



RELATÓRIO DE DIVULGAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES

Consulta Pública nº 06/2025

Solicitação, apresentada pela Infraero, de revisão da Receita Teto aplicável ao aeroporto Santos Dumont, no município do Rio de Janeiro/RJ.



1. Introdução

Divulga-se o presente relatório contendo as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública nº 06/2025, referente à proposta de *revisão do valor da Receita Teto do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), localizado no Rio de Janeiro (RJ)*.

Foi definido o período entre 17 de fevereiro e 06 de março de 2025 para o recebimento de contribuições.

As contribuições deveriam ser encaminhadas à Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível na plataforma Participa+Brasil, acessada por meio do endereço <https://www.gov.br/participamaisbrasil/agencia-nacional-de-aviacao-civil>.

2. Contribuições

DADOS DO COLABORADOR
Latam Airlines Brasil
FONTE
Contribuição nº 907229 da Plataforma Participa+Brasil.
TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
Outros
JUSTIFICATIVA
<u>Anexo à Contribuição nº 907229.</u>

Consulta Pública nº 06/2025 - Proposta de Revisão do Valor da Receita Teto do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), Rio de Janeiro (RJ)

Prezados,

Esta consulta pública refere-se à proposta de revisão do valor da Receita Teto do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), localizado no Rio de Janeiro (RJ), para o ano-calendário de 2024.

De acordo com a Portaria nº 13.338, de 12 de dezembro de 2023, a Receita Teto por Passageiro foi inicialmente fixada em R\$ 51,5126 para 2024, no entanto, a DECISÃO Nº 701, de 5 de fevereiro de 2025, revisou este valor para R\$ 56,4857, representando um aumento de 9,56%. Posteriormente, uma nova proposta sugere um aumento para R\$ 74,7117, totalizando um incremento de 45% em relação a 2024.

Devemos destacar que, conforme o AVISO DE CONSULTA PÚBLICA Nº 06/2025, processo nº 00058.041142/2024-47, está prevista uma elevação da Receita Teto para R\$ 74,7117. Consideramos este aumento exorbitante, fora dos parâmetros legais e expressamos nossa discordância com o reajuste proposto.

O impacto desse reajuste nas tarifas aéreas será significativo, afetando diretamente os preços das passagens, tendo em vista que as tarifas aeroportuárias correspondem a uma parcela significativa nos custos total das empresas aéreas brasileiras.

Nossa aceitação deste aumento estaria condicionada à implementação do modelo "revenue cap" para o Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), considerando a incorporação de qualquer adicional que ultrapasse o IPCA seja efetuada somente na Tarifa de Embarque, mantendo as demais tarifas somente com incremento percentual do IPCA.

Esta medida visa reduzir os custos operacionais das tarifas de conexão, pouso e permanência, possibilitando a manutenção dos custos operacionais atuais para as empresas aéreas, contribuindo para a saúde financeira das companhias impactadas e promovendo uma maior equidade entre todas as operadoras aéreas, bem como não impactando em incrementos substanciais das tarifas aéreas impulsionadas por reajustes de tarifas aeroportuárias muito superiores à inflação do período.

Adicionalmente, ressaltamos que outros aeroportos comparáveis ao Santos Dumont, como Recife, Congonhas, Boa Vista, Belém, Cuiabá, Maceió e Manaus, possuem em seus contratos de concessão cláusulas que incentivam o diálogo e a negociação entre aeroportos e companhias aéreas. Essas disposições visam

estabelecer tarifas aeroportuárias competitivas, promovendo a expansão e o desenvolvimento das atividades aeroportuárias.

Desde 2022, a LATAM tem negociado, tanto individualmente quanto em conjunto com a IATA, o conceito de "revenue cap" com os concessionários aeroportuários. Entretanto, os avanços têm sido limitados. Acreditamos que esta representa uma excelente oportunidade para que a Diretoria da ANAC analise este tema e alinhe-se com o conhecimento global sobre a precificação das tarifas aeroportuárias.

No modelo de regulação "revenue cap", o valor das tarifas aeroportuárias deve considerar a remuneração de um conjunto de serviços, em vez de cada serviço individualmente. Isso permite ao concessionário a liberdade de fixar os preços de cada serviço, desde que respeitado o teto sobre a receita total.

Cabe ressaltar que o aeroporto é remunerado pelas tarifas que abrangem serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis, garantindo uma operação segura e eficiente. Cabe ao concessionário realizar os investimentos necessários para a ampliação e adequação das instalações, incluindo os gatilhos de investimento previstos no contrato de concessão.

É importante ressaltar que aumentos expressivos nas tarifas aeroportuárias podem inviabilizar as operações das cias aéreas, e por este motivo, solicitamos uma reavaliação da proposta.

Estamos abertos a discutir alternativas e buscar soluções que preservem a competitividade e acessibilidade das tarifas, sem comprometer o equilíbrio financeiro das operações aeroportuárias.



DADOS DO COLABORADOR
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico da Cidade do Rio de Janeiro - SMDE
FONTE
Contribuição nº 907722 da Plataforma Participa+Brasil.
TIPO DE CONTRIBUIÇÃO
Outros
JUSTIFICATIVA
<u>Anexo à Contribuição nº 907722.</u>

Consulta Pública Sobre Reajuste Tarifário do Aeroporto Santos Dumont

1. Introdução

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) apresentou a Consulta Pública (CP) nº 06/2025 - Proposta de revisão do valor da Receita Teto do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ), localizado no Rio de Janeiro (RJ). Em análise está a proposta da Infraero de aumentar significativamente o teto tarifário do aeroporto, passando de aproximadamente R\$ 51,51 para R\$ 71,24, com a ANAC sugerindo um valor ainda maior de R\$ 74,71.

O processo ocorre em um contexto de transformações operacionais no aeroporto, que desde 2024 enfrenta limitação governamental de capacidade para cerca de 6,5 milhões de passageiros anuais e registrou uma redução drástica de 97% nos passageiros em conexão no primeiro trimestre de 2024. A Infraero justifica o aumento com base na necessidade de investimentos de R\$ 400 milhões até 2026 e na comparação com o Aeroporto de Congonhas, que teve aumento significativo após sua concessão.

Vozes críticas à proposta argumentam que o aumento abrupto de 45,04% pode impactar negativamente a demanda, que já se encontra abaixo do limite estabelecido, e que o reajuste estabeleceria a receita teto do Santos Dumont muito acima da verificada nos principais aeroportos do país, sem estudos adequados sobre impactos ao usuário final.

Esta consulta representa uma oportunidade para diferentes setores da sociedade contribuírem com suas perspectivas sobre um tema que afeta diretamente a mobilidade aérea na região metropolitana do Rio de Janeiro e a acessibilidade do transporte aéreo para milhões de brasileiros.

2. Pertinência temática à desenvolvimento econômico municipal

O reajuste tarifário proposto para o Aeroporto Santos Dumont tem potencial para impactar significativamente o desenvolvimento econômico municipal do Rio de Janeiro por diversas razões. Destacam-se as três seguintes: i) turismo; ii) conectividade empresarial; iii) hígidez e manutenção do Sistema Multiaeroportos da Cidade do Rio de Janeiro.

3. Questões procedimentais

Uma questão procedimental é bastante pertinente de ser assinalada: o prazo para apresentação de considerações iniciou-se em 17 de fevereiro de 2025 (quinta-feira), encerrando-se no dia 06 de março de 2025, oportunizando-se somente 19 dias corridos, entremeados de feriado de carnaval.

4. Apontamentos críticos

Em primeiro lugar, há uma clara defasagem temporal entre o Relatório Técnico apresentado pela Infraero (elaborado em maio) e a submissão da ANAC à CP, oportunidade em que há um mero reajuste de IPCA, sem se avaliar que possa existir outros dados que façam jus à eventual mudança de valor inicialmente pedido pela Infraero. Tal prática, de imediato, sugere um provável açodamento para a realização da composição requerida.

Em segundo lugar – e talvez o ponto mais sensível -, a proposta de elevação das tarifas no Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) pode gerar impactos negativos significativos que não foram estimados (ao menos não foram apresentados) em um estudo de impacto de demanda.

Conforme apresentado no “Relatório de Análise de Receita Teto”, o aeroporto configurava na 17ª posição no ranking que considera a tarifa de embarque doméstico em abril de 2024. Na época, a tarifa de embarque do aeroporto era de R\$ 44,27, enquanto as tarifas praticadas nos dois primeiros colocados, SBRF e SBSP, encontravam-se em R\$ 56,22 e R\$ 54,20, respectivamente. Para 2025, as tarifas desses dois aeroportos foram reajustadas para R\$ 58,89 e R\$ 60,62, enquanto os tetos tarifários foram estipulados em R\$ 51,00 e R\$ 56,07, respectivamente. Dessa forma, o reajuste do teto tarifário proposto de 45,04% para o SBRJ, elevando-o para R\$ 74,71, o colocaria 33,24% acima do valor que vigora no SBSP em 2025, permitindo um reajuste expressivo das tarifas aeroportuárias.

O relatório apresenta dados sobre a receita teto (RT) e a receita por passageiro auferida (RP) em cada ano calendário, com além de dados relativos ao período de janeiro a abril de 2024. Ao incluir os dados de tarifa de embarque, observa-se que a tarifa de embarque representa 85,95% da receita teto estabelecida em cada um dos

anos. Com relação a receita por passageiro auferida, a tarifa de embarque representou 86,14% em 2023 e 82,22% nos primeiros quatro meses de 2024. Dessa forma, utilizando os dados apresentados no relatório e assumindo que essas razões sejam mantidas, estima-se que, caso a receita teto do SBRJ seja reajustada para R\$ 74,71 em 2025, a tarifa de embarque será estabelecida em valor próximo de R\$ 62,82, o que representa um reajuste de 41,89%.

O estudo ainda faz um comparativo direto com o Aeroporto de Congonhas (SBSP), aeroporto onde ocorreu um reajuste significativo em 2023 e com o qual o Santos Dumont apresentaria “grande correlação”. Entre outubro e novembro de 2023, a tarifa de embarque do aeroporto, que até então encontrava-se igual a praticada no SBRJ, foi reajustada em 22,91%, de R\$ 42,29 para R\$ 51,98, criando um descasamento entre as tarifas dos dois aeroportos. O reajuste acumulado, considerando o valor proposto para 2025 e o verificado até outubro de 2023, foi de 43,34% no SBSP.

Enquanto a tarifa de embarque em Congonhas foi ajustada de forma mais gradual, com um reajuste de 5,91% no início de 2023 seguido por outro de 22,91% em outubro, e sem grandes repercussões na demanda, mantendo o aeroporto próximo de sua capacidade total, o aumento estimado de 41,89% no SBRJ pode ter um efeito diferente.

O aeroporto, que está adequadamente restrito por decisão ministerial, pode sofrer com queda na demanda, uma vez que o aumento de 45,04% do teto tarifário em um único movimento não permite observar o comportamento do mercado frente ao novo preço.

O Relatório conclui: “Assim, propõe-se a revisão da Receita Teto do Aeroporto Santos Dumont no Rio de Janeiro, considerando o perfil do aeroporto, a comparação com as tarifas praticas em outros terminais aeroportuários equivalentes, os investimentos previstos para aumento da segurança, conforto e acessibilidade dos passageiros. Tendo por base, o reajuste aplicado nas tarifas do Aeroporto de Congonhas e ajuste relativo ao movimento dos passageiros em conexão, propõe-se a alteração da Receita Teto do Santos Dumont para R\$ 71,2402.”

O reajuste proposto, contudo, encontra-se muito acima do que seria razoável ao se considerar os fatores mencionados (o perfil do aeroporto, a comparação com as tarifas em terminais equivalentes e tendo como base o reajuste aplicado no SBSP), conforme demonstrado nos parágrafos anteriores. Não há, considerando todos os fatores mencionados, justificativa técnica estruturada, em um primeiro momento, para um reajuste tarifário abrupto de 45,04%, muito distante do padrão histórico do mercado e sem um estudo de impacto na demanda.

Se o aumento da tarifa impactar diretamente no valor das passagens, é possível que ocorra uma forte diminuição da demanda, o que prejudicaria a arrecadação e a sustentabilidade da medida. Em vez de aplicar um aumento abrupto, seria interessante avaliar um cenário prudencial: adotar um ajuste gradual, permitindo um acompanhamento da evolução da demanda e da oferta.

Vale ressaltar que, mesmo com a limitação da capacidade de 6,5 milhões de passageiros em 2024, o número de passageiros no aeroporto foi inferior ao limite estabelecido no ano. Esse dado reforça a necessidade de cautela e de estudos de impacto para se estabelecer tarifas mais altas, pois uma redução na demanda poderia resultar em uma queda da receita aeroportuária, o que contraria o objetivo de aumento de arrecadação.

Por fim, não são apresentadas discussões sobre preços de passagens praticadas no SBRJ e a comparação com demais terminais aeroportuários. Dessa forma, o impacto para o consumidor final torna-se ainda mais relevante e deveria ser considerado em uma proposta de um reajuste tarifário significativo, tal qual o apresentado.

5. Pontos finais

De modo a tão somente contribuir para o robustecimento do debate, acautelando-se o melhor interesse público, conclui-se que o aumento significativo proposto para a Receita Teto do Aeroporto Santos Dumont pode apresentar riscos ao desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro e à sustentabilidade das operações aeroportuárias. A ausência de estudos de impacto na demanda, o curto prazo para análise da Consulta Pública, e a disparidade com o valor praticado em Congonhas (aeroporto usado como referência) suscitam preocupações que podem ser respondidas em estudos mais aprofundados, na esteira do debatido acima.

Recomenda-se a verificação de uma abordagem mais gradual, que permita acompanhar o comportamento do mercado. Um equilíbrio entre a necessidade de investimentos e a manutenção da acessibilidade tarifária é fundamental para preservar a função estratégica do Santos Dumont na economia municipal e na mobilidade aérea da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 06 de março de 2025