



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, informações sobre o funcionamento dos Aeroportos Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) e Aeroporto Santos Dumont, ambos localizados na cidade do Rio de Janeiro, assim como informações referentes aos estudos relacionados ao já anunciado Lote 7 de concessão destes aeroportos e o impacto da possível concessão para a cidade do Rio de Janeiro.

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e dos arts. 216 e 217 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, informações sobre o funcionamento dos Aeroportos Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) e Aeroporto Santos Dumont, ambos localizados na cidade do Rio de Janeiro, assim como informações referentes aos estudos relacionados ao já anunciado Lote 7 de concessão destes aeroportos e o impacto da possível concessão para a cidade do Rio de Janeiro.

Nesses termos, requisita-se:

1 - O Aeroporto Santos Dumont possui todas as licenças ambientais necessárias para seu eficiente e seguro funcionamento? Se positivo por favor remeter as referidas licenças?



2 - O Ministério da Infraestrutura possui estudo de impacto de vizinhança e de mobilidade urbana que possibilite aumento do número de voos do Aeroporto Santos Dumont? Se positivo por favor remeter o referido estudo.

3 - A Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro tem sido consultada formalmente sobre estudos para o chamado Lote 7 de concessão de aeroportos que contempla os aeroportos situados na cidade do Rio de Janeiro? Se positivo por favor remeter as informações disponibilizadas pela Prefeitura do Rio de Janeiro.

4 - Em recente Audiência Pública da Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados foi citado o prazo de três anos para que o novo concessionário do Aeroporto Santos Dumont possa se adequar com vistas a conseguir obter todos os certificados de conformidade necessários. No entendimento do Ministério da Infraestrutura esse prazo é suficiente?

5 - Há quantos anos o aeroporto Santos Dumont não possui estes certificados de conformidade?

6 - As atuais e conhecidas limitações físicas do Aeroporto Santos Dumont trazem algum prejuízo que impeça uma futura certificação de conformidade para um futuro cessionário?

7 - As atuais e conhecidas limitações físicas do Aeroporto Santos Dumont trazem algum risco para a segurança da aviação?

8 - Qual o fluxo de voos e número de slots dos aeroportos Santos Dumont e Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) nos últimos cinco anos?

9 - Quantos voos foram deslocados do aeroporto Santos Dumont para o aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) nos dois últimos anos e por qual motivo (pane, chuva e outros)?

10 – Foram oferecidos slots para empresa Itapemerim no aeroporto Santos Dumont? Se, sim, que quantidade e destinos?

10 - Conforme relatado em recente Audiência Pública da Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados não haverá limitação de voos internacionais para o Aeroporto Santos Dumont, em especial voos para a América do Sul. Existe no Ministério da Infraestrutura estudo de viabilidade que avalize a concorrência entre estes dois aeroportos? Se positivo por favor remeter o referido estudo.

11 - A viabilidade dos aeroportos não fica prejudicada no chamado regime de liberdade de rotas tendo em vista que os dois aeroportos da cidade do Rio de Janeiro (SDU/GYG) distam apenas 17Km entre si e possuem aproximadamente 20 milhões de passageiros ano somados, ou seja, bem abaixo dos 35 milhões de passageiros ano sugerido em estudos internacionais como uma referência para um regime de liberdade de rotas?

12 - Qual foi o valor investido de recursos públicos e privados nos aeroportos Santos Dumont e Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) nos últimos cinco anos?

13 - Nos estudos para o chamado Lote 7 de concessão de aeroportos, que contempla os aeroportos situados na cidade do Rio de Janeiro, qual é a relevância das receitas oriundas do transporte de cargas para cada um dos aeroportos?

14 - Nos estudos para o chamado Lote 7 de concessão de aeroportos, que contempla os aeroportos situados na cidade do Rio de Janeiro, a vocação dos aeroportos impacta na previsão de receita da modelagem? Se sim qual o perfil esperado de receita para cada aeroporto da cidade do Rio de Janeiro?

15 - Nos estudos para o chamado Lote 7 de concessão de aeroportos qual é a vocação considerada do aeroporto de Jacarepaguá?

16 - Existe estudo de regime de liberdade de rotas também em relação ao aeroporto de Jacarepaguá?

17 - Existe, no âmbito do Ministério da Infraestrutura, estudo que autorize, no regime de liberdade de rotas, o funcionamento de três aeroportos dentro de uma mesma cidade?

18 - Qual o preço médio das passagens aéreas domésticas por rota e companhia para os aeroportos Santos Dumont e Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) nos últimos cinco anos?

19 - Qual a quantidade de voos internacionais, por origem, recebidos no Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) nos últimos cinco anos?

20 - A perda de conectividade do aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) não afeta o equilíbrio econômico financeiro de sua concessão?

21 - No entendimento do Ministério da Infraestrutura essa perda de conectividade do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) gera risco de esvaziamento irreparável no HUB internacional do Rio de Janeiro?

22 - Por que a lógica de limitação de voos domésticos ocorrida entre os aeroportos da Pampulha e Confins não se aplica aos aeroportos Santos Dumont e Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão)?



JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos dez anos, foram realizadas pelo Governo Federal seis rodadas de concessões de aeroportos. Com a transferência do controle dos aeroportos nacionais para a iniciativa privada, preocupa-nos, neste momento, a possibilidade de concorrências predatória entre eles.

Em alguns estados, como Rio de Janeiro e São Paulo, os maiores aeroportos já estão sob controle da iniciativa privada. Os grandes aeroportos concedidos desde 2013 realizaram vultosos investimentos para serem grandes concentradores de tráfego doméstico e internacional. Com as crises sucessivas nos últimos anos, o retorno esperado do investimento ficou adiado, senão comprometido.

No caso específico da cidade do Rio de Janeiro temos em funcionamento o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão) vocacionado para ser o grande concentrador de tráfego aéreo (HUBs), inclusive com volumosos investimentos realizados nos últimos anos.

Agora, o Governo Federal prepara-se para a concessão dos demais aeroportos que ainda estão sob controle da Infraero, como Santos Dumont (RJ) e Congonhas (SP). São aeroportos de menor porte, mas com localizações mais centralizadas, no coração das metrópoles.

É neste contexto, preocupado com uma possível concorrência predatória e defendendo o desenvolvimento econômico e social do Rio de Janeiro, que venho, respeitosamente, solicitar as referidas informações a este Ministério.

Sala das Sessões, 23 de junho de 2021.

Senador Carlos Portinho
(PL - RJ)
Líder do Partido Liberal

