu queria comentar, começando a minha rápida fala aqui - e eu acho que a gente vai debater isto ao longo desta manhã -, é com relação ao que se fala muito: o sistema multiaerportos, não é? Nós estamos discutindo basicamente um tema relacionado a sistemas multiaerportos, e é um tema largamente debatido no mundo inteiro. Isso não é uma particularidade do Rio de Janeiro. Existem centenas de sistemas multiaerportos espalhados no mundo inteiro, e todos eles têm este tipo de discussão: como é que fica o posicionamento de um aeroporto com relação ao outro, ainda mais quando se entra num processo de concessão, como nós estamos fazendo agora um contrato de 30 anos.

Então, de fato, são assuntos complexos que já foram experimentados em vários locais do mundo. Nós temos experiências nos Estados Unidos, na Europa, no mercado asiático. E o que se tem verificado mundo afora, nas boas práticas mundiais, é que nós precisamos necessariamente ouvir o passageiro, ouvir a companhia aérea. Nós temos que perguntar para o passageiro e perguntar para a companhia aérea de onde ele quer embarcar, por onde ele quer embarcar.

O sistema multiaerportos do Rio de Janeiro já é consagrado há muitas décadas, esse sistema não é de hoje. Ele já funciona, inclusive, com movimentações muito menores do que o Terminal Rio de Janeiro tem hoje. É bem verdade que o Terminal Rio de Janeiro já teve movimentações, no passado recente, maiores, que chegaram a quase 30 milhões de passageiros. Hoje opera, com pandemia e depois de toda a crise institucional do Estado do Rio de Janeiro, com patamares menores do que isso, mas tem um grande potencial de retomada, tem um grande potencial de crescimento.

O Rio de Janeiro sempre operou com dois aeroportos. Inclusive, pela literatura, esses dois aeroportos não são um principal e um secundário. Os dois aeroportos são considerados, pela literatura, como aeroportos principais, porque têm o seu nicho específico de mercado, têm o seu passageiro, são aeroportos complementares no atendimento à demanda do Rio de Janeiro. Quer dizer, há o passageiro com preferência pelo Aeroporto Santos Dumont, por uma série de motivos, há o passageiro com preferência pelo Aeroporto do Galeão por uma série de outros motivos, há o tráfego internacional de passageiros, há a questão da carga aérea doméstica, da carga aérea internacional, dos voos de menor distância, de maior distância; ou seja, perceba que, dentro de um sistema aeroportuário, existem demandas de várias naturezas, e todas essas demandas, historicamente, vêm sendo atendidas no Terminal Rio de Janeiro pelo Aeroporto Santos Dumont, pelo Aeroporto do Galeão e também, não podemos esquecer, pelo Aeroporto de Jacarepaguá, que é um aeroporto voltado para a aviação geral. Então, é um sistema que funciona de maneira bastante harmônica com três aeroportos, na verdade, até mais do que os dois que estão em discussão aqui nesta audiência pública. Ele funciona bem com três aeroportos.

Bom, é fato que precisamos tomar atitudes com relação ao aeroporto, ao Terminal Rio de Janeiro de uma maneira geral, especialmente com relação ao Galeão. O Galeão tem perdido tráfego nos últimos anos, fruto da questão econômica do Rio de Janeiro, da crise institucional do Rio de Janeiro, que espelha a questão econômica. Temos dois aeroportos, e um, logicamente, parece muito mais resiliente em termos de demanda, que é o Santos Dumont. Então, na hora em que o terminal reduz a sua demanda, o Santos Dumont parece que segura um pouco mais esse tráfego; e o Galeão é menos resiliente, ou seja, ele é mais sensível a essas alterações de demanda.

A demanda está muito relacionada com economia, com retomada econômica. Na verdade, o transporte aéreo é um meio, não é um fim em si mesmo. Na verdade, existe transporte aéreo onde existe atividade econômica, onde existem eventos, negócios, viagens a turismo. Então, é exatamente isso que o Governo Federal entende que tem que ser trabalhado para que haja a retomada do Aeroporto do Galeão.

A gente reconhece que o Galeão, de fato, está com uma demanda muito baixa, se comparado aos demais aeroportos do País, mesmo agora. Em termos de pandemia, todos sofreram muito. Brasília sofreu, Guarulhos sofreu. Congonhas, onde estou agora, sofreu bastante, está sofrendo ainda por causa da questão das viagens a negócios. Mas a gente percebe que o Galeão, realmente, sofre mais, é menos resiliente. Por que ele é menos resiliente? Ele é menos resiliente porque ele espelha a atividade econômica da cidade do Rio de Janeiro, do Estado do Rio de Janeiro. Então, ao espelhar essa atividade econômica, a gente percebe que o pouco de demanda que sobra ou que fica no Rio de Janeiro acaba focando o aeroporto mais resiliente, que é aquele aeroporto que está mais bem localizado dentro da estrutura urbana do Município.

Problemas... Ao falar com os passageiros e ao falar com as companhias aéreas, aparecem problemas, como segurança pública, como a questão urbana de deslocamento. Eu recebi uma informação na semana passada da Embraer. A Embraer está com um projeto de mobilidade urbana muito interessante no Rio de Janeiro com base naqueles veículos voadores, os eVTOLs. O Rio de Janeiro é a segunda cidade mais congestionada do mundo em termos de deslocamento urbano, perde, inclusive, para São Paulo. O carioca é o cidadão mundial que mais perde tempo em engarrafamento, é o segundo cidadão mundial que mais perde tempo em engarrafamento. Então, essas discussões precisam ser feitas.

Concordo com o Secretário Tutuca. O Galeão não é dos aeroportos mais distantes. A gente tem aeroportos mais distantes, como o do centro da cidade; como o de São Gonçalo do Amarante, em Natal; como Confins, em Belo Horizonte. Mas o que a gente percebe do passageiro é uma clara preferência por embarcar no Aeroporto Santos Dumont. Nós não podemos simplesmente virar as costas para essa demanda, temos que entender por que o passageiro e a companhia aérea têm essa preferência. O Santos Dumont é um aeroporto com muitas restrições, restrições operacionais severas. O sítio aeroportuário do Aeroporto Santos Dumont não permite grandes expansões, não permite que sejam feitas grandes obras, grandes investimentos. Basicamente o que a concessão faz são investimentos voltados para a segurança operacional em nível de conforto do passageiro, mas o aeroporto não cresce. Ele já vem trabalhando na casa um pouco abaixo de dez milhões de passageiros há pelo menos uma década e vai continuar nesse patamar. Com todos os investimentos que serão realizados, ele chega, na melhor das hipóteses, a 13 milhões, 14 milhões de passageiros; com muita dificuldade, ele chegaria a 15 milhões de passageiros. Geralmente, um aeroporto, ao longo de 30 anos da concessão, triplica ou quadruplica de tamanho. Então, se fôssemos seguir essa métrica para o Santos Dumont, se fôssemos seguir o padrão brasileiro e até o mundial, o Santos Dumont iria a 40 milhões de passageiros ao longo de 30 anos, mas ele não vai. Ele vai basicamente a 13 milhões, 14 milhões e, com muito boa vontade, chega a 14,5 milhões de passageiros, e isso reflete exatamente nas restrições operacionais severas que existem nesse aeroporto.

Não há tratamento diferenciado. Eu ouvi alguns comentários, enquanto eu conectava, com relação ao RBAC 154. O aeroporto vai ter que ser 100% certificado em termos de nível de segurança operacional. De fato, existe uma questão da Escola Naval que está sendo discutida com a Marinha. Basicamente existem dois obstáculos na Escola Naval, que já está em tratativa com a Marinha, para a gente ver como é que se resolve aquilo ali. E, logicamente, se aquilo não for resolvido, isso vai impactar diretamente a capacidade do *(Falha no áudio.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Vamos aguardar um pouquinho. Eu já ia... Houve um congelamento da imagem, como ele advertiu no início que poderia ocorrer. Nós vamos fazer o contato com ele agora por telefone e ele retoma para os dois... Ah, já está aqui.

Ronei, perdão, houve um congelamento. Já ia dar os seus dois minutos finais, então, se puder concluir...

**O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN** - Perfeito. Obrigado, Senador.

Estou realmente com internet ruim aqui, porque eu estou com internet pelo celular.

Então, para concluir, o Governo Federal está totalmente aberto a essa discussão. É uma discussão profunda, complexa, que mexe com a vida das pessoas, que mexe com a vida do cidadão. Nós estamos exatamente neste momento de audiência pública para trazer essas discussões, ouvir o governo estadual, ouvir o governo municipal, ouvir o Parlamento, Senado e Câmara dos Deputados, e toda a sociedade, exatamente para que possamos ajustar nossa modelagem, trabalhar com essa modelagem de modo a atender os interesses do Estado do Rio de Janeiro, do Município do Rio de Janeiro. O Governo Federal é parceiro nesse processo, quer ser parceiro nesse processo. Não há nenhum interesse em prejudicar a cidade do Rio de Janeiro; muito pelo contrário, o interesse é trazer investimento, trazer desenvolvimento e conseguir uma modelagem que seja adequada para a sociedade do Rio de Janeiro, para o transporte aéreo do Rio de Janeiro e, logicamente, para o transporte aéreo do Brasil inteiro.

Então, queria trazer aqui as palavras do Ministério da Infraestrutura nesse sentido, no sentido da parceria e no sentido de fazermos juntos uma modelagem que possa atender os interesses do Estado do Rio de Janeiro e de todo o setor de aviação civil.

Muito obrigado.

Eu fico aqui à disposição, mesmo com os meus problemas de internet. Vou tentar resolvê-los aqui nos próximos minutos.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Secretário Ronei, é muito importante a sua participação, representando também o Ministro Tarcísio.

Eu quero aproveitar apenas para fazer aqui um breve comentário. V. Exa., assim como já havia acontecido com o Sr. Fabiano Mezadre, fala muito na harmonia entre os aeroportos. V. Exa. de novo repetiu o mesmo termo que o Sr. Fabiano. E, quando a gente pensa em harmonia, a gente não pensa numa concorrência predatória - eles se complementam, eles não se anulam. Se se anularem esses dois aeroportos, a 15km de distância, não haverá harmonia.

E, com relação a isso, V. Exa. sabe, é um ponto de divergência nosso. E eu digo: é conceitual, nunca será pessoal - digo o mesmo ao Ministro Tarcísio, a quem respeito muito. Mas, quando V. Exa. diz que é o passageiro que decide, me obriga a lhe perguntar: a qual o passageiro nós estamos nos referindo? O da Zona Sul e do Centro, que vai a negócios? V. Exa. tem toda a razão; e por isso que o Santos Dumont é o aeroporto da cidade, da Zona Sul principalmente. Mas o passageiro da Zona Norte, dependendo da localidade, certamente da Barra da Tijuca, vai preferir o aeroporto do Galeão por uma questão de deslocamento. E acrescento: o aeroporto do Galeão, Tom Jobim, é do Estado. O passageiro do sul fluminense, o passageiro da Região Serrana, o passageiro do norte fluminense, o passageiro da Zona da Mata Mineira têm, na distância, sua preferência pelo aeroporto, inequivocamente, do Galeão, Tom Jobim.

Inclusive, é bom se incentivar isso, e não a sobreutilização do Santos Dumont, até por uma razão que V. Exa. disse: a questão da mobilidade. O Rio de Janeiro é engarrafado. Nós vamos pegar a pessoa, o passageiro de Volta Redonda, que pode embarcar no meio do caminho, no Galeão, e vamos jogá-lo para o Santos Dumont? A gente vai agravar a mobilidade. Eu aproveito... São apenas essas observações que preciso registrar.

Eu recebi aqui uma pergunta do e-Cidadania, que eu acho que V. Exa. já respondeu, Ronei, que eu iria fazer. Pergunta do Renan Torres, do Paraná, feita pelo e-Cidadania, aberto à consulta de todos os interessados - democracia participativa na veia. O Renan pergunta: "Caso aprovados esses projetos de concessão, qual será o prazo de validade desses contratos?". V. Exa. até já se antecipou e confirmou: será de 30 anos, Renan Torres. Correto, Ronei? *(Pausa.)*

Então, muito obrigado. Respondida aqui a pergunta do e-Cidadania.

Passo, então, agora, ao Exmo. Sr. Altineu Côrtes, Deputado Federal do Rio de Janeiro, por cinco minutos. *(Pausa.)*

Acredito que não houve ainda a conexão do nosso Deputado Federal Altineu Côrtes, então passo ao seguinte: Exma. Sra. Deputada Soraya Santos, do PL, do Rio de Janeiro. *(Pausa.)*

Também vou deixá-la para um momento posterior, para a gente poder avançar.

Em não estando conectada, vou chamar, então, o Exmo. Sr. Deputado Federal Otavio Leite, do Estado do Rio de Janeiro, na minha opinião, certamente uma referência nas questões turísticas e econômicas do nosso Estado e cidade.

Deputado Otavio Leite com a palavra por cinco minutos. *(Pausa.)*

Desculpa, Deputado Otavio Leite... Ah, está logado!

Deputado Otavio Leite com a palavra, por cinco minutos.

Peço para tirar do "mudo", se puder, Deputado. Desculpa, V. Exa. está no "mudo". *(Pausa.)*

Deputado?

**O SR. OTAVIO LEITE** - Presidente, passe para o seguinte, porque eu estou aqui em uma outra audiência, na audiência pública da Anac, em que ainda estou me inscrevendo. Passe para o seguinte.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Não há problema nenhum. Eu vou pedir, então, à nossa querida Deputada Federal Clarissa Garotinho, se estiver conectada, para iniciar sua participação. *(Pausa.)*

Há muitos Deputados voltando hoje ao Rio, talvez.

Então, eu vou passar ao nosso Deputado Estadual Luiz Paulo Correa da Rocha, representando aqui - registro - o Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, o Deputado Estadual André Ceciliano.

Então, Deputado Luiz Paulo Correa da Rocha, por delegação e pela importância também do seu mandato para o nosso Estado e cidade, por favor, com a palavra por cinco minutos. *(Pausa.)*

Obrigado, Luiz Paulo. Com a palavra por cinco minutos.

**O SR. LUIZ PAULO CORREA** (Para exposição de convidado.) - É que estava fechado o som. Desculpe.

Eu queria aqui cumprimentar o nosso Senador Carlos Portinho e todos os presentes.

Para não me alongar e cumprir aqui meus cinco minutos, quero dizer que esta audiência pública é absolutamente importante para o Estado do Rio de Janeiro e para a cidade do Rio de Janeiro. Eu estou aqui representando o Deputado André Ceciliano, que é o Presidente da Alerj. E confesso, meu Senador Carlos Portinho, que verifico que V. Exa. está absolutamente preparado em relação ao tema.

Quero trazer aqui meu depoimento como engenheiro e Deputado Estadual e minha experiência no Executivo sobre esse tema. Primeiro, eu queria lembrar o art. 1º da Constituição Federal. Nós somos a República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal - art. 1º da Constituição Federal. E o que o senhor está promovendo aqui, Senador Carlos Portinho, é tentando cumprir o art. 1º, porque foi dito aqui que foram ouvidos o usuário e as companhias aéreas, que são importantes como enquetes de opinião, e não no cumprimento da nossa Constituição Federal.

Segundo, eu queria lembrar que o nome do nosso Aeroporto do Galeão é Aeroporto Internacional Tom Jobim - Aeroporto Internacional Tom Jobim - e que o Aeroporto Santos Dumont é um aeroporto de caráter doméstico. E, evidentemente, o aeroporto de Jacarepaguá completa as possibilidades locais.

Bom, dito isso, afirmo que eu fico aqui surpreso que os representantes do Governo Federal desconheçam que o Estado do Rio de Janeiro está negociando a sua possibilidade de continuar no Regime de Recuperação Fiscal. E, para ter recuperação fiscal, o Estado do Rio de Janeiro precisa de um plano estratégico de desenvolvimento econômico e social. Exatamente, a proposta do Governo Federal é afundar mais o desenvolvimento econômico-social do Estado do Rio de Janeiro, porque essa proposta que eu estou vendo é arrecadatória, não pensa no Estado, nem no Município da capital, nem nos outros 91 Municípios, Senador Carlos Portinho.

O Aeroporto Internacional do Galeão - e V. Exa. conhece bem - é fundamental para nossa Baixada Fluminense inteira, ele é fundamental para o nosso sul fluminense e é fundamental para a Região Serrana. Eu digo que sou engenheiro, porque eu sou engenheiro de transporte, conheço mobilidade. Sob o ponto de vista da mobilidade, desviar voos internacionais para o Galeão é um desastre! É um desastre! Acabou-se de gastar alguns milhões de reais para se fazer uma alça de ligação do Galeão com a Linha Vermelha em direção à Baixada, exatamente para melhorar a acessibilidade de todos aqueles que vêm da Baixada e do sul fluminense. Então, os representantes desconhecem essa realidade.

Eu participei, recentemente, de muitas discussões na cidade do Rio de Janeiro sobre o plano estratégico de desenvolvimento da cidade, e o desenho da cidade é o Aeroporto Internacional Tom Jobim recebendo carga, voos internacionais e também alguns voos domésticos. Um aeroporto estratégico internacional e de característica de todo o Estado do Rio de Janeiro.

O Aeroporto do Galeão, dentro desse desenho urbano, é um aeroporto, como bem referenciou V. Exa., Senador, da cidade, que atende muito mais o Centro e a Zona Sul. O plano estratégico da cidade quer fazer do Centro da cidade um novo polo habitacional, e o aeroporto Santos Dumont é exatamente importante.

A proposta do Governo Federal desorganiza o desenho urbano, impacta negativamente a cidade nos seus aspectos ambientais, urbanos, e também o Estado e a Região Metropolitana vão ser impactados social e economicamente. Ele vai desarticular um bairro importante da cidade do Rio de Janeiro, que é a Ilha do Governador. Está querendo transformar, depois que a gente está vivendo essa pandemia de alto poder corrosivo em nossa economia, aquela área e aquele aeroporto num aeroporto fantasma.

A Prefeitura da cidade na Zona Norte do Rio de Janeiro e o Governo do Estado fizeram trabalhos técnicos bastante profundos sobre esse assunto, a própria Assessoria Fiscal da Alerj também o fez, no sentido de mostrar claramente que Santos Dumont tem que ser um aeroporto para trabalhar num raio máximo de 500km de voos, fazer conexão com todas as capitais do Sudeste - isto é, São Paulo, Rio, Belo Horizonte e Vitória - e ter uma conexão direta com Brasília.

Qualquer posição diferente dessa é agredir o pacto federativo, é desrespeitar o Prefeito da cidade, é desrespeitar os Prefeitos da Região Metropolitana, do Sul Fluminense, da Região Serrana e, em última análise, corta o Governo do Estado, e olha que todo o segmento político do Estado, com as mais diversas correntes, tem a mesma posição, porque a gente convive com esse desenho há décadas. Eu vi construir a ampliação do Aeroporto Santos Dumont, Senador Carlos Portinho, do Santos Dumont e do Galeão, os dois.

Então, a argumentação aqui trazida pela União é muito frágil, é uma política meramente arrecadatória da outorga, como bem aqui frisou o Prefeito Eduardo Paes.

Eu estou aqui, assim, pasmo de ver a argumentação trazida. A voz do bom senso que eu ouvi aqui até agora é a sua, Senador, com as questões que o senhor coloca em cima de cada um daqueles que fazem uso da palavra.

Eu agradeço o espaço e encerro porque o meu tempo acabou.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Deputado Luiz Paulo Correa, eu agradeço. É a nossa voz, na verdade. Aqui presente toda a nossa bancada estadual, federal, governo, prefeitura. É um apelo que a gente faz ao Governo Federal para que seja revisto esse edital. Vamos esgotar. Todos os argumentos levam a isso aqui. E eu vou pedir então...

Agradecendo a presença do Governo Federal, para que ele possa também ter os ouvidos aos nossos pleitos, eu vou pedir que fale o Sr. Wagner Victer, que é o Diretor-Geral da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro e, quero dizer, foi Secretário de Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro e que pode dar a sua contribuição sobre o tema, por cinco minutos.

Wagner, por favor. (*Pausa.*)

Acho que fechou, Wagner. Fechou o áudio. Por favor, peça para abrir.

**O SR. WAGNER VICTER** (Para exposição de convidado.) - Muito obrigado.

Eu quero fazer a saudação a todos. Quando recebi o convite do Senador Rodrigo Pacheco, o Presidente do Senado, tinha certeza, Senador Carlos Portinho, da sua sugestão do meu nome. Eu falo aqui como cidadão, como engenheiro, como morador da Ilha do Governador, como também membro da Alerj, muito bem representada pelo nosso engenheiro e Deputado Luiz Paulo Correa da Rocha, e por ter sido um profissional que foi secretário das diversas áreas.

Eu vou abordar em seis pontos a minha colocação. Mas, primeiramente, eu fiquei muito assustado e até decepcionado com a postura, quando vi representantes do Governo Federal. Primeiro, o Sr. Fabiano Mezadre fala coisas loucas, ao meu ver, como cidadão e como uma pessoa que olha a economia. Ele diz que os aeroportos têm que concorrer entre si e que o atual concessionário fez uma aposta, como se isso fosse uma roleta e não uma atividade econômica de concessão. Vem o representante, Sr. Ronei Glanzmann, e ele diz que o passageiro que tem que escolher o lugar, como uma atividade econômica, como se a atividade integrada de um aeroporto fosse um Big Brother. Você coloca uma mera seleção de um passageiro, de um cidadão, e a atividade econômica, a visão integrada são esquecidas.

Isso, para quem faz desenvolvimento, é um absurdo! Na realidade, a gente reconhece que o ministério talvez tenha consolidado o melhor conjunto de técnicos, mas muitas vezes a qualidade do técnico pode levar à arrogância e transformar um bom técnico, um bom gestor público num mero títere que desconsidera a questão de envolver os outros agentes. E não é por outra razão que a gente tem a unanimidade. Nós estamos vendo aqui as federações, as associações empresariais, a Prefeitura, a Assembleia Legislativa e o Governo do Estado contrários, e o Governo Federal insiste em colocar essa posição dele como se fosse a mais correta. Isso é um erro na forma de agir, é um erro na forma de atuar e principalmente um erro que vai impactar o Rio de Janeiro.

Então, há seis aspectos que eu queria considerar.

O primeiro aspecto é o impacto na economia local. É claro que, no momento em que você coloca dois aeroportos competindo entre si, efetivamente com uma distância de 15km ou 20km, com isso você tem um impacto muito grande. Por quê? Porque na realidade o Galeão é vocacionado para ser um *hub*, e o *hub* só vai existir no momento em que você conseguir consolidar de maneira planejada os voos nacionais, as rotas nacionais que atrairão as rotas internacionais. E não foi por outra razão que o Estado deu um incentivo de ICMS diferenciado. Então, ele já desconsidera essa lógica. Isso vai impactar no turismo, vai impactar no custo da indústria. Como bem o colocou o Deputado Tutuca, grande parte do transporte de carga vem na barriga dos aviões comerciais. Tirando voos internacionais daqui, você impacta na captação de carga, impacta no custo e impacta na indústria. Isso logicamente é mortal. Você impacta também na questão da geração de empregos. A Ilha do Governador, Ramos, Maré, quase 60% dos empregos estão lá, e esse potencial de geração de empregos lá é da ordem de quase 30 mil empregos diretos e mais de 100 mil empregos indiretos. Você impacta na tensão da logística, inclusive na Universidade Federal do Rio de Janeiro. Então, esse aspecto é um aspecto muito importante, porque essa modelagem é mortal na integração econômica.

O segundo impacto claramente é a carga. O Aeroporto Internacional do Galeão tem associado a ele um terminal de carga. Esse esvaziamento esvazia o potencial do terminal de carga do Rio de Janeiro e automaticamente transfere para outros aeroportos concorrentes em outro Estado. Será isso algum interesse de aeroportos de outros Estados? Essa questão tem que ser claramente discutida.

O terceiro aspecto é no meio ambiente. Quando se fala em meio ambiente, gente, se fala em EVTEA, você tem duas palavras muito importantes: o "e" é o econômico, econômico não é maximização da parte financeira; e o "a" é o ambiental, e ambiental não é somente natureza, no ambiental se insere a questão do emprego, da renda e do impacto. E, do ponto de vista ambiental, do impacto e da renda, isso é mortal. E claramente não é por outra razão que os atores políticos estão colocando isso. A própria licença do Inea, dada em 2005 e depois ampliada pela Portaria 75 da Anac, de alguma maneira não considerava esse aumento. Portanto, há um impacto no meio ambiente brutal.

O quarto aspecto é o impacto na segurança. O próprio Secretário Ronei coloca que está sendo considerado o aspecto da Escola Naval. Gente, o Capítulo 154 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil está sendo flexibilizado para o Santos Dumont, enquanto não é flexibilizado para aeroportos menores. E agora se discute deslocar, verificar a Escola Naval. Vinte e sete por cento praticamente das transferências de voos estão colocadas para o Galeão. Isso é normal? A pergunta que eu faço ao Secretário: se fosse licenciar hoje do zero, pelas regras ambientais, o Aeroporto Santos Dumont sairia? Não! Isso é claro. Então, nós não podemos desconsiderar essa relação. Ontem uma pessoa falou: "Arremeteu um navio e *O Globo* fez uma matéria, mas isso é uma operação de segurança normal". Quem já passou por uma arremetida de avião sabe o que é isso, como isso impacta no sentimento de risco.

O quinto aspecto é a assimetria do tratamento. Por que Pampulha claramente fica somente com os voos regionais e aviação executiva e já aqui no Santos Dumont você flexibiliza? Por que essa assimetria entre Minas Gerais e Rio de Janeiro? Já há algo estranho. Isso é inexplicável, não há razão técnica.

E o sexto aspecto é a questão da distorção econômica. Primeiro, a gente não vai desconsiderar a qualidade efetiva de quem opera. Quem opera hoje é o pessoal que opera Singapura, o aeroporto mais moderno do mundo. A Odebrecht já pulou fora. A Infraero é sócia da operação do Galeão. Então, a gente vai macular uma operação do Galeão por uma operação efetivamente feita pelo Santos Dumont e, ainda mais, pendurando três aeroportos de baixa intensidade, que têm VPL negativo, que são: Montes Claros, Uberaba e Uberlândia. Ora, por que não penduraram esses aeroportos lá em Pampulha? Jogam para o Rio de Janeiro subsidiar. Isso é inexplicável. Como a economia do Rio de Janeiro vai pagar?

Então, eu queria claramente deixar minha rotunda posição contra essa modelagem. Acho que a maneira como está sendo feita é arrogante, prepotente e desconsidera as forças políticas e a inteligência do povo do Rio de Janeiro, porque, se todos do Rio de Janeiro estão se colocando contra, será que esse pequeno grupo que está correto? Ou somos loucos, ou somos imbecis - e eu acredito que não somos, nós queremos o melhor para o Rio de Janeiro. E, por favor, eu faço um pedido como cidadão e como engenheiro: vamos flexibilizar, não vamos utilizar a nossa inteligência para que as palavras fiquem ao vento. Padre Antônio Vieira dizia: se quer agir, fale com atitude; se quer falar ao vento, fale somente com palavras.

Esperamos atitudes concretas e que esse edital seja corrigido, colocando Santos Dumont basicamente vinculado à questão das pontes Rio-São Paulo, basicamente sua vocação original, e aviação executiva. Essa é a expectativa de todo mundo aqui, todo mundo aqui está colocando isso, com exceção daqueles que querem defender uma proposta que é indefensável do ponto de vista econômico, da segurança, ambiental e da geração de empregos do Rio de Janeiro. O Rio de Janeiro precisa de gente que tenha amor ao Rio, que pense o Rio de maneira integrada.

Eu ouvi o Ronei falando do negócio de trânsito. Olha, vamos pegar parte do valor da outorga que paga lá o RIOgaleão e fazer a melhorias: fazer a descida de lá da Linha Vermelha para Washington Luís, para que reduza o investimento; fazer a nova alça da Baixada para a Ilha do Governador sem fazer o retorno. Nós podemos inclusive transferir esses valores que o Galeão paga, que são elevadíssimos - que não fez aposta, ele considerou um tratamento justo na concessão e de maneira integrada -, para retirar esses gargalos.

É essa a expectativa e esse é o apelo que nós fazemos ao Governo Federal na nossa manifestação de maneira muito clara.

Senador Carlos Portinho, o senhor está de parabéns por promover, o Prefeito Eduardo Paes está de parabéns, Deputado Luiz Paulo, nosso Deputado Otavio Leite, representado todos os Deputados Federais, por essa discussão e essa luta que são muito importantes para o Rio de Janeiro. E eu não tenho a mínima dúvida de que o Ronei, os representantes do Governo Federal e o Ministro Tarcísio - que dizem que é carioca, é um engenheiro brilhante formado pelo IME - vão se sensibilizar com os dados claramente aqui colocados.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Wagner. Realmente quanto ao que você trata como inexplicável em relação ao tratamento com Minas Gerais, como eu disse, o vento que bate lá não abana o Rio, é inexplicável, realmente isso para mim é absolutamente inexplicável.

Mas eu quero colocar até para o Secretário Ronei, em cima do que o ex-Secretário Wagner Victor coloca, algumas questões que eu acho pertinentes. A primeira delas: estudos de viabilidade modernos em grandes centros urbanos como o Rio de Janeiro têm utilizada a metodologia OMO (Otimização Multiobjetivo), que visa prever e estimar soluções para diversos

problemas e objetivos. Esta abordagem visa otimizar recursos financeiros, humanos, físicos, tempo e principalmente o uso adequado do espaço urbano sem a criação de vazios ou a canibalização de equipamentos. Essa abordagem visa otimizar recursos financeiros, humanos, físicos, tempo e, principalmente, o uso adequado do espaço urbano sem a criação de vazios ou a canibalização de equipamentos. Qual foi a abordagem usada para certificar os estudos de viabilidade do Santos Dumont?

E, na mesma esteira, a segunda pergunta. Três grupos se qualificaram para a apresentação do EVTEA, mas apenas um apresentou o estudo. Isso não impacta a qualidade da informação e, por consequência, a qualidade do edital? Se só um apresentou, esse é o melhor? Por que, se os outros dois não apresentaram, a gente vai ficar com o único que apresentou?

E a terceira pergunta, na mesma esteira, poderá ser respondida ao final. A Infraero é sócia do Galeão. Nesse contexto, qual é a perda calculada efetivamente da Infraero diante dessa situação em que 65% dos voos estão sendo levados para o Aeroporto Santos Dumont? Isso importa, inclusive, ao Tribunal de Contas da União. Eu gostaria que essa pergunta... Comparando com os anos anteriores - a gente vai ver, no final da minha conclusão final, o gráfico -, há uma perda significativa. Quem paga é o Governo, e o Governo somos nós contribuintes. E a gente precisa saber qual é a perda com esse aumento da frequência dos voos do Santos Dumont em detrimento do Galeão, o que, como eu tenho dito e agora repito, tem ocorrido de forma artificial para fazer preço no leilão, corroborando o que disse o Deputado Luiz Paulo Correa, com uma ânsia exclusivamente arrecadatória.

São essas três perguntas que eu peço que, ao final, sejam respondidas. Se não puderem fazer isso imediatamente, a minha equipe aqui está à disposição para receber essas respostas antes ainda do dia 8, ou bem antes, por favor, que é o prazo final para as críticas ao edital, para que a gente possa ter essa informação.

Dando sequência... Eu sei que o Deputado Otavio Leite já está disponível, mas eu vou pedir, Otavio... Eu estou com o Deputado Paulo Ganime, que, na ausência de outros, já havia pedido, agora eu consigo encaixá-lo - ele tem um compromisso.

Deputado Paulo Ganime, já está conectado?

Então passo a palavra, por cinco minutos, ao Deputado Federal Paulo Ganime, do Partido Novo. *(Pausa.)*

Paulo, eu vou deixar você, então, para depois do Deputado Otavio Leite, pois acho que há algum problema de conexão. Então, o Deputado Federal Otavio Leite agora e, na sequência, o Deputado Paulo Ganime. Agora, o Deputado Federal Otavio Leite, do PSDB.

É importante ver aqui: o Governo Federal está presente, não é uma causa eleitoral, política, há aqui Novo, PT, PSDB, PL, que é base do Governo. Acho que todos os partidos estão aqui representados e unidos em torno do mesmo pensamento.

Deputado Federal Otavio Leite. *(Pausa.)*

Vou dando sequência para a gente não perder tempo. Depois volta o Otavio Leite e volta o Paulo Ganime.

Vou pedir ao Mauro Osório... Mauro Osório presente. Sr. Mauro Osório, por favor, também representando a Alerj. Então, é até bom, na sequência da Alerj - falou Luiz Paulo, falou Wagner Victor. Dr. Mauro Osório. *(Pausa.)*

Mauro, o áudio, o áudio. O áudio está desligado.

**O SR. MAURO OSÓRIO** (Para exposição de convidado.) - O.k.? Está aparecendo? Foi. Vamos lá.

Obrigado, Senador Portinho.

Quero parabenizar o Senador Portinho, meu amigo, e saudar o Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, aqui presente; o Deputado Luiz Paulo, representando o nosso Presidente Andre Celiano; e o Otavio Leite, que vai promover também outra audiência pública no dia 29 de outubro.

Eu gostaria de começar colocando alguns dados técnicos para o debate com o Governo Federal e com todos aqui presentes. O primeiro dado é que, na verdade, se colocou como se o Estado do Rio de Janeiro já fosse um mercado imenso para dois aeroportos e que não precisariam, por isso, ter uma coordenação de políticas, mas os documentos da Anac mostram que tanto o Galeão quanto o Santos Dumont, somando, têm 24 destinos domésticos. Brasília e Belo Horizonte têm 38 e 37, Senador Portinho. Ora, se para Minas Gerais, para Belo Horizonte, foi considerada como fundamental uma coordenação entre os dois aeroportos que já têm muito mais conexões, por que, no Estado do Rio de Janeiro, nós não vamos ter a mesma posição? A primeira questão é: qual é a dimensão real desse mercado? A gente deveria discutir e aprofundar isso e não apenas falar isso genericamente. Essa é uma coisa extremamente importante e técnica para essa discussão.

Outra questão, como já falado pelo Deputado Luiz Paulo e também pelo engenheiro Wagner Victor, é a questão da segurança. De acordo com dados do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) da Força Aérea Brasileira,

no Santos Dumont ocorrem 27% de todos os voos alternados no Brasil. E aí nós vamos pegar o Aeroporto Santos Dumont e prever nessa licitação que ele vai ter um aumento de quase 60%? Segundo dados da Firjan, entre 2015 e 2019, estava na ordem de nove milhões de passageiros/ano, ou um pouco mais do que isso. Então, na verdade, haverá um aumento de quase 60%. Do ponto de vista ambiental, do ponto de vista da segurança do povo da cidade do Rio de Janeiro e dos passageiros... Já se falou aqui em ouvir os passageiros, o Deputado Luiz Paulo colocou corretamente que é preciso ouvir também os governos estaduais, ouvir a população no seu conjunto, pois o País é uma república federativa.

Um dos dois representantes - não sei se foi o Fabiano ou o Ronei - colocou que é muito difícil se chegar a 14 milhões de habitantes, tendo em vista a questão de segurança do Aeroporto Santos Dumont. Só que o EVTEA prevê chegar a 14,6 milhões. Então, como é que fica isso? A questão da segurança é uma questão absolutamente decisiva e nos preocupa muito. A Prefeitura do Rio também fez um documento bastante importante. É bom registrar, Deputado Portinho, que não existe ninguém mais liberal do que o Deputado Chicão Bulhões, o Secretário de Desenvolvimento Econômico da cidade do Rio de Janeiro, e ele coloca que, mesmo do ponto de vista da competição, haver uma definição de vocações e uma clara divisão de vocações gera também melhora, até porque amplia a competição interna nos dois aeroportos. Enfim, colocou lá uma série de argumentos do ponto de vista da competição.

Outra questão é que, se nós pegarmos a população que mora na Zona Sul, que mora no centro do Rio e que mora na Grande Tijuca, população que poderia ser favorecida por uma maior proximidade com o Galeão, veremos que não alcançaríamos 10% da população do Estado do Rio de Janeiro. Então, desse ponto de vista também, o da questão populacional, também não tem cabimento esse tipo de coisa, não é?

Além disso, eu acho que cabe uma questão sobre a questão federativa. Quer dizer, o Estado do Rio de Janeiro não tem uma tradição de *lobby* regional. No Estado do Rio de Janeiro nós temos uma tradição, uma cultura, de sermos muito generosos no sentido de estarmos preocupados com o Brasil e muitas vezes colocarmos isso em primeiro lugar. Então, por que é que nesse caso aqui do Galeão e do Santos Dumont está havendo tanta mobilização do Estado do Rio de Janeiro? Porque é uma questão econômica absolutamente central, é uma questão de segurança e uma questão ambiental. Então, eu acho que não tem cabimento querer botar, inclusive, voo internacional no Santos Dumont.

E a gente deve lembrar que o Rio de Janeiro tem sido, o tempo todo, vítima de injustiças do ponto de vista federativo. Nós tivemos a transferência da capital sem nenhuma compensação e perdemos a Embratur. Quer dizer, faz algum sentido tirar a Embratur do Rio de Janeiro? Agora o Portinho está aí lutando bravamente para a agência ligada à energia nuclear ficar no Rio de Janeiro, porque já queriam levá-la também para Brasília. Então, esse é um outro ponto, quer dizer, nós do Rio de Janeiro não somos regionalistas, nós não somos provincianos, a gente não está querendo discutir alguma coisa contra alguém: nós estamos querendo discutir uma coisa que é absolutamente decisiva para a população do Estado do Rio de Janeiro e para a população brasileira do ponto de vista do turismo. Acredito que o Ministério do Turismo, preocupado com o Rio de Janeiro ser a principal referência internacional, o principal portal de entrada do País, vai defender ferrenhamente que essa licitação seja modificada e que, na verdade, se defenda uma coordenação pública para esses aeroportos, para o Aeroporto do Galeão poder se consolidar e poder favorecer o nosso turismo.

Do ponto de vista de receita - e eu acho que aí a questão do valor da outorga e dos investimentos está sendo importante no Estado do Rio de Janeiro para a gente melhorar o acesso ao Galeão -, eu gostaria de lembrar que o Estado do Rio de Janeiro contribui sob a forma de impostos federais, conforme dados do Ministério da Economia, com cerca de R\$140 bilhões/ano, e o Governo Federal devolve para o Governo do Estado e todas às prefeituras fluminenses cerca de R\$33 bilhões apenas; enquanto em Minas Gerais, o que o Governo Federal arrecada lá, ele praticamente devolve o mesmo valor - dados do Governo Federal.

Então fica parecendo - não é, Senador Portinho? - que, na verdade, Minas Gerais conseguiu essa coordenação porque participa de *lobbys* e sabe se organizar. O Governo Federal também estava contra lá. Existe um documento que a prefeitura criou, que até uma ex-aluna minha, Karina, que também participou desse estudo muito sério e muito competente... Ela mostra, a partir desse documento e de outros documentos a que nós já tivemos acesso, como, na verdade, você teve uma série de lutas, uma série de pressões e de *lobby* que levaram à concessão da Pampulha para o governo estadual.

Eu acho que, rompendo essa tradição diante da importância do tema, a articulação do Estado do Rio de Janeiro será uma articulação extremamente forte, justa e correta, inclusive do ponto de vista federativo, para que não se faça essa bobagem de querer manter essa competição e querer chegar a um volume de voos que é muito arriscado, extremamente arriscado, inclusive do ponto de vista da segurança do Estado do Rio de Janeiro.

Então é o apelo que a gente faz aqui: para que isso seja revisto em função não só... E é a economia do Estado que precisa se recuperar. É fato que a economia do Estado... Nós somos o Estado que menos cresceu desde os anos 70. Então, a gente precisa do Aeroporto do Galeão também para estruturar a economia do Estado do Rio de Janeiro, ampliar sua estrutura produtiva e sair dessa crise em que nós estamos. Muito obrigado, Senador Portinho.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Mauro Osório, muito pertinentes as suas colocações.

Eu vou pedir aos nossos Deputados Otavio Leite e Paulo Ganime para esperarem só mais um pouquinho, porque eu tenho aqui o Senador Antonio Anastasia, que é autor do requerimento. É bom - a gente ouviu aqui muitas vezes do Rio de Janeiro, das mais diversas matizes e partidos políticos - e é importante ouvir o Senador Anastasia, por quem eu particularmente tenho uma admiração imensa e é meu guia aqui em muitos assuntos.

O Senador Anastasia, pelo seu tempo e pelo que precisar.

**O SR. ANTONIO ANASTASIA** (PSD - MG. Para interpelar convidado.) - Muito obrigado, meu caro Senador Carlos Portinho. É uma honra participar deste evento.

Eu peço escusas pelas más condições, talvez, desta minha imagem e do som, tendo em vista que eu cheguei agora de viagem exatamente à belíssima cidade do Rio de Janeiro para um evento que terei, hoje e amanhã, aqui no Estado do Rio.

Eu quero cumprimentá-lo pela iniciativa deste evento, ao qual aderi com muita satisfação.

Eu gostaria tão somente que me permitisse, de maneira rápida, tendo ouvido o meu antecessor só na sua parte final, fazer, de maneira breve, um retrospecto sobre o que aconteceu em relação a Confins e Pampulha.

Já no início deste século, em 2003, quando iniciou a administração do Governador Aécio Neves, eu era o Secretário do Planejamento. Iniciou-se, lá atrás, um trabalho muito sólido no nosso Estado para identificar o Aeroporto de Confins como um *hub* importante para uma estrutura aeroportuária. É sempre bom lembrar que, em Minas Gerais, ao contrário do Estado do Rio e de outros Estados da Federação, nós não temos um porto marítimo, somos um estado mediterrâneo, e, com a economia globalizada, isso nos causa infelizmente um grande prejuízo.

Qual foi, então, a nossa aposta de planejamento a médio e longo prazos? Constituir, em Confins, um grande *hub* logístico, não só de passageiros, mas também de cargas, e até mesmo como um *site*, um local adequado para a instalação de indústrias de alto valor agregado. Contratamos naquela época os consultores de Singapura, da Xangai, que fizeram um trabalho, um *master plan* de altíssima qualificação, que serviu, de fato, de parâmetro para esse nosso planejamento. E aquele planejamento pressupunha... Naquele momento, Confins era chamado de elefante branco, para ele quase não havia voos, todos eram concentrados no da Pampulha, que é um aeroporto muito, digamos assim, precário sob o ponto de vista da sua estrutura, até com um certo risco, porque é uma pista pequena, debaixo de uma represa e com uma área muito conurbada populacionalmente.

Então, houve ali um ato de coragem do Governo do Estado naquela época: fechar o Aeroporto da Pampulha e transferir os voos para o Aeroporto de Confins. Num primeiro momento, Senador Portinho e aqueles que nos escutam, houve uma grande reação das pessoas, movida por um certo comodismo, o que é natural, porque Pampulha é muito mais próxima do centro da cidade do que Confins, que está a 40km do centro de Belo Horizonte. Mas foi feita pelo Governo do Estado uma grande obra, que foi a Linha Verde, permitindo a facilidade de acesso e, ao mesmo tempo, iniciou-se esse planejamento.

À época, iniciou-se também o processo de privatização dos aeroportos brasileiros. Nós nos empenhamos muito - naquela época eu já era Governador do Estado -, junto ao Governo Federal, para termos, de fato, licitantes com bom perfil para o Aeroporto de Confins, e conseguimos uma boa associação para o aeroporto, entre a empresa que administra Zurich e Frankfurt, uma empresa muito grande e europeia, com a CCR, que é uma grande empresa brasileira.

E, assim, Confins se turbinou em um grande aeroporto, muito moderno, além do mais com a possibilidade de sua expansão com pistas, porque ele está em uma localização que permite a sua expansão, além de receber o selo de primeiro aeroporto industrial do Brasil pela Receita Federal, o que permite a instalação de empresas tecnológicas, o que já está acontecendo.

Nesse meio tempo, o que aconteceu e que é objeto exatamente desta reunião? Uma grande polêmica com a Pampulha, porque havia o desejo de a Pampulha retomar as suas atividades, mas nós jamais poderíamos permitir e concordar que a Pampulha canibalizasse o aeroporto de Confins, porque nós não temos, na região metropolitana de Belo Horizonte, movimento suficiente para suportar dois aeroportos. O aeroporto da Pampulha, então, deveria se dedicar a voos internos do Estado e à aviação executiva. Inclusive, a maior empresa do Brasil, que é a Líder, de aviação executiva, é sediada em Belo Horizonte, no aeroporto da Pampulha. E assim foi feito. É claro que, durante esse período, tivemos pressões até do Governo Federal, do Governo anterior, diga-se de passagem, para permitir novamente voos comerciais no aeroporto da Pampulha. Mas nós mostrávamos que, se acontecesse isso, nós perderíamos a conectividade do aeroporto de Confins, ele perderia totalmente a atratividade e que perderíamos as poucas linhas aéreas internacionais que já havíamos conseguido para o aeroporto de Confins.

É claro que a realidade de Confins, meu caro Senador Portinho, caro amigo, distinto representante do querido Estado do Rio... Nós, mineiros, nos sentimos um pouco sempre também fluminenses. E eu sei que o Senador tem um grande apreço por Minas Gerais até pelas relações da senhora sua mãe, que reside no nosso Estado, para o nosso orgulho.

O aeroporto do Galeão, ao contrário, era um aeroporto já consagrado, um aeroporto com voos internacionais. Aliás, o primeiro aeroporto brasileiro a ter voos internacionais foi o Galeão. O Galeão sempre representou para nós, brasileiros, a grande porta de entrada no Brasil do turismo e também a de saída. Então, é sempre muito valioso, e tanto é assim, que o pessoal de Singapura, que nós gostaríamos que tivesse adquirido o aeroporto de Confins, fez um lance com um valor muito alto para o Galeão, identificando as potencialidades do Rio e do aeroporto do Galeão.

Muito bem! Mas, nesse meio tempo, o que ocorre? A Infraero, na Pampulha e também aqui no Santos Dumont, naturalmente, pensou em si e não pensou no planejamento do desenvolvimento do Estado e do Brasil. E o resultado é que, no caso específico da Pampulha, tentou voltar com os voos, e nós conseguimos reverter, graças ao empenho... E, aqui, até com muito respeito, não houve *lobby*, como disse o meu antecessor. Houve um trabalho político do Governo do Estado, por todos os Governos, desde o meu até o do atual Governador Zema, das forças produtivas do Estado, para mostrar, de fato, que isso seria a destruição de Confins e que havia a possibilidade de termos em Minas Gerais um aeroporto com conectividade nacional e internacional.

Portanto, a Pampulha, quando foi privatizada, houve um lote separado, que já tinha sido oferecido ao Estado. O Estado assumiu o aeroporto fechado. É bom lembrar da distinção com o caso do Santos Dumont. Era um aeroporto fechado, que, agora, foi licitado, e a própria administradora de Confins, que conseguiu também muitos aeroportos pelo Brasil, venceu essa licitação para fazer essa compatibilidade entre os dois aeroportos.

Permita-me aqui fazer uma observação de um peixe fora d'água, digamos assim: a situação do Rio é um pouco distinta, porque o Santos Dumont também é um aeroporto que tem já movimentação. Pelo que está acontecendo agora, diz aqui um cidadão: "Com os voos todos no Santos Dumont, eu viajei, na semana retrasada, pelo Galeão, numa viagem internacional para Portugal, porque, no de Belo Horizonte, já estava lotado o voo da TAP". O aeroporto do Galeão está praticamente desativado! É muito triste ver isso. Não há necessidade nenhuma de termos no Santos Dumont voos de longo curso no Brasil para Manaus, para Fortaleza, para Recife. Esses voos são próprios, a meu juízo, do Galeão, para dar, inclusive, essa conectividade. Aliás, eu mesmo tive de descer no Santos Dumont e pegar um táxi para ir para o Galeão, porque não há voo mais de Confins para o Galeão. Um absurdo! É inacreditável isso! Porque é claro que o Aeroporto Santos Dumont vai continuar existindo, é uma joia da aviação brasileira, mas é vocacionado à ponte aérea, evidentemente, Rio-São Paulo e aos voos eventualmente com Brasília e aviação executiva.

Então, é a opinião que tenho. E eu quero só fazer esse alerta: que, de fato, se nós não tivermos muito cuidado com esse planejamento de preservar a conectividade dos nossos grandes aeroportos internos nacionais, o que vai acontecer, em curto prazo, é que o Brasil só terá um aeroporto internacional, que será o de Guarulhos. Nós vamos ter todo mundo de ir a São Paulo para fazer embarques internacionais, porque não há conectividade. E as pessoas não vão querer descer em um aeroporto, pegar um táxi ou um ônibus e ir para outro aeroporto. E é uma pena ver o Galeão, com a estrutura que tem, quase desativado, como eu vi; uma situação de fato entristece a nós todos.

Então, acho que é muito possível haver essa compatibilidade. E assim trabalhamos, meu caro Senador Portinho - Minas Gerais -, de maneira muito enfática, mostrando ao Governo Federal e à Infraero a necessidade desse esforço. Felizmente fomos vitoriosos, inclusive com disputas até no Tribunal de Contas da União, para demonstrar que era juridicamente correto e economicamente adequado fazer essa compatibilidade.

Portanto, esse é o meu depoimento, diria mais assim. E queria aderir integralmente a essa cruzada, a essa luta que o Senador Portinho tem conduzido em prol do fortalecimento do aeroporto do Galeão, porque o Galeão é de todos nós brasileiros, não só do Rio de Janeiro. E merece o Estado do Rio manter esse grande portal do turismo e do desenvolvimento econômico que é esse aeroporto, mantendo, claro, o Santos Dumont, com seu perfil da ponte aérea e do aeroporto, recebendo a aviação executiva e também voos de cidades de capitais mais próximas.

Portanto, meu caro Senador Portinho, é a contribuição que faço.

Agradeço muito. Peço escusas porque já vou chegando aqui ao meu destino, mas fica esse registro. E estou às suas ordens nesse esforço conjunto, conte conosco, nós da bancada mineira, ao seu lado nesse grande trabalho.

Muito obrigado.

Bom evento, boa audiência pública às senhoras e aos senhores.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Senador Anastasia, é um prazer ouvi-lo sempre, principalmente por ser um representante de outro Estado, porque, senão, parece que é só bairrismo.

E quero lembrar que o aeroporto internacional do Galeão é o aeroporto da Zona da Mata Mineira, até por uma questão de distância. Inclusive - o Delmo vai poder retransmitir isso, porque está aqui presente -, a Associação Comercial de Juiz de Fora, da Zona da Mata, está muito preocupada e junto com a Associação do Rio estão nessa cruzada, porque a perda da conectividade do Aeroporto Internacional Tom Jobim, por conta de uma maior frequência de voos domésticos autorizada para o Aeroporto Santos Dumont, tem causado prejuízo também para os nossos conterrâneos ali de Minas Gerais, terra boa e que eu tenho muito prazer...

Muito obrigado!

E, só para concluir, Senador Anastasia, eu tive um problema inverso: para eu ir a Guarulhos, outro dia, fazer uma entrevista... O voo mais óbvio que sempre houve era Galeão-Guarulhos. Galeão-Congonhas era raro, mas Galeão-Guarulhos era certo. E eu tive que ir a Confins para depois ir para São Paulo. Há algo errado no reino da aviação comercial brasileira.

Muito obrigado, Senador Anastasia, pela sua participação.

E, dando sequência, eu vejo aqui... Paulo Ganime, eu vou pedir para você esperar só mais um pouquinho, pois o nosso Deputado Otavio Leite já está de mão levantada aguardando - pode abaixar.

É sua vez, Otavio, por cinco minutos.

**O SR. OTAVIO LEITE** (Para exposição de convidado.) - Meu querido Senador Portinho, que, aliás, tem revelado grande competência no exercício da representação do Rio de Janeiro, parceiro de lutas aéreas e terrestres.

Eu queria cumprimentar todos, mas, especialmente, solicitar aos representantes do Governo - o Tiago Pereira, o Ronei, não sei se há mais alguém -, enfim, a todo o grupo que trabalhou a concepção desse edital para que fiquem muito atentos à relevância política do que nós estamos vivendo neste momento. Há um uníssono no Rio de Janeiro em torno dessa questão. Há um uníssono de preocupação do Rio de Janeiro em torno dessa questão. Então, eu acho que isso é muito importante.

Eu vou tratar de dois aspectos específicos, embora tudo que eu penso já tenha sido bastante abordado.

Aqui se falou da preferência do usuário, que eu acho que é um fator importante. Agora, que pesquisa foi feita exatamente para aferir a melhor oferta de serviço para o usuário, na preferência dele? É uma mera questão que tem a variável distância do centro? Mas distância do centro para quem? Para quem já trabalha no centro? Para as pessoas que não trabalham ou que estão fora do centro, a distância foi considerada também nessa pesquisa? Aliás, quando se fala "preferência do usuário", isso não é meramente o tempo de deslocamento; é o preço, é o custo da passagem. O que seria o custo de uma passagem, com mais oferta de voos, para Curitiba, Goiânia, Porto Alegre, do Galeão? Certamente poderia ser, em se exercitando o mercado, bem menor que do Santos Dumont. Esse usuário, embora morasse no Méier, preferiria ir para o Galeão e fazer um voo mais barato ou ir para o Santos Dumont?

É preciso, Senador Portinho, fazer uma pesquisa profunda, séria, porque eu acho que o fator usuário é relevante, como foi invocado como um dos elementos substantivos na concepção do edital. Quero saber se já existe uma pesquisa e se ela abordou essas variáveis do ponto de vista quantitativo e na perspectiva técnica do qualitativo também. Esse é um ponto.

O outro ponto: nós estamos falando - e aqui já se disse com muita clareza - de *hub*, de número de voos, de mais fluxo aéreo. Se nós formos a 1985, o Rio de Janeiro e São Paulo eram muito próximos, praticamente, no chamado *hub*, porque era Guarulhos comparado ao Galeão. Hoje não se compara, é uma coisa absurdamente diferente! Houve vários fatores que levaram a isso, mas hoje não acontecerá mais a leniência... Não vou aqui fazer críticas ao passado, mas este grupo que aqui está em defesa do Rio de Janeiro tem muito claro isto: nós não podemos deixar passar algo que vai fortalecer, cada vez mais, essa chamada canibalização, essa competição. Então, não tem jeito, a gente não pode descontextualizar a oferta de concessão do Santos Dumont do contexto do Galeão e do contexto nacional. E o Rio de Janeiro não pode, de maneira nenhuma, soçobrar ou ser pusilânime nessa discussão.

E para fechar, eu queria também lembrar que nesse bloco existe o aeroporto de Jacarepaguá. Esse aeroporto de Jacarepaguá tem hoje limitações importantes e que já estão, enfim, gerando mil problemas para a comunidade local, com *offshore*. Essa questão do *offshore*, tudo bem, é importante para o Brasil. Por que que não pode operar do Galeão, se tem toda uma logística e etc.? Enfim, nós estamos tratando com Petrobras e etc. Agora, quem vai ganhar o certame evidentemente vai postular, ampliar os seus ganhos. E se faz isso através do quê? Através de mais voos, de mais tarifas aeroportuárias.

Aliás, no edital eu observei que tem também a receita proveniente das atividades econômicas que o complexo do sítio aeroportuário oferece. Eu queria entender o que que é esse sítio aeroporto, a delimitação do sítio aeroportuário do Galeão e a delimitação do sítio aeroportuário de Jacarepaguá, para saber o seguinte: qual é o rendimento potencial dos terrenos em volta do aeroporto de Jacarepaguá e no próprio Galeão? Isso não está claro no edital - apenas está de forma genérica. Isso importa no interesse do vencedor.

Então, eu queria apenas dizer o seguinte: é indispensável, Senador Portinho, nem que a Câmara e o Senado possam contratar uma agência, um instituto de pesquisa independente para fazer um estudo completo sobre o que é a preferência, incorporando variáveis como distância e variáveis como preço, porque é com hipóteses que pode o mercado trazer.

E finalmente quero dizer o seguinte: nós não podemos abaixar a cabeça para um *hub* que se estabeleça... São Paulo sempre foi pujante, sempre foi mais pujante, a gente sabe historicamente. Mas nós, hoje em dia, estamos a uma distância gigantesca de São Paulo. Não estou dizendo que a gente quer tirar de São Paulo; nós queremos competir. Para competir, a vocação dos nossos aeroportos tem que ser preservada; do contrário isso aí vai cada vez mais se aguçar e trazer mais problemas.

Então a minha contribuição é essa. Já houve reuniões anteriores na própria Câmara. O Senador Portinho e o Governo participaram. Já temos duas audiências públicas que já foram também estabelecidas. Então o Rio de Janeiro - eu respeito muito o trabalho do Secretário Ronei, do Tiago Pereira, de toda a equipe - a gente sabe que são técnicos preparados, etc. Mas o Rio de Janeiro está muito atento a essa questão, e é preciso rever. Voo internacional no Santos Dumont? Pelo amor de Deus! Isso não dá!

Bom, muito obrigado. Eu queria apenas trazer essas ponderações, meu Senador Portinho. Parabéns pela iniciativa. Obrigado!

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Deputado Otavio Leite. Apenas uma correção: quando o Deputado Otavio Leite falou dos sítios do estudo do aproveitamento, ele falou Galeão; leia-se Santos Dumont. Não é isso, Otavio?

Abre ele ali... Você abre aí. Abre aí.

**O SR. OTAVIO LEITE** - É, eu falei de Jacarepaguá, porque ali tem um potencial acho que até talvez maior do que as tarifas aeroportuárias, eu queria entender isso no edital. E, quando eu falei do Galeão, eu queria me referir ao aeroporto Santos Dumont. Embora, enfim, é óbvio que o Galeão já está concedido, e quase metade é do povo brasileiro, é da Infraero e esse sítio aeroportuário todo, que tem potencial econômico.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Deputado Otavio Leite.

Quería fazer um acréscimo, e fazê-lo como pergunta, Ronei, é importante para o final.

Considerando esse fator humano, a vontade do passageiro, a gente está falando de pessoas - e é importante, é relevante, como colocou o Deputado Otavio Leite, embora eu tenha a visão de que a preferência pelo Santos Dumont está mais situada aos 10% que foi dito, a Zona Sul e o centro da cidade, mas, considerando o fator humano -, a gente não pode desprezar a manifestação das associações de moradores da Barra e Jacarepaguá com relação à necessidade também do limite de tráfego aéreo no aeroporto de Jacarepaguá e não podemos desprezar, em hipótese nenhuma, a opinião da Associação de Moradores de Laranjeiras, Botafogo, Flamengo e centro da cidade com relação ao fluxo, ao aumento sensível da frequência do fluxo no aeroporto Santos Dumont. Falando de pessoas, o vento que vai lá vem para eles também.

Então, mais uma vez, eu acho que uma audiência pública - acho que todos aqui concordam com a concessão, a questão é a modelagem - é necessária para ouvir, até porque o investidor desse lote, o que vai arrematar, não pode perder essas informações ou não ter essas informações, porque há problemas, como disse o Victer, ambientais no aeroporto Santos Dumont, com relação às RESAs, sem dúvida nenhuma, que são obrigatórias, a construção segundo o edital. E a gente sabe que, para o Ministério Público Federal, no Panamericano, construir uma marina no espelho da Baía de Guanabara já foi um problema, tiveram que reverter, ficaram lá as palafitas por anos. Imaginem construir uma Resa sobre o espelho da Baía de Guanabara!

Temos que considerar nesta audiência pública, que eu acho que é mais uma necessária, as pessoas, os moradores da região, porque eles querem saber: qual é a frequência? Para ter 18 milhões de passageiros, como é o estudo do Santos Dumont, isso significa uma frequência maior de quantos voos? Para que o investidor também não caia numa armadilha de achar que o que ele está pagando ele vai levar.

Dando sequência, eu vou pedir ao meu querido Deputado Federal Paulo Ganime, por cinco minutos...

Não repare, Ganime, eu vou fechar o vídeo aqui, mas estou presente. É que eu estou despachando um outro assunto e escutando, fazendo duas coisas ao mesmo tempo.

**O SR. PAULO GANIME** (Para exposição de convidado.) - Bom dia, ainda é bom dia. Bom dia a todos. Bom dia, Senador Portinho - é um prazer estar aqui com vocês -, nosso colega Deputado Otavio Leite, ex-Deputado Luiz Paulo Correa, nosso Secretário Delmo Pinho. Também cumprimento aqui o Wagner Victer, sempre nos bons debates com o grupo coalizão. Além dele, também o Ronei, o Tiago Pereira - há muita gente aqui para cumprimentar, mas deixo aqui o meu cumprimento

a todos -, o Mauro Osório, que estou vendo aqui, Alberto, Hélio, Tatiane, Priscilla, estou cumprimentando os que estão com a câmera aberta aqui, sintam-se todos cumprimentados.

Eu acho que o debate aqui é fundamental, muito importante e acho que ele já trouxe frutos para a evolução desse tema. Vocês sabem muito bem - e eu, como membro e Líder do Partido Novo, tenho uma visão muito liberal e em parte também alinhada com o que o Governo trazia desde o início para esse debate - que a gente deveria deixar de alguma forma que o mercado se ajustasse e a concorrência ocorresse de forma livre e, claro, as empresas, aquelas que operassem em cada um dos aeroportos - ou a empresa, poderia ser a mesma -, que elas atuassem para garantir o melhor uso de cada aeroporto e consequentemente a melhor solução.

Agora, a gente sabe também muito bem que muitas vezes uma visão de médio e longo prazo e uma visão de curto prazo não se associam, e com isso a gente poderia gerar distorções. Inclusive, a gente viu isso no debate falado, traduzido aqui até pelo Ministro Tarcísio, não nessa agência, mas em outros momentos em que a gente esteve com ele, que a visão dele era muito simplista: "Olha o Galeão tem lá um contrato, vamos deixar o contrato avançar e ver o que dá, se quebrar, quebrou; se sair, saiu; e a gente faz uma nova concessão". Enquanto isso, sem dúvida nenhuma, o Estado do Rio de Janeiro e o Galeão iriam definir e consequentemente a retomada disso seria muito dificultada, se não fosse impossível.

Então, é encontrar o equilíbrio entre essa visão, que é a minha visão liberal de que a gente não deve intervir de forma ampla e absoluta no mercado, inclusive no mercado de aviação, e deveria deixar que as empresas, tanto as empresas de aviação representadas - a gente vê a Gol, a Latam - quanto também as próprias operadoras dos aeroportos, a gente deveria tentar sim, da melhor forma possível, que o mercado trouxesse essa solução. O problema todo é que a gente está falando de algo em que o Estado intervém de forma muito ampla. Inclusive, a própria concessão do Galeão, que foi feita lá atrás, teve interesses que não são necessariamente os melhores interesses da população, uma modelagem ruim, uma concessão com uma outorga altíssima, consequentemente, uma capacidade de operação dificultada.

Então, quando a gente fala de livre mercado - eu sou um grande defensor do livre mercado -, a gente também não pode esquecer de que esse livre mercado só é pleno, só é existente quando o Estado, num certo sentido amplo da palavra, deixa que o livre mercado aconteça de forma livre. Quando há intervenção do Estado de um lado ou de outro, a gente não tem a capacidade de concorrência de mercado de forma absoluta, e é por isso que às vezes é necessário algum tipo de arbitragem. Isso entra também, a situação do Galeão, quando sai do Galeão, na parte de fora, e eu sei que alguns já mencionaram isso, e que é papel também, e deve ser, do Estado, no sentido do Estado do Rio de Janeiro, mas também da Prefeitura do Rio de Janeiro e do Governo Federal, garantir que a infraestrutura dali, de quem chega e de quem sai, tanto do ponto de vista da segurança pública como também dos acessos (*Falha no áudio.*) ... para se chegar no Galeão e também no Santos Dumont, sejam os mais adequados possíveis.

Vocês estão me ouvindo? Parece que travou aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Eu estou ouvindo, a gente está ouvindo, mas a imagem congelou. Isso, melhorou.

**O SR. PAULO GANIME** - O.k. Melhorou, não é? É que travou tudo aqui para mim, não estava vendo mais ninguém, e fiquei com medo de você terem me perdido.

Agora, o que eu não... Em algumas falas que eu ouvi aqui e em outras que eu não ouvi mas vejo em alguns momentos, o que a gente também não pode, por uma vontade seja política ou de visão que cada um de nós temos, é fazer com que a população pague um custo, pague algo que não se justifica mais. É claro que a gente vê, por exemplo, o Galeão como um grande ativo do Rio de Janeiro, do Estado do Rio de Janeiro que, consequentemente, todos nós queremos preservar. E eu acho que é viável sim, não estou dizendo que não seja. O que não pode acontecer é que esse modelo de viabilidade seja algo imposto e algo que seja caro, que seja pago depois pela população, seja por um serviço ou por uma opção de serviço não necessariamente mais adequada para aquela população ou se a gente vai pagar a conta financeiramente mesmo. Então, essa é uma preocupação que eu tenho.

Por isso, eu acho que o debate tem que ser o mais técnico possível, para que gente não vá para um debate dizendo: "Olha, temos que preservar o Galeão; temos que preservar o Galeão". E por quê? "Ah, porque historicamente ele é importante." "Ah, porque ele tem o nome Tom Jobim." Eu estou brincando aqui, mas é nessa linha. A gente não pode ter uma preocupação de salvar o Galeão por salvar o Galeão. Quer salvar o Galeão porque ele pode ser bom para o Rio de Janeiro, por vários argumentos inclusive que eu ouvi agora, mais recentemente, trazidos pelo Senador Portinho: porque para parte do Estado do Rio, por exemplo, ele é muito melhor logisticamente do que o Santos Dumont; porque ele pode ser um *hub* importante internacionalmente; por conta do turismo no Rio de Janeiro, que é importante. Mas o debate tem que ser técnico. O que não pode acontecer é aqui a gente tratar de pontos de interesses individuais, sejam nossos, políticos,

por uma questão política, ou seja até mesmo, por exemplo, como diz a Associação de Moradores de Laranjeiras - eu já morei recentemente em Laranjeiras -, porque isso pode afetar, porque vai ter um pouquinho mais de barulho, porque vai ter um pouco mais de trânsito. Bem, qual é o interesse da sociedade, o interesse do Rio de Janeiro?

É isto que eu acho que o debate tem que ter: viabilidade econômica dos dois aeroportos; viabilidade econômica do nosso sistema de aviação civil, em especial, do Rio de Janeiro; o interesse da população, mas, sim, o interesse amplo da população e não pontual; e o interesse também no uso dos aeroportos.

Não adianta também a gente impor o uso do Galeão, se você tem uma dificuldade de segurança para chegar e para sair do Galeão, se a gente não tem uma infraestrutura viável para chegar lá, se é um aeroporto em que, inclusive, a operação interna dele se torna um grande desafio para organizar, porque você tem que andar meia hora no aeroporto para chegar a seu terminal de embarque ou desembarque.

Então, tudo isso tem que ser visto, tem que ser colocado no estudo e na discussão. Não pode ser uma discussão apaixonada, acalorada ou com interesses pontuais e individuais, mas em cima de função técnica, tentando deixar que o mercado resolva da melhor forma possível e que a intervenção nossa, como classe política, ou do Estado, no sentido amplo, seja só para resolver, sanar os problemas pontuais que venham a ter, inclusive, principalmente aqueles provocados pelo próprio Estado.

Obrigado, Senador. Obrigado pelo tempo. E parabéns mais uma vez pelo debate. Acho o debate importantíssimo. Que a gente trate disso da melhor forma possível. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Deputado Federal Paulo Ganime, sempre um defensor da livre concorrência, do liberalismo. Acho que, nesse aspecto, até nos alinhamos. E o que a gente deve avaliar também é o intervencionismo reverso que às vezes ocorre. E eu acho que isso também foi pontuado na fala de alguns que já se manifestaram.

Apenas, quando se fala muito, eu quero lembrar que o nosso foco é o Santos Dumont, é a modelagem. Ninguém é contra. A gente é a favor, sem dúvida nenhuma, da privatização, acho que todos aqui, da concessão do Aeroporto Santos Dumont. O que se discute é exatamente que isso deve ser, como disse o Deputado Paulo Ganime, avaliado sob o ponto de vista técnico, com base em dados, como disse o Deputado Otavio Leite, de pesquisa, observando o volume de passageiros, o número mágico de 30 milhões, a possibilidade até de aumento, superando os 30 milhões, de uma concorrência até maior entre esses aeroportos.

E, com relação à outorga, eu não posso deixar de pontuar. Muitos dizem: "Ah, a outorga pagou muito caro pelo Galeão". Eu fui ver, o segundo colocado pagou 14 bilhões. Com uma diferença numa concorrência de 14 para 19, é uma concorrência justa, até porque as propostas são fechadas. Então, isso desmonta um pouquinho esse argumento de que pagou caro. E que bom que pagou caro, tomara que pague muito caro por outros aeroportos aqui no nosso País.

Eu quero passar a palavra imediatamente agora ao... (*Pausa.*) ... um instante só - ao Sr. Hélio Borchartt, perdão, representando o Secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais. O Sr. Fernando Scharlack não pôde comparecer e, por delegação, o Sr. Hélio Borchartt, com a palavra por cinco minutos.

**O SR. HÉLIO BORCHARDT** (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos, Senador Carlos Portinho, em nome do Secretário Fernando Marcato, muito obrigado pelo convite. Agradeço também aos demais Senadores, em especial ao Senador Anastasia, daqui do Estado, aos demais Deputados, demais autoridades municipais e estaduais, a todos que estão participando. Então, um bom-dia.

Eu fui chamado aqui para falar sobre Pampulha, que é o nosso filho mais novo aqui. Como o Senador Anastasia pontuou muito bem, Pampulha é um caso *sui generis*, ele é um caso à parte, na verdade. Ele vem num planejamento do Estado há muito tempo, ele já foi o aeroporto mais movimentado do Estado de Minas Gerais, só que chegou num ponto em que já estava sobrecarregado. Ele chegou a operar, em 2004, com 3 milhões de passageiros, muito acima da capacidade dele, que era de 2,2 milhões de passageiros por ano. E, em cima disso, o Governo estadual partiu para o desenvolvimento - como o Senador Anastasia comentou - de um aeroporto que fosse um *hub* internacional, que seria justamente Confins. Ele começou na década de 80, foi concluído e, a partir de 2004, 2005, começou a transferência natural dos voos para Confins. E assim que houve um esvaziamento de Pampulha, que, desde então, teve algumas restrições operacionais, mas não teve nenhuma proibição de aviação regular, só teve restrições quanto ao tipo de aeronave e frequência porque ele já está inserido - como o Senador Anastasia pontuou -, ele já está no meio de uma malha urbana e está totalmente cercado já hoje por residências. Hoje eu tenho alguns problemas, na verdade, de desenvolvimento de infraestrutura ali para expansão. E se eu fosse adequá-lo para poder receber aviação comercial em larga escala, eu teria vários problemas.

Então, partindo disso, é que se pleiteou, em 2019, junto ao Governo Federal, que, em vez de ele ir para sétima rodada, que ele viesse para administração do Governo do Estado, para que o Governo do Estado, dentro da sua competência, analisasse qual seria a melhor alternativa para o aeroporto, porque ele é muito importante para capital mineira, é essencial. Ele está

dentro de Belo Horizonte, uma das maiores capitais do País, então, se analisou isso e se pleiteou em 2019. Ano passado, em 2020, conseguiu assinar essa delegação com o Ministério da Infraestrutura e, já em seguida, a delegação partiu para PMI, quando foram feitos os estudos que subsidiaram a modelagem do aeroporto e, dentro dessa modelagem, se detectou, na verdade, que o aeroporto, em função de restrições operacionais, por não haver - como o Senador Anastasia pontuou - uma demanda reprimida hoje, na região metropolitana de Belo Horizonte... Hoje eu tenho toda demanda atendida, possível de ser atendida somente por Confins. Pampulha hoje não teria a conectividade que Confins tem; na verdade, teria um problema realmente de conectividade. Dentro das restrições operacionais que há hoje, há uma limitação semanal imposta pela Anac em função de obstáculos ou de algumas interferências. De 155 voos semanais, pegaria 21 voos por dia mais ou menos. É muito pouco, se comparado.

Foi feita análise de origem e destino. Então, foi feita uma modelagem com base realmente na vocação dele, até o Secretário Ronei pontuou do sistema multiaerportos. Hoje, eu tenho, dentro do PAN (Plano Aeroviário Nacional) 2018, desenvolvido pelo Ministério da Infraestrutura, Pampulha categorizado como aeroporto metropolitano complementar, porque já há um aeroporto primário, na verdade, que atende, que é um *hub*... Hoje, se eu analisar minha origem e destino de Confins, a maior parte dos passageiros que passam hoje por Confins não são da Região Metropolitana. Então, se analisou tudo isso na modelagem e se chegou à conclusão realmente de que Pampulha tem uma vocação hoje para aviação geral. E Confins atende muito bem a região. Então, foi uma modelagem técnica, em que foram analisadas todas as variáveis, e se chegou a essa conclusão, até porque hoje Pampulha realmente tem essa limitação de operação de 2,2 milhões, que é a capacidade atual, e não há para onde expandir. Realmente, quem conhece o Aeroporto de Pampulha sabe que... Há a barragem, e a própria barragem já é um obstáculo também à operação. Então, o pessoal, às vezes, comenta que, se houver um rompimento da barragem, o aeroporto vai... Há um rio que passa do lado, que passa na faixa de pista. Então, há um terminal hoje que é pequeno, mas não há muito para onde expandir. Eu tenho um estacionamento de centos e poucas vagas, não tenho mais área onde fazer estacionamento.

A modelagem migrou naturalmente para aviação geral, mas não se restringindo, em nenhum momento, à aviação comercial, tanto que, desde 2004, 2005, quando houve essa migração para Confins, não houve, em nenhum momento, restrição total à aviação comercial. Hoje, na verdade, até pela resolução Conac, há uma restrição de que... Pode-se voar de Pampulha para qualquer aeroporto que não seja metropolitano e que seja até 600 mil passageiros. Dentro dessa regra, mais de 90% dos aeroportos do Brasil têm essa característica. Só não posso fazer hoje uma ponte aérea entre BH e São Paulo, BH e Rio, mas, mesmo que essa resolução venha no futuro a não ser mais vigente, nada impede que a atual operadora, que, hoje, por coincidência acabou sendo a CCR, possa explorar isso. Então, ela tem hoje total liberdade para analisar o que é melhor para o aeroporto, para a capital mineira e para o Estado de Minas Gerais.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Hélio.

É bom ter essa experiência, que é muito similar à dos aeroportos que estão... A restrição é de frequência, é de... São estratégias para que exatamente não haja uma concorrência em que um não anule o outro. Eles se complementam. E acho que isso é uma similaridade.

Eu vou chamar o Secretário do Turismo da cidade, o Secretário Bruno Kazuhiro, por cinco minutos.

**O SR. BRUNO KAZUHIRO** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos.

Senador Portinho, um amigo, muito obrigado pelo convite.

Estou vendo aqui outros amigos também, como o Wagner Viter e o Delmo Pinho. Estava aqui o Deputado Otavio Leite. Saúdo o Deputado Luiz Paulo Correa da Rocha, o Deputado Federal Paulo Ganime e o representante do Governo Federal.

Muito obrigado pelo convite, pela oportunidade.

Está aqui Mauro Osório, um especialista em Rio de Janeiro.

Eu quero só, obviamente, reforçar as palavras do Prefeito Eduardo Paes, que é nosso condutor aqui no Rio de Janeiro, e dizer que não é por conta de uma necessidade pontual do Governo Federal que seja justo prejudicar a cidade do Rio de Janeiro, além de manifestar a nossa preocupação do setor de turismo aqui da nossa cidade, da nossa Secretaria de Turismo da Prefeitura do Rio.

Com tudo o que foi dito aqui, não vou me alongar, apenas reforçar todas as preocupações que foram colocadas por especialistas até muito mais embasadamente do que eu, mas dizer da preocupação do nosso setor de turismo da cidade, que se conecta com tudo isso que foi dito, que é a possibilidade de canibalização do Aeroporto do Galeão e conseqüentemente uma competição predatória que gere prejuízo para o Rio de Janeiro, para a nossa economia, para a nossa logística, claro, para o nosso turismo, além de prejudicar, como disse o Wagner Viter, o nosso bairro da Ilha do Governador e todo o entorno, que são fundamentais para a nossa cidade, e gerar um desemprego nessa região.

Então, além das questões econômicas e das questões logísticas que foram colocadas aqui, quero manifestar, como representante do turismo da cidade do Rio de Janeiro, a nossa preocupação com essa perda de conexões, a nossa preocupação com a perda de possíveis turistas estrangeiros por conta dessa modelagem que está sendo proposta, registrar essa nossa preocupação e nos unir às solicitações que foram feitas aqui pelos outros atores de uma revisão por parte do Governo dessa ideia inicial com relação ao edital do Santos Dumont.

Muito obrigado pela atenção, pelo convite. Estamos aqui à disposição na Setur, aqui na Prefeitura do Rio, para esse debate mais aprofundado em outras ocasiões.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Secretário Bruno Kazuhiro, meu grande amigo, tenho grande admiração pelo seu trabalho.

Eu chamo agora, na sequência, o Sr. Sergio Ricardo Martins, que é Presidente da TurisRio (Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro), para os seus cinco minutos. (*Pausa.*)

Na ausência do nosso Sergio Ricardo, até porque o Estado já foi representado também pelo Secretário de Turismo, Gustavo Tutuca, eu vou chamar o nosso Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Sr. Tiago Sousa Pereira. Todos, tenho certeza, têm o maior interesse nas suas colocações.

**O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA** (Para exposição de convidado.) - Obrigado, Senador Carlos Portinho, na pessoa de quem eu cumprimento todos os que estão na audiência, todas as pessoas que estão nos assistindo agora.

Digo que é um prazer a gente aqui da agência participar dessas discussões e entender os anseios, as preocupações. De forma alguma, aqui do escritório (*Falha no áudio.*) ... que impacta a vida das pessoas. Então, a gente tem que entender as peculiaridades e se abrir ao diálogo, motivo pelo qual eu estou aqui.

Parabenizo-o por essa iniciativa, e o Deputado Otavio Leite também, com quem, alguns meses atrás, a gente teve uma conversa na Câmara na Comissão de Turismo, enfim.

E, lembrando, reforçando, a gente está com um processo de audiência pública de que o senhor já falou, Senador Carlos Portinho. Teremos a sessão que, em vista da pandemia, a gente está restringindo, mas há a virtual e há possibilidade de participação na próxima quarta-feira, dia 27, às 14h. No *site* da agência, vocês conseguem todas as informações. É muito importante entender as argumentações para fazer a melhor modelagem. Essa audiência pública é conduzida pela Anac, mas também tem a participação da Secretaria de Aviação Civil.

Bom, esse é o primeiro ponto.

Agora falando um pouquinho da concessão, só para esclarecer alguns pontos. São sítios diferentes que têm... Como o Secretário Ronei falou, o Santos Dumont é um sítio aeroportuário bem menor, tem as suas limitações. E eu ouvi algumas alegações de assimetria regulatória. Não é bem isso. O que aconteceu é que a gente, ao longo das rodadas, tem evoluído, inclusive com os erros que a gente aprendeu das rodadas anteriores. Então, naquelas primeiras rodadas - e aí inclui a do Galeão -, acho que nas três primeiras rodadas, a gente tinha contratos muito prescritivos, com investimentos, contratos muito voltados para a obra. E aí a gente dizia o que e como a gente queria que a concessionária fizesse os investimentos, exatamente quais os investimentos: pista tal, faixa de pista, etc. E agora não: agora a gente foca na operação.

Então, a regulação do Santos Dumont é focada numa operação da aeronave 3C ("três Charlie") e voo por instrumento, não precisão. E a solução de engenharia que a concessionária vai adotar depende dela, não é o Governo que vai definir *ex ante* qual é a solução. Esse é um primeiro ponto. E obviamente, quando a gente for aprovar essa solução, ela vai ter que demonstrar que cumpre os requisitos do RBAC para poder ter o adimplemento contratual. Esse é um primeiro ponto.

A respeito aí da intervenção estatal, da importância, eu acho que é óbvio que cada região tem a sua a sua peculiaridade. E aqui, enquanto regulador e - como o Ronei - como *policy-maker*, formulador de política pública, a gente tem que entender, tem que ouvir e endereçar, e é por isso que a gente está aqui. Mas aí eu gosto de recordar o histórico do transporte aéreo. Isto não é só no Brasil, mas no mundo todo: o transporte aéreo sempre foi muito regulado e, inclusive, as empresas aéreas, além das questões de segurança, questão econômica. E, aqui no Brasil, a desregulamentação aconteceu aí no início deste século muito por força de outros órgãos, não pelo DAC, não pela então autoridade de aviação civil, mas por força do Ministério da Fazenda, por força do Ministério do Turismo, da Embratur, que verificaram, nas experiências internacionais, os ganhos que adivinham da desregulamentação. E isso acabou acontecendo. O primeiro movimento de desregulamentação aconteceu com uma portaria do Ministério da Fazenda de 1999, e, desde então, o processo do transporte aéreo passou por uma desregulamentação muito grande.

No início, as pessoas tinham muito medo dessa desregulamentação. Cada empresa tinha lá o seu foco, tinha a sua vocação, tinha a sua região que atendia. Isso é o que a gente chama em economia de concorrência monopolística: cada empresa era dona de uma região e tal, e as pessoas tinham medo de descontinuidade do serviço, enfim. E o que se viu com a

desregulamentação foi exatamente o contrário: antes o transporte aéreo era o transporte de luxo, hoje é um transporte popular - hoje, não, por causa da pandemia infelizmente tanto o setor de turismo, quanto o setor aéreo sofreram um baque muito grande. O nosso maior transporte é interestadual, e inverteu a *pizza* em relação ao rodoviário. O rodoviário... Antes era 30%/70%, sendo 30% para o transporte aéreo e 70% para o rodoviário. Hoje é o contrário: 70% para o transporte aéreo e 30% para o rodoviário - quando digo "hoje", isso é antes da pandemia.

O crescimento chinês na primeira década de desregulamentação, na década de 2000 (*Falha no áudio.*) O crescimento médio (*Falha no áudio.*) ... superior a de 2010, crescimento de 4% ao ano, muito superior ao crescimento da economia brasileira.

Infelizmente, nessa última década, de um... (*Falha no áudio.*)

Assim, é uma questão que eu coloco para reflexão. Obviamente a gente está num processo de audiência pública, tem que discutir as regras do ponto de vista mais específico, entender as peculiaridades do Rio de Janeiro e de todos os outros blocos, mas é aquele ponto de que a gente partiu de um processo de desregulamentação no transporte aéreo lá atrás, que tinha muito (*Falha no áudio.*) ... e hoje a gente tem um transporte popular, com cada vez mais usuários, tanto é que é mais popular do que o ônibus. Este é um primeiro ponto: os benefícios da competição. E ele cresceu tanto que foi até esse crescimento que deu ensejo ao processo de concessões.

No final da década passada, no final da década de 2010, os aeroportos estavam saturados, e o Governo, na iminência dos grandes eventos, decidiu conceder a infraestrutura aeroportuária. Começou pelos principais aeroportos por conta de Copa do Mundo, Olimpíadas, e esse processo de concessão está aí até agora. Agora a gente está discutindo restringir a oferta.

Enfim, são reflexões que eu faço e que eu deixo para os senhores para contribuir com o debate novamente (*Falha no áudio.*) ... deixando claro que a gente está à total disposição para contribuir, para a gente pensar em regras e em que medida o Estado tem uma capacidade de substituir o pensamento, a iniciativa de milhares de agentes econômicos, que conseguem, sim, mapear as preferências dos consumidores, do setor de turismo, das empresas aéreas que estão aí, etc. Esse processo de regulamentação a gente discutiu com as próprias empresas aéreas. Havia o receio de a gente abrir as fronteiras internacionais lá na época de 2008. Abrimos e as empresas se adaptaram.

Enfim, é essa reflexão que eu faço, mais em alto nível, para que, nessa discussão que nós necessariamente faremos durante esta audiência pública, a gente tome a decisão mais racional, considerando o bem-estar das pessoas, o bem-estar de todo mundo. Enfim, o aeroporto é um meio para fazer com que as pessoas atinjam o seu bem-estar de se locomover e de ter (*Falha no áudio.*)

Mais uma vez, estou à disposição para o debate.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Tiago.

É esse o espírito realmente desta audiência pública para que a gente possa se manifestar e cuidar, sim, do bem-estar das pessoas, mas, como foi pontuado também, do desenvolvimento estratégico do Estado do Rio de Janeiro, da cidade, da importância do funcionamento articulado desses aeroportos.

Eu passo agora ao Sr. Delmo Pinho, que representa aqui a Associação Comercial do Rio de Janeiro.

O Sr. Delmo Pinho é um técnico dos mais qualificados, foi, inclusive, Secretário de Transportes do Rio de Janeiro até pouco tempo.

Delmo Pinho com a palavra.

Eu vou fechar aqui, Delmo, mas eu estou te ouvindo, fazendo duas coisas ao mesmo tempo.

**O SR. DELMO PINHO** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos.

Agradeço o convite em nome da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

Prestei muita atenção nas palavras do Dr. Tiago, da Anac, afinal de contas, nós somos colegas, porque eu sou engenheiro, trabalhei por pelo menos 20 anos na Infraero e no DAC.

Gostei muito do que você falou, Tiago, sobre a questão de aprender com o passado e com as experiências do passado. O que eu lamento dizer é que a modelagem que foi apresentada pela Anac esquece exatamente este princípio: aprender com as experiências do passado.

Então, o primeiro ponto que eu gostaria de destacar é que o Galeão foi planejado, projetado e construído pelo Governo brasileiro para ser um *hub* nacional e internacional, e esse *hub* era o maior aeroporto do Brasil até 1991, quando o aeroporto de Guarulhos o ultrapassou em número de passageiros. Com isso, na época, o Rio de Janeiro perdeu, de fato, muitos

voos nacionais e, por consequência, internacionais. Mas era natural que isso ocorresse porque a economia de São Paulo tem três vezes o tamanho da do Estado do Rio ou da do Estado de Minas. Então, o que acontece em São Paulo escapa à lógica da maioria dos locais do Brasil. Na verdade, eu diria que São Paulo é uma exceção, porque a massa econômica de São Paulo tem 35% do PIB do Brasil. E são 45 milhões de habitantes; a cada cinco brasileiros, um mora em São Paulo. Então, eles têm uma massa operacional econômica, para aviação civil ou para porto, por exemplo, que ninguém no Brasil consegue ter igual.

Como o País não pode depender somente de um *hub*, seja portuário ou aéreo, o Governo brasileiro, ao longo de décadas, investiu - pasmem! - quase US\$10 bilhões no Galeão. Foram investidos US\$10 bilhões no Galeão! Então, a primeira coisa que causa um pouco de espície é que o Governo brasileiro, que é o dono do Galeão, onde ele investiu US\$10 bilhões quase... Ele é o dono do Santos Dumont. No Galeão, ele tem 49% das ações da concessão também.

Então, esse assunto tem que ser analisado de forma integrada, porque o dono desses dois ativos, da maneira como está na modelagem, certamente, vai perder dinheiro. Então, essa questão do Tesouro Nacional... Eu acho que não mostraram isso para o Secretário do Tesouro porque senão ele iria enlouquecer: "Ora, vocês apresentam um negócio que vai me dar prejuízo de um lado, para dar um lucro menor do outro?". Ou o senhor acredita que a concessão do Santos Dumont possa pagar o que a concessão do Galeão paga? É evidente que não pode!

A segunda coisa é que a modelagem econômica que foi apresentada nos estudos da Anac é absolutamente insuficiente. Eu não sou economista, sou engenheiro, mas a gente percebe isso de cara, porque exatamente isso que eu lhe falei, além dos prejuízos econômicos para a população e para a economia do Rio de Janeiro (*Falha no áudio.*)

... do Brasil, relacionados à questão dos engarrafamentos excessivos no Santos Dumont, à questão ambiental, a uma série de outras coisas, às perdas econômicas indiretas que a nossa indústria vai ter... As nossas indústrias do petróleo, dos fármacos e do turismo dependem fundamentalmente de um *hub* internacional, e, se esse *hub* não estiver no Rio de Janeiro, ele vai estar em outro Estado. Agora o senhor imagine o Rio de Janeiro... O primeiro mercado turístico internacional do Brasil é a cidade do Rio, e a cidade de Búzios é o oitavo mercado. Então, o Rio de Janeiro tem esses dois ativos. Os turistas não vão conseguir mais chegar, em voos internacionais, ao Rio de Janeiro vindo diretamente para o Rio pelo Galeão; virão por São Paulo, virão por Brasília. Olhem a perda indireta que o Rio de Janeiro, principal destino turístico internacional do País, começará a ter por ser um destino subsecundário, porque o cara vai chegar a São Paulo ou a Brasília para poder depois pegar um outro avião para vir para o Rio!

Então, tudo isso, somando, dá um prejuízo econômico para a sociedade enorme. Isso sequer passou na modelagem da concessão, na modelagem econômica. Vocês ficaram muito ligados na modelagem financeira, e na modelagem financeira, desculpe, também erraram. Imaginem uma coisa: está patente que, com o aeroporto com 36% dos voos, que é o Galeão, e o Santos Dumont com 64%, mais ou menos nessa proporção, o que vai acontecer com a concessão do Galeão, algo que obrigatoriamente tinha que ter sido analisado na questão financeira? A concessão vai quebrar. Os senhores acham que, depois que essa concessão quebrar, no dia em que ela for relicitada, alguém vai pagar R\$18 bilhões ou R\$19 bilhões por ela? É evidente que não, é evidente que não. Então, esse prejuízo latente tinha que entrar na conta financeira de vocês, mas não entrou. Então, não foi feita essa avaliação econômica e financeira do desencaixe da perda do Tesouro Nacional. Desculpem, mas a modelagem está muito inadequada.

Finalmente, eu queria dizer o seguinte: vejam a experiência do passado. Eu e outros aqui que estamos presentes nesta audiência tivemos a oportunidade de, em 2004, ter o mesmo problema. Em 2002, o Santos Dumont, pela primeira vez, teve mais passageiros que o Galeão, o que era um absurdo. E aí, nessa época, nós apresentamos novamente... Até para ir para a Argentina você tinha que ir a São Paulo para pegar avião; você não ia mais do Rio de Janeiro. E o que aconteceu? Foi uma estratégia conjunta do Governo do Estado com o Departamento de Aviação Civil, que viu a oportunidade... O regulador da aviação civil viu a oportunidade - o Brigadeiro Godinho era o Diretor-Geral - de reorganizar esse mercado, porque, da mesma maneira, não se podia deixar o Galeão, que já era um aeroporto muito grande, quebrar também. Porque é o seguinte: cada hora que um equipamento ou um aeroporto nacional é desaproveitado e você tem que injetar mais passageiros em outro aeroporto, a sociedade é que está bancando esse custo de fazer esse investimento a mais. E ela arca com o custo também da perda financeira do desaproveitamento. E, volto a dizer, a análise econômica e financeira que foi apresentada para o Santos Dumont sequer aborda isso. Não há como essa concessão dar resultado positivo para o Tesouro da maneira como ela foi modelada.

E, nessa época, o Rio de Janeiro puxou esse assunto junto ao Governo Federal e ao DAC, e foi por isso que, em março de 2005, o Departamento de Aviação Civil, que é como se fosse a Anac hoje mais ou menos, baixou três portarias organizando o uso dos aeroportos centrais do Brasil, Santos Dumont, Pampulha e Congonhas. É que São Paulo é uma situação diferente do resto do Brasil: lá há tantos passageiros que há mercado para tudo, não se precisa de uma grande organização. Mas isso foi feito no Rio e em Minas com grande sucesso. Até que, em 2009, a Anac, por uma análise equivocada da legislação

de sua criação, veio ao Governo do Rio de Janeiro e disse que tinha que abrir o Santos Dumont. De 18 companhias de aviação que operavam no Estado do Rio, no Santos Dumont e no Galeão, apenas uma não confirmou que, se abrisse o Santos Dumont de forma desregrada, ia dar tudo errado, e o problema que nós tivemos em 2004, em 2000 e em 2003 ia voltar com mais intensidade. Então, infelizmente, o Estado do Rio naquela época não fez o que está fazendo agora. Naquela época, em 2009, o Rio de Janeiro concordou com a Anac, e aí começou novamente o nosso percalço de ter um problema que já estava resolvido começando a ser desorganizado de novo. Como muito bem falou o Senador Anastasia, testemunha da época - e eu acompanhei isso de perto -, o Estado de Minas não permitiu que a Anac cancelasse a portaria, porque se entraria em questões judiciais, o Tribunal de Contas ia cassar a licença ambiental do aeroporto... O fato é que a Anac não fez nada lá, e por isso eles conseguiram manter o *hub* de Confins. E agora, de forma muito acertada, o Governo Federal passou a Pampulha para Minas Gerais, para ela tocar as questões dela pra frente.

Lembro o seguinte: no ano passado e no ano retrasado, eu, como Secretário de Estado, estava em tratativas com o Governo Federal para o aeroporto de Jacarepaguá não fazer parte do bloco do Santos Dumont, porque nós pretendíamos que esse aeroporto fosse concessionado junto com todos os aeroportos pequenos do interior do Rio de Janeiro. Então, o lucro, principalmente o lucro de arrendamento imobiliário de Jacarepaguá, ia sustentar Resende, Paraty, Nova Iguaçu, Itaperuna, todos esses nossos aeroportos do interior. E, no plano que vocês fizeram, vocês deviam ter consultado mais a sociedade e os técnicos do Governo. Não esqueçam o seguinte: a sede do saber aeronáutico do Brasil ainda reside no Rio de Janeiro. Todos os órgãos mais importantes da Aeronáutica estão no Rio de Janeiro, e uma grande parte dessa memória está no Rio de Janeiro. Não vamos errar duas vezes pelo mesmo problema.

Minha última palavra, Senador, é um alento. Olha só, em janeiro de 2020, nós tivemos sérios desentendimentos com o Ministério da Infraestrutura na audiência pública da concessão da Rodovia Presidente Dutra e da Rio-Santos, a maior concessão rodoviária da história do Brasil. Foi uma confusão porque as opiniões, exatamente como agora, estavam todas divergentes. Só que nós tivemos maturidade, os dois lados, de sentar e dizer: olha, vamos ver direitinho quem está certo e quem está errado na matemática e na economia. Bom, palavras do Ministro Tarcísio, que ele disse inclusive numa *live*: "Olha, o desentendimento foi muito grande, mas foi muito bom, porque nós conseguimos, no fim das contas, ter uma modelagem para a Dutra que eu diria que é simplesmente sensacional: conseguimos baixar o pedágio, conseguimos ter obras mais precisas, conseguimos melhorar enormemente a qualidade dos investimentos e agilizar os investimentos."

Então, nós temos, Tiago, Senador Portinho, tudo na mão agora para poder sentar e ver a matemática e a economia do negócio. Agora, olhem suas palavras, vejam o passado recente. Não vamos insistir errando, porque nós erramos em 2009, e já tínhamos acertado em 2004.

E o depoimento do Senador Anastasia mostra que o que Minas Gerais conseguiu junto conosco em 2005, barrando a questão do sem limite para o Santos Dumont... Em Minas, isso já tem, de 2005 até 2021, 15 anos de sucesso. A experiência também comprova isso. Vamos, então, dar as mãos e vamos fazer uma modelagem nova. Essa modelagem econômico-financeira está muito ruim. Quem fez uma análise extensa dela foi o engenheiro Castelo Branco, inclusive numa nota técnica que nós fizemos de contribuição recente para Anac.

Muito obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Delmo, por sua contribuição. Até deixei um pouquinho mais, porque é técnica e é importante, além de histórica.

Acho que o Sr. Bernardo Niskier, arquiteto e consultor na área de projetos de aeroportos, não está conectado. Então vamos seguir e ouvir... E eu até agradeço que atentamente as companhias aéreas aguardaram e também puderam entender a cabeça, o que passa, essa massa crítica que a gente vem formando. A opinião de vocês é muito importante.

Eu vou dar sete minutos ao todo, porque eu sei que a Gol tem três representantes, a LATAM tem três, e a Itapemirim, nossa recém-instalada no aeroporto RIOGaleão, também pediu para falar. Então, eu vou dar sete minutos cravados, sem tolerância, para que primeiro a LATAM, pela ordem aqui, se manifeste e, na sequência, a Gol.

**A SRA. PRISCILLA YUGUE** (Para exposição de convidado.) - Bom dia, Senador!

Obrigada pelo convite e pela oportunidade de a Latam poder se manifestar nesse debate.

Gostaria de cumprimentar todos os presentes e deixar nossa contribuição como operador aéreo.

A gente gostaria de sinalizar que a gente entende que Santos Dumont e Galeão têm, sim, potencial para coexistir, justamente porque, em função da localização, da infraestrutura, de públicos diferentes, esses aeroportos têm vocações diferentes, e a gente vê como muito positiva a concessão do Aeroporto Santos Dumont, na medida em que a gente consegue com isso acelerar todos os investimentos. No ponto de vista de infraestrutura, isso tem um impacto super relevante para o passageiro, à medida que a gente melhora a experiência dele, moderniza o aeroporto e, além disso, consegue regularizar

uma série de inconformidades também no campo de voo do aeroporto, o que aumenta a segurança, que é um pilar fundamental para toda a aviação, principalmente para a Latam.

O que é importante para a gente nesse contexto? Que, com a concessão dos aeroportos, tanto Congonhas quanto Santos Dumont, essa vocação desses aeroportos seja mantida. Então, a gente defende que a operação internacional deve ficar limitada a Galeão e Guarulhos, que a gente não deveria ter uma operação internacional nos aeroportos Santos Dumont e Congonhas.

No entanto, quando a gente fala de operação doméstica, a gente entende que já existe uma limitação natural pelo próprio comprimento de pista, pelas aeronaves, pelo alcance das aeronaves que a gente consegue colocar nesses aeroportos. Então, naturalmente, eu não consigo operar todo o leque de rotas que a gente consegue operar no Galeão em Santos Dumont. Então, isso a gente entende que já é uma limitação natural do ponto de vista de infraestrutura, e a gente defende a plena liberdade do ponto de vista econômico, de a Latam conseguir - assim como as demais companhias aéreas - ter a liberdade para operar as demais rotas domésticas que forem operacionalmente viáveis e economicamente atrativas para as companhias. Então, a gente não concorda com qualquer limitação no sentido de restringir quais são as rotas e quais são os aeroportos que podem ser operados no Santos Dumont.

Então, acho que, a princípio, as contribuições da Latam são essas.

Não sei se eu entendi corretamente, Senador, mas a Latam está operando 33 frequências semanais, agora de Galeão a Guarulhos. Então, se você precisar usar essa rota e ter um voo direto, a Latam está aí oferecendo. Convido o senhor a participar e a voar com a gente.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Talvez tenha sido o horário, pelo meu compromisso, e não pela frequência, porque eu voei de Latam, inclusive.

Eu gostaria de chamar a Renata Fonseca, da Gol, para dar a sua contribuição. Agradeço imensamente, pedindo desculpas; eu vi o nosso Presidente da Gol presente, mas eu precisava seguir aqui até um protocolo, uma hierarquia lógica aqui da condução.

Com a palavra, por sete minutos. *(Pausa.)*

Renata?

É só o áudio, acho que o seu áudio está fechado.

Obrigado, ótimo.

**A SRA. RENATA FONSECA** (Para exposição de convidado.) - Consegui.

Obrigada, agradeço, Senador, não estava conseguindo tirar do mudo.

Boa tarde a todos, em nome do nosso Presidente, pedimos desculpas; o nosso Presidente já tinha um compromisso anteriormente, mas fez questão de comparecer pela importância desta discussão e pela importância desta Casa.

Eu vou passar a palavra para o nosso assessor da Presidência, o Sr. Alberto Fajerman, que vai trazer as nossas contribuições. Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Alberto, perdão, eu havia visto a sua imagem.

Alberto Fajerman, com a palavra.

**O SR. ALBERTO FAJERMAN** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde! Já, gostaria de cumprimentar o Senador Carlos Portinho e, em nome dele, a todos os Congressistas, cumprimentar todas as autoridades, os colegas da Anac, da Secretaria de Aviação Civil, enfim, todas as pessoas que estão comparecendo e ouvindo esta audiência.

De uma maneira geral, a GOL apoia o projeto de concessão dos aeroportos que, nós acreditamos, trouxe significativos benefícios para o sistema aeroportuário, tendo em vista o robusto investimento que foi feito nos aeroportos.

As rodadas de concessão, como já foi falado anteriormente, têm sido aprimoradas, a concessão por concessão, e acreditamos que ainda tenhamos tempo para outras melhorias.

Esta audiência nos dá muito prazer de participar porque acreditamos que é a melhor maneira de ouvir todos os interessados para chegar a um resultado melhor.

Em relação ao tema específico que nós estamos debatendo, o Galeão e o Santos Dumont coexistem desde sempre. Eu devo ser um dos mais antigos desse sistema de aviação civil, e, desde que eu me conheço, existe o Santos Dumont e existe o Galeão, e nós achamos que podem continuar coexistindo.

A GOL, especificamente, é a maior empresa doméstica a operar no Galeão. Nós temos aproximadamente 70% da oferta doméstica no Galeão - só para se ter uma ideia, nós temos 18 destinos para os quais voamos a partir do Galeão e 7 ou 8 destinos que voamos a partir do Santos Dumont, e temos alguns destinos comuns. Muito discutiam para que passageiro é melhor: passageiros da Zona Sul, passageiros da Zona Oeste, passageiros até da Zona da Mata, o que foi falado. Tanto isso é verdade que nós temos alguns destinos em que a gente voa dos dois aeroportos. Nós voamos do Santos Dumont para Porto Alegre, nós voamos do Galeão para Porto Alegre; nós voamos para Brasília do Santos Dumont e voamos para Brasília do Galeão.

A limitação é operacional. A colega da Latam acabou de dizer. É o comprimento de pista, o que, naturalmente, já diz para onde... Se eu quero voar para determinado lugar, qual aeroporto é melhor servido? O Galeão sempre será o maior aeroporto internacional do Rio de Janeiro, até porque as empresas internacionais que aqui voam... E a gente tem a mania de chamar de internacional só o que é do outro lado do oceano, acima do Equador. Internacionais são os nossos vizinhos também. Mas considerando internacional como os Estados Unidos ou os países da Europa, pelo tamanho dos aviões que eles usam, só podem utilizar o aeroporto do Galeão, que é um magnífico aeroporto, com equipamento muito bom.

Então, resumindo, eu gostaria de dizer que nós somos favoráveis à coexistência dos dois aeroportos e, operacionalmente, nós temos a destinação de cada mercado pela própria estrutura dos aeroportos.

Obrigado e estamos totalmente à disposição para qualquer pergunta que houver daqui para frente.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado.

Eu vou seguir com o representante da companhia aérea Itapemirim, e é o último a se manifestar. No final, o Ronei ou a Anac, Tiago... Eu nem vou fazer... Eu vou fazer uma conclusão muito rápida depois de vocês e vou dar a palavra antes, para que vocês possam fazer o fechamento dessa reunião, até como uma oportunidade, depois de tantas contribuições.

Ricardo com a palavra.

**O SR. RICARDO BEZERRA** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde, Senador. Boa tarde a todos.

Só um minutinho, só vou virar minha câmera aqui, porque eu não estou conseguindo... Mas Senador, eu estou aqui no carro, desculpe, eu não estou conseguindo acessar a câmera. Mas boa tarde a todos. É um prazer participar da audiência agora.

É um tema muito importante essa concessão dos aeroportos centrais, tanto o Galeão como o Santos Dumont. Tanto o Congonhas como o Santos Dumont são importantes para a aviação civil, e, sem dúvida nenhuma, há todo um histórico e toda uma gama de serviços que prestam para a aviação.

A Itapemirim já voa hoje para o Galeão. Temos, sim, interesse também em voar para o Santos Dumont. É um aeroporto-chave no Brasil. A sua vocação é executiva, como é a de Congonhas. Então, esse público sempre atrai muito a aviação e é importante. O Santos Dumont está se desenvolvendo. Importante no Santos Dumont são as vias de acesso ao aeroporto. É com isso que o Estado tem que se preocupar, a Prefeitura tem que se preocupar, para dar condições, como foi feito em Minas Gerais, condições boas de acesso para o aeroporto, o que, sem dúvida, vai melhorar o trânsito para lá, vai melhorar a capacidade de os passageiros chegarem até o aeroporto.

A concessão, tanto do Santos Dumont como de Congonhas, é importante para o Brasil. É para cada vez desenvolver mais esses aeroportos. Eles são centrais, como eu já disse, são aeroportos executivos, e é de suma importância que eles se desenvolvam com tecnologias que o poder privado tem condições de atender nesse momento.

Então, a Itapemirim vai continuar voando para o Galeão, mesmo que seja privatizado o Santos Dumont. Mesmo que a gente tenha condições de ter pouso para o Santos Dumont, a gente vai voar também para o Santos Dumont, mas também vamos continuar, porque é um *hub* importante já o Galeão.

Acho que essa é a nossa contribuição por enquanto, Senador. Qualquer coisa estou à disposição aí de vocês.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Fávaro. PSD - MT) - Muito obrigado, Ricardo.

Eu ainda estou devendo a visita a vocês lá, no Aeroporto Tom Jobim, porque me foi feito o convite.

Eu vou passar a palavra agora... Ronei e Tiago, ambos representam o Governo, eu acho que um pode dar uma palavra final a respeito de tudo isso, e, na sequência, eu vou concluir com uma manifestação breve, porque já vamos aqui chegar ao nosso limite de tempo.

Ronei, com a palavra.

Se o Tiago quiser os dois minutos de tolerância do Ronei, eu cedo também. Está bem, Tiago?

**O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN** (Para exposição de convidado.) - Obrigado, Senador Portinho.

Bom, muitos pontos foram levantados aqui, eu acho que pontos importantes, pontos relevantes. De novo o Governo Federal está aqui para ouvir, para acolher esses insumos e subsídios importantes para a discussão.

Eu vou rapidamente aqui... A gente vai, é claro, aprofundar. Inclusive, semana que vem, há uma outra audiência pública que vai acontecer na Comissão de Turismo, com o Deputado Otavio Leite, o Deputado Bacelar; vai ser um prazer, estaremos lá também.

Mas eu queria trazer três esclarecimentos aqui importantes, que a gente houve muito esses pontos na imprensa, na discussão, e eu acho importante esclarecer. O primeiro é com relação ao fato da proposta regulatória ser uma proposta arrecadatória, ou seja, "o Governo Federal está querendo fazer dinheiro com a concessão do Santos Dumont". Isso não é verdade. Só queria deixar isso muito claro. Na verdade, é o contrário: a nossa modelagem é uma modelagem que privilegia o investimento, privilegia o investimento para a melhoria de conforto, para a melhoria de segurança, para a melhoria da qualidade do serviço prestado para a população, e desprivilegia - se é que existe essa palavra - a outorga. Isso já aconteceu no passado. De fato, nós já tivemos modelagens regulatórias de concessões de aeroportos que privilegiavam a arrecadação por meio de outorga, mas não é o caso; desde a nossa quarta rodada - essa é a nossa sétima -, nós privilegamos realmente nível de conforto, nível de serviço.

Números falam por si sós. No bloco do Aeroporto de Santos Dumont, são 2,4 bilhões de investimentos; só no Aeroporto Santos Dumont, 1,3 bilhão de investimento em nível de conforto, de serviço, de segurança. Nós temos um valor de outorga na casa de 350 milhões. Então, só a discrepância desses números já demonstra que estamos, na verdade, abrindo mão de outorga e estamos focando nos investimentos, tanto no investimento no principal aeroporto do bloco, que nesse caso é o Santos Dumont, como nos demais aeroportos regionais.

E aí eu queria puxar o segundo esclarecimento, que é a questão do subsídio cruzado. A gente ouviu falar: "Ah, o Rio de Janeiro então vai bancar aeroportos de Minas Gerais? Isso é um absurdo. Como assim o Rio de Janeiro vai ter que bancar um aeroporto de outro Estado?". Subsídio cruzado é um sistema que sempre aconteceu e acontece hoje, no setor de aviação civil. O Aeroporto de Santos Dumont já é superavitário na mão da Infraero; não neste ano, porque este ano a gente tem a questão da pandemia, mas historicamente ele é um aeroporto superavitário. O Aeroporto de Jacarepaguá também é superavitário nas mãos da Infraero. E esse superávit desses aeroportos já é utilizado para pagar a conta de aeroportos deficitários no Brasil inteiro, no interior do Amazonas, no interior do Pará. O sistema de subsídio cruzado é inerente ao sistema de aviação civil. Prova disso é o aeroporto de Macaé, um aeroporto importante na região norte do Estado do Rio de Janeiro, que recebe agora o subsídio cruzado diretamente do aeroporto de Vitória, no Espírito Santo, operado brilhantemente por uma operadora suíça, a Zurich Airport, da nossa quinta rodada de concessão.

E, naquela época da quinta rodada, nós tivemos essa mesma discussão com o Estado do Espírito Santo, que achava um absurdo, uma heresia o Estado do Espírito Santo bancar um aeroporto no Rio de Janeiro. Nós explicamos e o Governo do Espírito Santo entendeu muito bem isso, que, de fato, o sistema de subsídio cruzado é inerente ao transporte aéreo. Transporte aéreo vai de um ponto A para um ponto B; portanto, nós precisamos ter aeroportos em níveis de serviços adequados nos dois pontos. Não basta ter só a origem e também não basta ter só o destino.

Aqui, de onde eu estou falando hoje, o aeroporto de Congonhas, ele vai subsidiar vários aeroportos no interior do Mato Grosso, como Ponta Porã, como Corumbá; como Altamira, no Pará, como Santarém, como Marabá e outros diversos aeroportos, que serão subsidiados pelo Aeroporto de Congonhas, assim como a gente teve o aeroporto de Recife subsidiando Campina Grande, Juazeiro do Norte, Maceió, João Pessoa, etc.

Então, a política pública de subsídio cruzado na aviação é salutar ao setor de aviação, e a modelagem de concessão que nós temos hoje no Brasil é vista como de altíssimo padrão do ponto de vista de política pública, exatamente porque coloca essa questão do subsídio cruzado. Então, é natural que isso aconteça.

O outro ponto importante, meu terceiro ponto, rapidamente, é a questão do voo internacional no Aeroporto Santos Dumont, que muito se tem falado. Senhores, aqui a gente tem que ser muito sincero. Nós estamos falando aqui de uma possibilidade teórica de voos internacionais no Aeroporto Santos Dumont. Essa questão é muito mais uma questão de uma bandeira, olhando lá para o futuro, daqui a 20, 30 anos, quando nós teremos aviões diferentes, que poderão pousar e decolar de maneira mais curta, talvez até na vertical, são os chamados VTOLs (*Vertical Take-Off and Landing*) e os STOLs (*Short Take-off and Landing*). Isso é uma tendência para daqui a 20, 30 anos. E pode ser que lá, daqui a 20, 30 anos, a gente tenha viabilidade operacional de ver um voo do Santos Dumont para um destino internacional.

Hoje, como muito bem colocaram os representantes das companhias aéreas, o Aeroporto Santos Dumont é limitado por natureza, a sua pista e as suas dimensões territoriais limitam naturalmente o aeroporto. Ora, do Aeroporto Santos Dumont não se vai com viabilidade econômica muito longe, esse é o ponto, não se vai e não se irá, num futuro bem distante, inclusive, muito longe. Pode ser que lá na frente a gente consiga alguma coisa. No melhor dos cenários, num cenário

hipotético, jogando essa limitação ao extremo, nós teremos voos do Santos Dumont para Montevidéu, no Uruguai, no melhor dos cenários, mesmo assim, com restrições severas de capacidade, de carga, de *payload*, de passageiro. Então, de fato, a questão dos voos internacionais, na nossa modelagem, tem muito mais um papel de possibilidade teórica, mas ela não tem, de fato, perspectivas de curto e médio prazos para poder acontecer.

Então, esses três pontos eu queria esclarecer, porque são pontos importantes, há diversos outros em que a gente precisa tocar.

Mas eu queria deixar uma mensagem final, queria convidar a população do Rio de Janeiro, queria convidar a bancada do Rio de Janeiro tanto municipal, estadual como federal, para que a gente discutisse esse assunto, como estamos fazendo aqui hoje, mas com um viés um pouquinho diferente. Eu queria discutir esse assunto - e convido todos a fazerem isso - com um viés de, ao invés de dividirmos a demanda reduzida que hoje o Rio de Janeiro enfrenta - enfrenta em decorrência de uma série de questões que os senhores bem conhecem, questões econômicas, questões políticas, questões conjunturais do Rio de Janeiro, temos uma demanda reduzida hoje -, ao invés de discutirmos uma divisão dessa demanda - ou seja, a demanda já está pequena e nós estamos discutindo uma repartição dela, quem fica no Santos Dumont e quem fica no Galeão. Ora, vamos mudar essa discussão para uma discussão de crescer essa demanda, vamos fazer o Rio de Janeiro rapidamente se tornar o segundo maior terminal aéreo do Brasil de novo, como já foi no passado. Vamos mirar para 30 milhões de passageiros, o Rio de Janeiro já teve movimentação próxima a 30 milhões de passageiros.

E, nesse cenário de uma terminal Rio de Janeiro expandida - de novo, transporte aéreo é meio, não é fim -, isso representa economia do Rio de Janeiro. Nessa terminal do Rio de Janeiro, devidamente expandida com a sua demanda, tem espaço para todo mundo, tem espaço para o Galeão, tem espaço para o Santos Dumont, tem espaço para voos de todas as naturezas partindo dos dois aeroportos. O representante da GOL, Alberto Fajerman, muito bem colocou: existem mercados que são operados nos dois aeroportos, vários mercados são operados, voos no Galeão, voos no Santos Dumont.

O fato é que o Brasil tem infinitas possibilidades no ramo da aviação civil. Nós estamos trabalhando para crescer o mercado. O mercado brasileiro, 15 anos atrás, processava 30 milhões de passageiros; hoje, processa 120 milhões; e nós estamos buscando 200 milhões.

É exatamente para isso que nós convidamos o Rio de Janeiro a colaborar nesse processo de ampliação do mercado. Não devemos dividir o mercado do Rio de Janeiro, devemos ampliar o mercado do Rio de Janeiro. E aí a gente traz o bem-estar para toda a sociedade carioca, fluminense e brasileira.

Fica aqui essa contribuição do Governo Federal, sempre aberto ao debate, sempre aberto à discussão. Contem sempre conosco. Eu tenho certeza, como o Delmo Pinho muito bem colocou, de que nós vamos chegar, sim, a um bom termo, a um termo conversado, combinado, de modo que nós possamos atender ao interesse da sociedade fluminense, carioca e brasileira.

Obrigado.

É um prazer estar aqui com vocês. Estamos sempre à disposição.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Muito obrigado, Ronei, ao Ministério da Infraestrutura. Leve o meu carinho, a minha admiração ao Ministro Tarcísio.

Como eu disse, o interesse desta audiência pública é também levar ao conhecimento o posicionamento do Estado e da cidade do Rio de Janeiro.

E não é um palanque eleitoral e nem será. Isso é do interesse de todos, de todo cidadão fluminense, de todo cidadão carioca. Você viu, Ronei, e peço para transmitir, exatamente para que não tenham dúvida disto, de que aqui estão: PL, que é base do Governo; do PSDB, estou vendo aqui Luiz Paulo; do Novo, Ganime; DEM; enfim, representante até do PT, o André Ceciliano; também toda a equipe técnica da Alerj, Mauro Osório, Victor e o próprio Luiz Paulo. Então, é o que nos une... E estava o Prefeito da cidade, que é do PSD. Então, isto é o que nos une: o interesse na defesa do que é estratégico para o Rio de Janeiro.

Eu acho - e venho dizendo há algum tempo - que o que faltou... É lógico que ainda há o espaço para este debate, mas é um debate um pouco açodado, na medida em que há um edital já na rua. O Rio de Janeiro gostaria de ter participado da discussão antes do edital. O Rio de Janeiro gostaria de ter tido o mesmo privilégio que o Governo de Minas teve, que foi o de licitar sozinho o seu secundário aeroporto - no caso lá, Pampulha. E aqui há interesse também do Estado do Rio de Janeiro de poder licitar, como fez Minas Gerais, o Santos Dumont, até porque, se deu resultado lá, aqui o resultado será ou seria muito melhor. Eu não sei o que levou o Governo Federal a privilegiar Minas Gerais nesse caso. Isso é uma coisa que, para mim, é inexplicável, mas acho que a gente tem tempo ainda em outras audiências para poder aprofundar.

Eu queria tratar de algumas conclusões que eu levo desta audiência. A primeira delas é de que todos são a favor da concessão do Aeroporto Santos Dumont. Não há ninguém que tenha se oposto. Não é a privatização de uma empresa pública que dá discussão, que dá quebra-quebra na Bolsa, não há nada disso. Todo mundo aqui é a favor da concessão da privatização do Aeroporto Santos Dumont.

A segunda questão, que me fica clara - e eu peço que daqui já saia uma reflexão, porque, se a gente puder vencer por etapa algumas batalhas, já é de grande valor -, é de que voos internacionais no Santos Dumont são uma expectativa remota futura, quem sabe. Então, por que o edital não limita essa possibilidade somente a quando os dois aeroportos alcançarem o número mágico de 30 milhões, que nunca alcançaram? Se puder colocar o gráfico que eu separei e que é até de uma publicação de hoje, para que ele comprove o que eu estou dizendo... A demanda maior que tivemos foi perto de 27 milhões, se eu não me engano, em 2017. Está aí para todos assistirem. A gente nunca chegou perto dos 30 milhões. A gente não pode tratar como verdadeiro o que não é. Não temos, nem nunca tivemos, 30 milhões somados de passageiros nos dois aeroportos - fato, fato.

Então, com relação à questão internacional, também acho que há um consenso aqui entre os convidados de que ela só é viável hipoteticamente no futuro, quem sabe, e aí deve haver uma limitação que é de quando os dois aeroportos somados chegarem a 30 milhões, que é um número mágico de concorrência em qualquer estudo - e eu tive acesso a muitos deles. Isso já seria uma grande contribuição que desta audiência a gente tira como consenso para o edital.

A segunda, que me parece ser um consenso da grande maioria, é de que os três aeroportos de Minas Gerais não devem estar nesse bloco. Eu entendo a questão do subsídio cruzado. Mas o Santos Dumont, pela sua capacidade histórica de passageiros, não é Congonhas. Ele não vai carregar três aeroportos de Minas Gerais. Ele não vai ter conectividade com os aeroportos que ele vai levar de Minas Gerais. E pior, Ronei: o que me parece é que, ao colocar esses três aeroportos de Minas Gerais, a gente está limitando os *players* dessa concorrência, porque, se for somente o Santos Dumont e Jacarepaguá, eu tenho certeza de que vai chover gente, porque o risco do negócio é muito menor, mesmo com o Santos Dumont com um número reduzido ainda de passageiros, porque o estudo fala em 18 milhões, ou 14,6 milhões, se eu não me engano - perdão -, mas, se a gente pegar historicamente, o Santos Dumont está muito abaixo disso. E ainda levar três aeroportos de Minas Gerais? Por melhor que seja a intenção do subsídio cruzado que tenha dado certo em outros certames, nesse aqui, eu acho que vai limitar a concorrência.

Eu aqui poderia até adiantar que só uma empresa dos *players* de mercado teria interesse em arrematar nessa composição. Você me desculpe, e, se for insistir nisso, no final, eu até te digo, se for a mesma. Eu acho que só uma vai ter interesse, porque ela vai poder integrar a sua operação.

Tirem esses três aeroportos, e eu acho que a gente também avança muito como resultado desta audiência pública, porque a questão da frequência, de limitação de voo no Santos Dumont, eu acho que, com estudos técnicos - embora eu não goste do argumento do passageiro, que eu acho elitista, já falei - podem até superar esse argumento, a gente pode até evoluir, mas essas são as duas questões que eu coloco: internacionais, só depois de alcançar 30 milhões, o que nunca se alcançou e está aí o gráfico; e os três aeroportos de Minas Gerais não agregam; ao contrário, vão restringir os concorrentes. Eu não tenho a menor dúvida disso. Por quê? Porque o risco do negócio e do investimento aumentará muito para estes que pretendam concorrer. Isso é um fato.

Eu queria agradecer a contribuição de todos.

E, Ronei, queria fazer um combinado, até porque você é uma pessoa sempre solícita, com relação às perguntas, para a gente não se estender e até você poder respondê-las com maior embasamento técnico, com até maior poder de persuasão em muitas delas. A gente tem, no dia 27, audiência pública, não é? Eu gostaria só de receber as respostas até o dia 26, para que eu possa, pelo menos, ter um dia para estudá-las para a minha participação na audiência pública do dia 27. E também você ganha aí, em vez de responder agora, mais quatro dias para poder, com calma, sua equipe técnica se debruçar.

Então, as perguntas que foram feitas aqui, a minha equipe vai separar, e eu queria só - vou pedir para abrir o seu microfone - que você me dissesse como é que eu encaminho de forma mais célere e menos burocrática a você ou à sua assessoria as perguntas que deram ensejo aqui a esse debate. Por favor, se você puder...

**O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN** (Para exposição de convidado.) - Perfeito, Senador. Vamos fazer da maneira mais rápida possível. Acho que pode ser por *e-mail*. Vou colocar a nossa assessoria para falar com a assessoria aí do Senado, para que a gente faça isso.

Mas, a audiência na Comissão de Turismo eu acho que é no dia 29, na próxima sexta-feira, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Mas não existe uma audiência pública obrigatória, pelo próprio...

**O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN** - Ah, não, é verdade. A audiência pública do certame propriamente dito. Perfeito. É no dia 27. É verdade.

Então, a gente proporciona essas respostas até antes do dia 27, para que o senhor possa se preparar, com certeza.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - A gente vai encaminhar ainda hoje à sua assessoria, então.

**O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN** - Perfeito.

**O SR. PRESIDENTE** (Carlos Portinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ) - Agradeço muito a participação de todos. Foi muito construtivo. E que todos tenham a certeza de que aqui todas as críticas foram no sentido de construir, de somar. E assim, cumprida a finalidade desta sessão remota de debates temáticos, a Presidência declara o seu encerramento, com a graça de Deus e agradecendo a todos vocês.

Muito obrigado.

*(Levanta-se a sessão às 13 horas e 07 minutos.)*