



# **AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

Proposta de resolução que revoga as limitações e proibições operacionais impostas à Área de Controle Terminal (TMA) do Rio de Janeiro, estabelecidas na Portaria nº. 187/DGAC, de 8 de março de 2005.



## SUMÁRIO

|  |    |
|--|----|
| 1. Do OBJETO.....  | 3  |
| 2. DA ANÁLISE .....  | 3  |
| 2.1. Da TMA/RJ .....   | 3  |
| 2.1.1. Do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Tom Jobim/Galeão (SBGL) .....  | 4  |
| 2.1.2. Do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ).....  | 4  |
| 2.2. Das Limitações e Proibições Operacionais Admitidas à Luz da Lei nº 11.182/2005 .....  | 4  |
| 2.2.1. Da Capacidade Operacional.....  | 5  |
| 2.2.2. Das Normas de Serviço Adequado.....   | 6  |
| 2.3. Das Limitações e Proibições Operacionais Impostas à Utilização da TMA/RJ..  | 6  |
| 2.3.1. Dos Efeitos Observados com as Limitações e Proibições Operacionais Impostas à Utilização da TMA/RJ – O Caso do SBGL e do SBRJ ..... | 9  |
| 2.3.1.1. Sobre o Tráfego Aéreo na Cidade do Rio de Janeiro.....  | 9  |
| 2.3.1.2. Sobre a Transformação do Aeroporto SBGL em <i>Hub</i> Internacional... ..   | 15 |
| 2.3.1.3. Sobre o Bem-Estar do Usuário.....   | 16 |
| 2.3.1.4. Sobre a Utilização do SBRJ .....  | 17 |
| 2.4. Das Limitações e Proibições Operacionais Impostas à Utilização da TMA/RJ à Luz da Lei nº. 11.182/2005.....                            | 17 |
| 2.5. Dos Efeitos Decorrentes da Revogação das Limitações e Proibições Impostas à TMA/RJ .....  | 19 |
| 3. DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS.....   | 19 |



## **1. Do OBJETO**

1. Trata-se de proposta de resolução que revoga as limitações e proibições operacionais impostas à Área de Controle Terminal do Rio de Janeiro - TMA/RJ, estabelecidas na Portaria nº. 187/DGAC, de 8 de março de 2005.

## **2. DA ANÁLISE**

### **2.1. Da TMA/RJ**

2. A Área de Controle Terminal, usualmente denominada TMA – sigla para a expressão em inglês “Terminal Maneuvering Area” –, é uma área de controle estabelecida normalmente na zona de confluência de rotas de serviço de tráfego aéreo (ATS - sigla para Air Transport Service) e da vizinhança de um ou vários aeródromos, na qual se realiza ou em que é feito o controle de tráfego aéreo referente às subidas e às descidas das aeronaves.

3. A TMA/RJ compreende:

- Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro - Tom Jobim/Galeão (SBGL);
- Aeroporto Santos Dumont (SBRJ);
- Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR);
- Aeroporto de Maricá (SDMC);
- Aeroporto de Nova Iguaçu (SDNY), e
- Aeroporto de Cabo Frio (SBCB).

4. Seguem algumas informações acerca dos principais aeroportos que integram a TMA/RJ.



### **2.1.1. Do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Tom Jobim/Galeão (SBGL)**

5. O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Tom Jobim/Galeão (SBGL) localiza-se na Ilha do Governador, a 20 km do centro do Rio de Janeiro. Devido à configuração de seu sistema de pistas, pátio e terminais, este aeroporto serve a operações internacionais e domésticas, tendo uma tendência natural a concentrar vôos de longa distância.
6. É o maior aeroporto da cidade do Rio de Janeiro e o segundo mais movimentado do país em vôos internacionais de passageiros. O SBGL recebe todos os vôos internacionais e nacionais que servem ao Rio de Janeiro, exceto vôos da ponte aérea e aqueles que partem de e para cidades do interior do estado.

### **2.1.2. Do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ)**

7. O Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) localiza-se no centro da cidade do Rio de Janeiro. Em virtude de sua localização privilegiada, possui grande atratividade para passageiros que viajam a negócios e que necessitam de acesso fácil e deslocamento rápido de e para o centro do Rio de Janeiro.
8. Atualmente, dentre os grandes centros de negócios do país, apenas os passageiros que se deslocam entre o Rio de Janeiro e São Paulo têm acesso ao SBRJ.

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

9. O marco regulatório instituído pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2008, estabelece a capacidade operacional dos aeroportos e o atendimento das normas de serviço adequado como condicionantes exclusivos da oferta de serviços aéreos.
10. Isso porque, conforme preconiza o §1º do art. 48 da Lei nº. 11.182/2005, desde que haja prévio registro na ANAC e observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de



serviço, as prestadoras de serviços aéreos domésticos poderão explorar quaisquer linhas aéreas pretendidas. Observe-se:

Art. 48. VETADO

§ 1o Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, **observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.** (Grifos não constantes do original)

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

### **2.2.1. Da Capacidade Operacional**

12. A Capacidade Operacional refere-se à quantidade e tipos de operações que o aeródromo comporta, dadas as suas dimensões e especificações físicas, tais como, capacidade de fluxo e níveis de segurança (safety e security) e as disposições regulamentares aplicáveis, preservada a segurança operacional e eficiência para o sistema de transporte aéreo.

13. Portanto, em linhas gerais, a capacidade operacional de cada aeroporto compreende o atendimento, conforme o tipo de serviço, a disponibilidade de auxílio à navegação aérea, o equipamento utilizado na prestação do serviço, e a estrutura física do aeroporto.

14. Estas questões podem influir na capacidade operacional de um determinado aeroporto e, por conseqüência, obstar a realização de algumas ligações que o tenha como origem ou destino.



### **2.2.2. Das Normas de Serviço Adequado**

15. O atendimento às normas de serviço adequado é exigido tanto do prestador do serviço de transporte aéreo quanto do explorador da infra-estrutura aeroportuária.
16. Admitindo-se o conceito de serviço adequado fornecido da Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995<sup>1</sup>, como o que satisfaz não apenas as condições de segurança, mas também de regularidade, continuidade, eficiência, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, o não atendimento de quaisquer desses atributos inerentes à prestação de serviço adequado pode ser considerado como impeditivos à exploração de uma determinada linha área.

### **2.3. Das Limitações e Proibições Operacionais Impostas à Utilização da TMA/RJ**

17. A Portaria n.º 187/DGAC/2005, atualmente em vigor, estabelece o uso dos aeroportos abrangidos pela TMA/RJ e impõe-lhes inúmeras limitações e proibições, conforme ilustra o Quadro I:

---

1 Art. 6º (...)

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.



### Quadro I

#### Vocação e Limitações e Proibições Estabelecidas pela Portaria nº. 187/DGAC/2005

| Aeroporto            | Vocação  | Limitações e Proibições   |
|----------------------|--|---|
| Galeão (SBGL)        | Atender o tráfego aéreo nacional e internacional, regular e não-regular, de passageiros e de carga destinado à Área de Controle Terminal do Rio de Janeiro.  | -   |
| Santos Dumont (SBRJ) | <p>Objetivo Primário:<br/>Atender as ligações em vôos regulares com o aeroporto de Congonhas.</p> <p>Objetivo Secundário:<br/>a) Atender as linhas aéreas domésticas regionais, com origem ou destino no Aeroporto Santos Dumont, visando a estimular a ligação de cidades no Estado do Rio de Janeiro e Estados limítrofes; e<br/>b) Atender os vôos das empresas de Táxi Aéreo e da Aviação Geral.</p> | <p>- Limitações</p> <p>a) Excluindo a ligação com o Aeroporto de Congonhas, estabelecida no objetivo primário, todas as demais ligações regulares só poderão ser operadas por aeronaves turbo-hélice, com capacidade de até 50 (cinquenta) assentos;</p> <p>b) Vôos de linhas aéreas domésticas regionais partindo do Aeroporto Santos Dumont, com destino a regiões metropolitanas de outras capitais, cidades com mais de 1 (um) milhão de habitantes, ou cidades situadas em Estados não limítrofes, só poderão ser realizados com, no mínimo, duas escalas intermediárias, sendo a primeira delas em cidade do Estado do Rio de Janeiro ou Estados limítrofes;</p> <p>c) Vôos de linhas aéreas domésticas regionais chegando ao Aeroporto Santos Dumont, procedentes de regiões metropolitanas de outras capitais, cidades com mais de 1 (um) milhão de habitantes, ou cidades situadas em Estados não limítrofes, só poderão ser realizados com, no mínimo, duas escalas intermediárias, sendo a última delas no Estado do Rio de Janeiro ou em Estados limítrofes;</p> <p>d) As ligações sistemáticas terão as mesmas limitações, quanto ao tipo de equipamento e escalas, que as impostas às ligações regionais, além de outras específicas já previstas em legislação própria;</p> <p>e) Os vôos de fretamento, partindo ou chegando no Aeroporto Santos Dumont, só poderão ser operados por aeronaves turbo-hélice, com capacidade de até 50</p> |



| Aeroporto          | Vocação  | Limitações e Proibições  |
|--------------------|--|--|
|                    |  | (cinquenta) assentos; e<br>f) Os vôos Charter, partindo ou chegando no Aeroporto Santos Dumont, só poderão ser operados por aeronaves turbo-hélice, com capacidade de até 30 (trinta) assentos, observando as mesmas limitações aplicáveis às ligações regionais, obedecidas as cláusulas constantes nas letras “b” e “c”.<br>- Proibições:<br>a) Vôos de treinamento; e<br>b) Vôos cargueiros, exceto vôos exclusivos para o transporte de malotes bancários. |
| Jacarepaguá (SBJR) | Atender os vôos não-regulares das empresas de Táxi Aéreo, da Aviação Geral e do Aeroclube do Brasil.                                 | Proibições:<br>a) Vôos regulares de passageiros;<br>b) Vôos não-regulares de passageiros (Charter); e<br>c) Ligações Sistemáticas das empresas de Táxi Aéreo.  |
| Maricá (SDMC)      | Atender os vôos não-regulares das empresas de Táxi Aéreo, da Aviação Geral e do Aeroclube de Maricá.                                 | Proibições:<br>Vôos regulares de passageiros.  |
| Nova Iguaçu (SDNY) | Atender os vôos não-regulares das empresas de Táxi Aéreo e da Aviação Geral.   | Proibições:<br>Vôos regulares de passageiros.  |
| Cabo Frio (SBCB)   | Atender os vôos domésticos regulares e não-regulares de passageiros, os não-regulares das empresas de Táxi Aéreo e da Aviação Geral. | -  |

18.As limitações e proibições atualmente impostas pela Portaria nº. 187/DGAC/2005 à operação nos aeroportos que compõem a TMA/RJ denotam o propósito de se estabelecer a vocação específica de cada um dos aeroportos e de distribuir a infra-estrutura instalada entre as diversas espécies de serviços aéreos prestados.

19.As maiores limitações referem-se à utilização do aeroporto SBRJ. Para esse aeroporto, foram estabelecidas restrições em função do tipo de equipamento utilizado e das localidades atendidas.

20.Pelas restrições impostas, somente as ligações entre o aeroporto SBRJ e o Aeroporto de Congonhas (SBSP) permitem a utilização de aeronaves a jato.



As demais rotas devem ser atendidas por aeronaves turbo-hélice com capacidade até 50 passageiros.

21. Ademais e com exceção da ligação com o aeroporto SBSP, o aeroporto SBRJ deve atender apenas ligações regionais e que realizem ao menos duas escalas intermediárias.
22. Além do objetivo declarado de estimular o atendimento de linhas aéreas domésticas regionais, os tipos de limitações e proibições estabelecidas, em especial no que se refere à utilização do aeroporto SBRJ, baseados em restrições de exploração de rotas e de operação de equipamentos, tinham o propósito de direcionar tráfego para o aeroporto SBGL.
23. Pretendia-se ainda que o “fechamento” do aeroporto SBRJ gerasse uma concentração do tráfego de passageiros e vôos no aeroporto SBGL, fazendo com que este aeroporto se tornasse um grande *hub* de vôos internacionais.

### **2.3.1. Dos Efeitos Observados com as Limitações e Proibições Operacionais Impostas à Utilização da TMA/RJ – O Caso do SBGL e do SBRJ**

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

#### **2.3.1.1. Sobre o Tráfego Aéreo na Cidade do Rio de Janeiro**

26. Inicialmente, cumpre esclarecer que, dada a localização geográfica dos aeroportos SBGL e SBRJ, os efeitos observados em decorrência das limitações e proibições impostas aos mencionados aeroportos, no que tange à evolução do tráfego aéreo, levam em consideração a cidade do Rio de Janeiro, visto que interessa à população da cidade o resultado do conjunto de

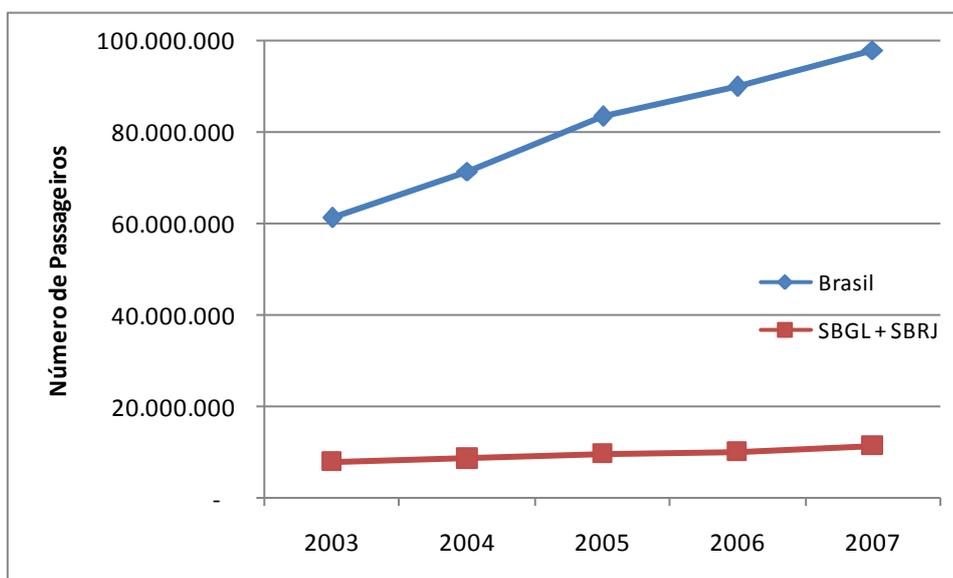


aeroportos que ela dispõe para seu uso e não os dados de um único aeroporto isoladamente.

27. Por esta razão, são apresentados os dados de movimentação de passageiros e de ligações com origem e destino na cidade do Rio de Janeiro, a partir dos aeroportos SBGL e SBRJ.

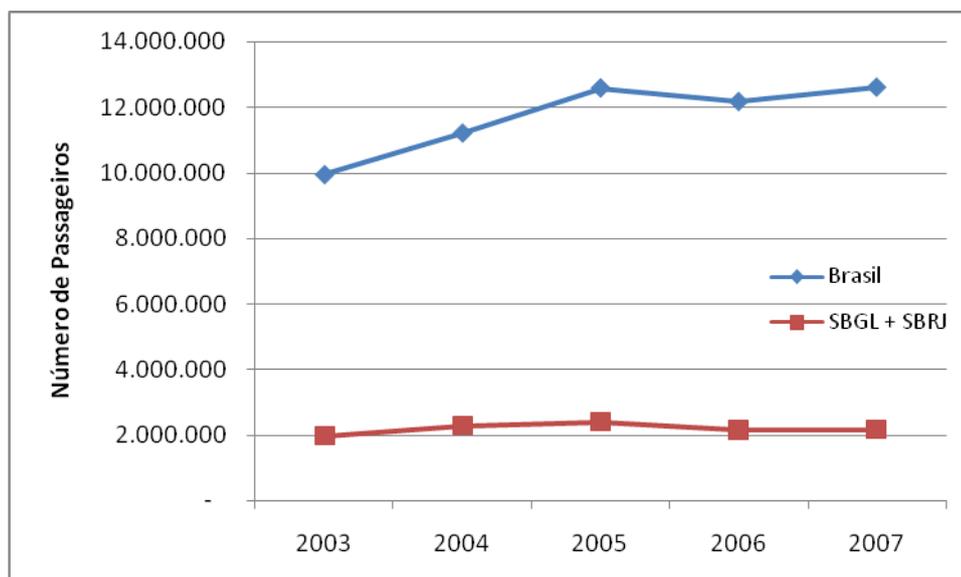
28. As Figuras I e II apresentam a evolução da movimentação de passageiros com origem e/ou destino à cidade do Rio de Janeiro considerando, respectivamente, vôos domésticos e vôos internacionais, esses últimos operados, hoje, exclusivamente, a partir do SBGL.

**Figura I: Evolução da Movimentação de Passageiros nos Aeroportos SBGL e SBRJ - Doméstico**





**Figura II: Evolução da Movimentação de Passageiros nos Aeroportos SBGL e SBRJ - Internacional**

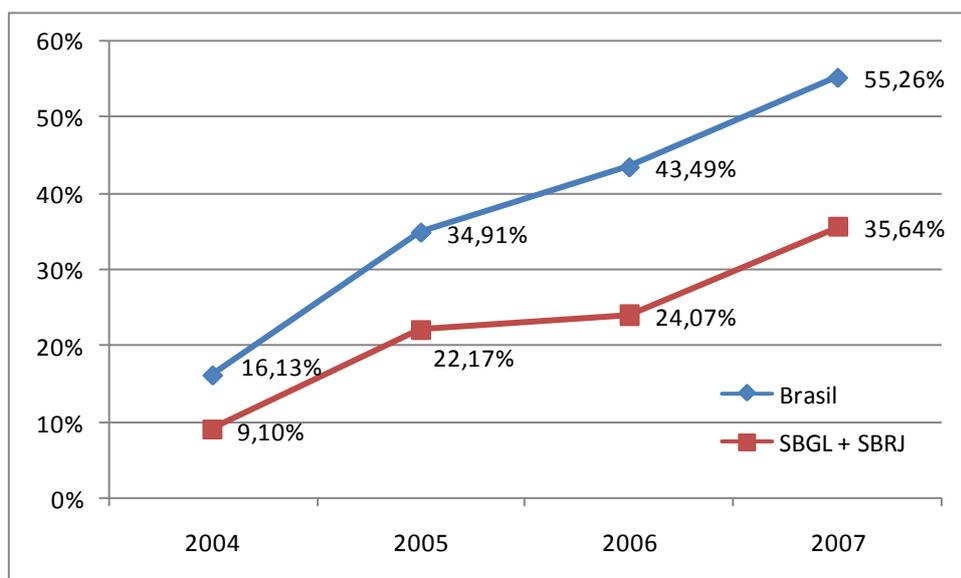


29.A taxa de crescimento da movimentação de passageiros com origem e/ou destino na cidade do Rio de Janeiro no período de 2003 a 2007 foi de 7,92% a.a., desse modo, inferior à média nacional apurada para o mesmo período de 11,63% a.a.. O tráfego internacional, por sua vez, permaneceu estável, mantendo-se no mesmo patamar desde 2003.

30.A Figura III apresenta a variação acumulada da quantidade de passageiros transportados entre 2004 e 2007 no Brasil e nos aeroportos SBGL e SBRJ.



**Figura III: Variação Acumulada da Quantidade de Passageiros Transportados no Brasil e nos Aeroportos SBGL e SBRJ – Ano Base: 2003**



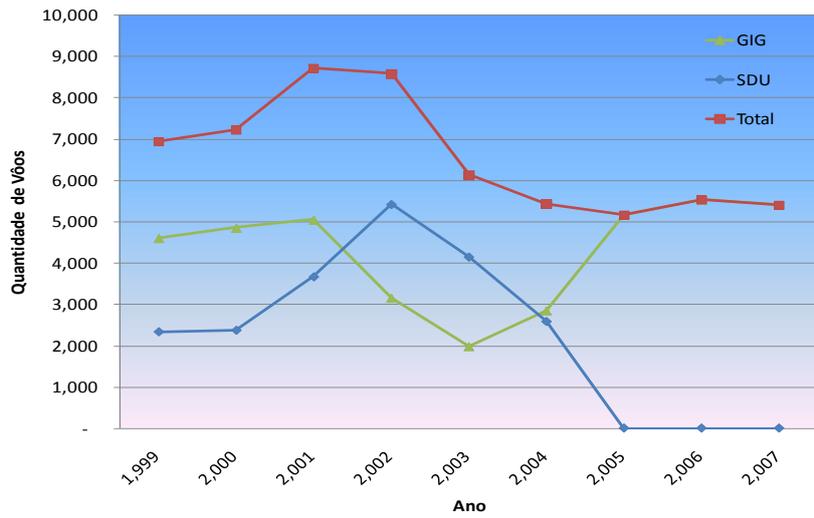
31.O comportamento observado a partir das limitações e proibições impostas ao aeroporto SBRJ, em relação ao transporte doméstico, também pode ser bem ilustrado, por meio da análise da evolução das ligações do Rio de Janeiro com Brasília, Vitória e Belo Horizonte, principais rotas operadas a partir do aeroporto SBRJ, antes do advento das limitações e proibições.

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

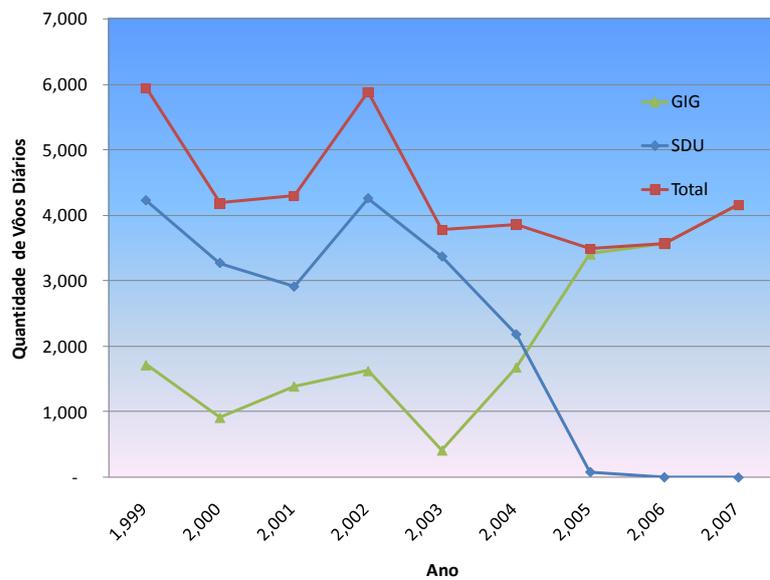
33.Nesse sentido, as Figuras IV a VI, apresentam a evolução das ligações do Rio de Janeiro com Brasília, Vitória e Belo Horizonte, respectivamente.



**Figura IV: Ligações do Rio de Janeiro com Brasília**

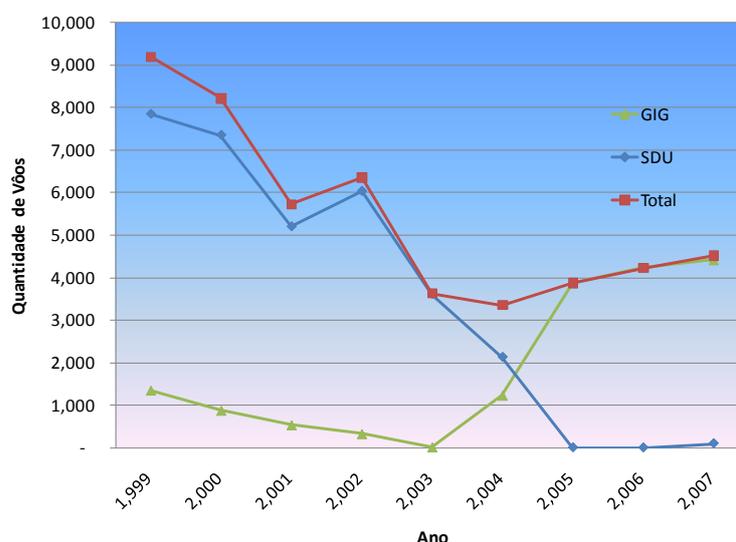


**Figura V: Ligações do Rio de Janeiro com Vitória**





**Figura VI: Ligações do Rio de Janeiro com Belo Horizonte**



34.A análise dessas figuras denota que o número de ligações com esses três grandes centros caiu consideravelmente em 2003 e não teve recuperação significativa depois da transferência dessas ligações para o Galeão.

35.Destaque-se ainda que, do total de vôos operados no aeroporto SBRJ, cerca de 83% corresponde aos vôos de ponte aérea Rio de Janeiro – São Paulo. De modo que, apesar das imposições de escalas regionais e restrição de equipamento, não foi atingido um dos objetivos primários da Portaria nº. 187/DGAC/2005, qual seja, o desenvolvimento da aviação regional.

36.Ainda em relação a essas ligações, não se observou um incremento significativo da movimentação de passageiros. A esse respeito, veja-se a Tabela 1, que apresenta a quantidade de passageiros embarcados no Rio de Janeiro para Brasília, Vitória e Belo Horizonte.



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

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

Fonte: Anuário Estatístico ANAC

37. Muito embora a quantidade de passageiros transportados nas ligações do Rio de Janeiro com Brasília, Vitória e Belo Horizonte tenha aumentado entre os anos de 2003 e 2007, as ligações com Brasília e Belo Horizonte apresentaram crescimento significativamente inferior à média nacional de crescimento de tráfego de passageiros doméstico que no período foi de 55,26% (vide Figura III).

#### **2.3.1.1. Sobre a Transformação do Aeroporto SBGL em Hub Internacional**

38. De outra parte, o aeroporto SBGL também não se transformou em um *hub* internacional, mantendo uma quantidade de vôos internacionais muito próxima ao existente antes da imposição das restrições.

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

40. Tomando-se o Aeroporto Internacional de Guarulhos (SBGU) como exemplo, nesse mesmo período, a taxa de conexão dos passageiros de vôos domésticos e internacionais observada foi de, respectivamente, 13,7% e 11,2%.



**TABELA 2 – Quantidade de Passageiros Embarcados e Conexões nos Aeroportos do Galeão e Guarulhos**

| <b>GALEÃO - DOMÉSTICO</b> |                |                |          |
|---------------------------|----------------|----------------|----------|
| <b>ANO</b>                | <b>PAX EMB</b> | <b>CONEXÃO</b> | <b>%</b> |
| <b>2005</b>               | 3.103.738      | 413.504        | 13,32    |
| <b>2006</b>               | 2.222.685      | 214.910        | 9,67     |
| <b>2007</b>               | 5.006.980      | 578.220        | 11,55    |

| <b>GUARULHOS - DOMÉSTICO</b> |                |                |          |
|------------------------------|----------------|----------------|----------|
| <b>ANO</b>                   | <b>PAX EMB</b> | <b>CONEXÃO</b> | <b>%</b> |
| <b>2005</b>                  | 3.378.138      | 573.934        | 16,99    |
| <b>2006</b>                  | 2.311.075      | 322.059        | 13,94    |
| <b>2007</b>                  | 4.799.097      | 660.475        | 13,76    |

| <b>GALEÃO - INTERNACIONAL</b> |                |                |          |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------|
| <b>ANO</b>                    | <b>PAX EMB</b> | <b>CONEXÃO</b> | <b>%</b> |
| <b>2007</b>                   | 1.113.404      | 12.511         | 1,12     |

| <b>GUARULHOS - INTERNACIONAL</b> |                |                |          |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------|
| <b>ANO</b>                       | <b>PAX EMB</b> | <b>CONEXÃO</b> | <b>%</b> |
| <b>2007</b>                      | 4.039.002      | 454.542        | 11,25    |

Fonte: Infraero

Fonte: Infraero

41. Vê-se, do exposto, que o deslocamento artificial da operação de vôos domésticos do aeroporto SBRJ não foi suficiente para viabilizar o aeroporto SBGL como um *hub*.

### **2.3.1.2. Sobre o Bem-Estar do Usuário**

42. Da perspectiva do usuário dos serviços de transporte aéreo com origem ou destino ao Rio de Janeiro, as limitações e proibições impostas pela Portaria nº. 187/DGAC/2005 afetaram o seu bem-estar.

43. As medidas impostas ao aeroporto SBRJ restringiram as opções dos usuários de escolher vôos domésticos partindo e/ou chegando no centro da cidade e, por conseguinte, com maior facilidade de acesso.

44. Esse efeito é particularmente percebido para os usuários em viagens de negócios que se deslocam com destino ou origem a outros centros – por exemplo, Belo Horizonte, Vitória e Brasília, os quais se vêem obrigados a se deslocar de e para o aeroporto SBGL, cujo acesso ao centro da cidade Rio de Janeiro é mais longo, caro e demorado, gerando uma resistência maior às viagens de negócios entre o Rio de Janeiro e essas cidades.

45. De acordo com os dados apresentados na seção 2.3.1.1, ainda que o número de passageiros transportados em relação a esses três grandes centros não tenha sido comprometido com o deslocamento dessas ligações para o aeroporto SBGL, a redução da quantidade de vôos, em especial em relação à



Brasília e Belo Horizonte, afetou o bem-estar dos usuários, posto restringirem a quantidade de vôos usualmente colocada à disposição.

46. De outra forma, ao pré-estabelecer o tipo de equipamento e a sua capacidade máxima, bem como impor a realização de escalas intermediárias aos vôos operados a partir do aeroporto SBRJ, a referida portaria também contribuiu para a redução do bem-estar do usuário.
47. Isso porque a restrição imposta ao tipo de equipamento e a sua capacidade máxima limitam a quantidade de empresas habilitadas a prestar o serviço, bem como eventuais ganhos de escala decorrentes da operação com um equipamento com maior quantidade de assentos e que eventualmente poderiam repercutir na redução dos preços das passagens aéreas.
48. A imposição de escalas intermediárias, por seu turno, retirou a opção do usuário de usufruir de ligações diretas a partir do aeroporto SBRJ, com a conseqüente redução do tempo de viagem.

### **2.3.1.3. Sobre a Utilização do SBRJ**

49. Atualmente, após a construção de novo terminal de embarque, estima-se que o aeroporto SBRJ possua capacidade para atender até 8,5 milhões de passageiros/ano. Todavia, devido à atual restrição de uso imposta pela Portaria nº. 187/DGAC/2005, o aeroporto atende atualmente apenas cerca de 3,1 milhões.
50. Observa-se, portanto, que as limitações e proibições impostas pela referida portaria tornaram o aeroporto SBRJ subutilizado e, por conseguinte, ineficiente. Ademais, a remoção parcial dessas restrições, além de não gerar perdas de tráfego na área do terminal do RJ, alavancará tráfego adicional em benefício da ampliação dos serviços aéreos ao usuário da região do Rio de Janeiro.

## **2.4. Das Limitações e Proibições Operacionais Impostas à Utilização da TMA/RJ à Luz da Lei nº. 11.182/2005**

51. Ante o disposto no §1º do art. 48 da Lei nº. 11.182/2005 as limitações e proibições operacionais impostas à utilização de um determinado complexo



- aeroportuário apenas são admitidas quando relacionadas à capacidade operacional dos aeroportos e ao cumprimento das normas de serviço adequado.
52. Conforme se observa, o tipo de limitações e proibições impostas à TMA/RJ, de modo geral, não está associado à capacidade operacional dos aeroportos ou ao atendimento de normas de serviço adequado. No caso específico do aeroporto SBRJ, tais limitações e proibições versam, ao contrário, sobre restrições ao tipo de equipamento e à obrigatoriedade de se realizar escalas intermediárias.
53. A inadequação das limitações e proibições impostas ao aeroporto SBRJ resta acentuada pela forma como foi concebida a restrição de operação em função do equipamento.
54. A Portaria nº. 187/DGAC/2005, ao admitir a exploração das ligações entre o aeroporto SBRJ e o aeroporto SBSP, permite concluir que não se justifica, seja por questões de capacidade operacional, de prestação de serviço adequado ou mesmo de segurança operacional, a imposição de restrição à operação das demais rotas com aeronaves turbo-hélice com capacidade de até 50 passageiros.
55. Também no que se refere ao objetivo atribuído ao aeroporto SBRJ de promover ligações regionais, com a obrigatoriedade de realização de escalas intermediárias, não se observa a adequação da restrição aos termos do §1º do art. 48 da Lei nº. 11.182/2005
56. Ainda que se sustente que tais limitações e proibições tenham sido estabelecidas com vistas à utilização eficiente da infra-estrutura instalada na TMA/RJ, não atingiram essa finalidade. Um raciocínio baseado no uso eficiente de determinada infra-estrutura deveria incentivar o seu uso e não estabelecimento de regras que restrinjam a sua utilização contribuindo para a sua ociosidade.
57. De outra parte, as restrições até então impostas, em um contexto de desestatização da infra-estrutura aeroportuária, também limitam as condições de concorrência do setor, tanto por restringir artificialmente a disponibilidade



da infra-estrutura quanto por restringir uma eventual e desejável concorrência entre aeroportos.

58. Logo, as limitações e proibições impostas à TMA/RJ por meio da Portaria nº. 187/DGAC/2005 devem ser revogadas.

## **2.5. Dos Efeitos Decorrentes da Revogação das Limitações e Proibições Impostas à TMA/RJ**

59. Além da sua inadequação à Lei nº 11.182/2005 que obriga a revisão da Portaria nº 187/DGAC/2005, os benefícios decorrentes da eliminação das restrições e proibições ali estabelecidas, por si só, justificariam a definição de uma política regulatória nesse sentido.

60. Da perspectiva do usuário, a revogação das limitações e proibições impostas à TMA/RJ, com a ampliação da infra-estrutura aeroportuária disponível, possibilitará o aumento do número de vôos ofertados. A dinâmica própria do mercado se encarregaria de fazer com que esse incremento na oferta fosse acompanhado do surgimento de novas ligações e exploração de novas rotas.

61. Há de se mencionar, ainda, como efeito positivo da eliminação das restrições à TMA/RJ, a questão da facilidade de acesso ao aeroporto SBRJ, localizado no centro da cidade do Rio de Janeiro, em especial para os usuários que demandam ligações diretas entre o Rio de Janeiro e demais capitais.

62. Em relação ao explorador aeroportuário, seja ele público ou privado, vislumbra-se a faculdade de trabalhar com o estabelecimento de incentivos. Nesse caso, a possibilidade de concorrência entre os dois aeroportos, poderá repercutir positivamente nos valores das tarifas aeroportuárias e, conforme o caso, também nos preços das passagens aéreas.

63. No tocante às empresas aéreas, a possibilidade de diversificação da oferta e incremento na quantidade de vôos permitirá o atendimento de demandas que até então, eventualmente, tenham sido preteridas em função das restrições de acesso à infra-estrutura estabelecidas pela Portaria nº. 187/DGAC/2005.

## **3. DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS**



64. Por todo o exposto, submete-se à discussão pública a proposta de resolução que revoga as limitações e proibições operacionais impostas à Área de Controle Terminal do Rio de Janeiro – TMA/RJ, estabelecidas na Portaria nº. 187/DGAC, de 8 de março de 2005, com vistas a conhecer e coletar contribuições/informações dos usuários, da sociedade civil, dos agentes econômicos e dos poderes públicos estabelecidos, bem como orientar e conferir maior transparência ao processo decisório da ANAC.