

13/10/2023 10:30:23 - EMPRESAS

## ESPECIAL: AÉREAS ADEREM À RESTRIÇÃO AO SANTOS DUMONT, MAS JUDICIALIZAÇÃO PODE OCORRER

Por Elisa Calmon e Luiz Araújo

São Paulo e Brasília, 13/10/2023 - As três principais empresas aéreas brasileiras se preparam para a restrição que será imposta ao Aeroporto Santos Dumont, no Rio, a partir de janeiro. Para compensar a menor oferta, Azul, Gol e Latam informaram que irão ampliar os voos oferecidos no Aeroporto Internacional do Galeão. Os anúncios das aéreas indicam que elas não devem levar o assunto para o tribunal. No entanto, a judicialização por outras entidades não é descartada, enquanto as incertezas sobre a malha carioca seguem no radar e associações do setor reiteram críticas à restrição.

A Resolução CONAC-MPOR 1/2023 autoriza o Santos Dumont a operar apenas viagens com distância máxima de 400 quilômetros do destino ou origem. A medida busca recuperar a movimentação no Aeroporto do Galeão. Antes mesmo da oficialização, a decisão recebeu críticas do setor, que vê prejuízo à livre concorrência. Ainda assim, as três principais companhias que operam no País anunciaram aumento de voos no Galeão a partir de janeiro do ano que vem observando a nova diretriz.

A Azul, por exemplo, vai ampliar de três para 30 o número diários de voos oferecidos no Galeão de forma gradativa a partir de 23 de dezembro. Já a Latam vai triplicar a oferta doméstica de assentos, com a inauguração das rotas do terminal internacional carioca para Manaus, Recife e Natal em janeiro de 2024. Já no início de outubro, a Gol começou a aumentar a sua oferta no aeroporto em mais de 70%, atingindo mais de 40 decolagens em dias de pico.

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) diz que a entidade e suas empresas associadas seguem acompanhando as definições sobre o tema. “A Abear defende que qualquer decisão federal ou estadual sobre os aeroportos do Rio de Janeiro mantenha alinhamento com a legislação vigente, que prevê liberdade de rotas e isonomia entre as empresas aéreas, respeitando seus modelos de negócio e de operações”, diz a representante, que aponta estar “à disposição para apresentar suas contribuições”.

Na avaliação do advogado Christian Nielsen, CEO do Mercado Legal - plataforma digital especialista em soluções jurídicas, o movimento das empresas nesta semana consiste em necessidade de adaptação, o que não afasta o descontentamento das mesmas. “Não podem se dar ao luxo de correr o risco de que a decisão não seja revertida e, mesmo que seja revertida, isso pode levar anos. Os seus clientes, os passageiros aéreos, precisam de voar agora. Não podem esperar que a política se resolva”.

O advogado Thiago Araújo, sócio do Bocater Advogados, diz que ainda vê espaço para judicialização, mas prevê que isso não seja visto já nas próximas semanas. “As vendas de passagem aérea ocorrem em temporadas e as para o ano que vem já estão acontecendo. Se houvesse algum prejuízo econômico efetivo para as companhias, eventualmente já estaria sendo diagnosticado a essa altura”, avalia.

O cenário, até o momento, indica que as empresas não devem levar o assunto à Justiça, corrobora Ricardo Souza, sócio da consultoria RGF e especialista em logística, infraestrutura e licitações. “Elas têm brigas maiores para comprar, como o preço do querosene de aviação e a reforma tributária”, afirma. Para ele, as aéreas devem adotar uma solução mais pacífica politicamente: repassar o aumento dos custos operacionais para os passageiros.

A Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (Alta) diz que as reclamações na Justiça cabe a cada operador, mas indica manter a insatisfação. “Este precedente aberto, além de ferir a lei que trata do tema, faz o Brasil retroceder décadas de evolução. Limitar o destino, seja por quilômetros de distância ou por nomes de cidades, retira a liberdade de escolha dos passageiros e traz insegurança jurídica

13/Out/2023 11:38

para o País, prejudicando a livre concorrência, afastando investimentos e causando distorções no mercado”, afirma o diretor-executivo da entidade, José Ricardo Botelho.

## Imbróglio

Para Araújo, o maior risco atual vem do Tribunal de Contas da União (TCU). Corre na corte uma representação da Prefeitura de Guarulhos (SP) em que se questiona a validade da medida. Na primeira avaliação, feita pela Auditoria de Rodovias e Aviação do TCU, técnicos apontam que a resolução não tem fundamentação técnica, com ausência de motivação e desvio de finalidade.

Uma fonte ligada ao setor afirma que, além de municípios, associações de consumidores e concessionárias de outros aeroportos afetados pela restrição são exemplos de representantes que podem judicializar a questão. “Há ainda o lobby como um elemento para que o Legislativo se posicione”, afirma. Crítico à restrição, o especialista diz ter “alguma esperança que isso seja revertido, porque o cenário gera muita incerteza para todos os envolvidos”.

Por outro lado, o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (PSD), comemorou a ampliação da operação da Latam no Galeão, classificando a medida como “mais uma grande notícia”. Ele também se manifestou sobre a expansão da Azul ao afirmar que “o Rio agradece”. O político é um dos principais defensores das restrições ao Santos Dumont.

No ano passado, o Santos Dumont movimentou por volta de 10 milhões de passageiros, ao passo que pelo Galeão passaram menos de 6 milhões. A ideia do governo federal é reduzir o fluxo do Santos Dumont para 8,5 milhões de pessoas no próximo ano.

Contatos: [elisa.ferreira@estadao.com](mailto:elisa.ferreira@estadao.com); [luiz.araujo@estadao.com](mailto:luiz.araujo@estadao.com)