

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, o Brasil possui 67 aeroportos sob administração da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). Em 2003, foram transportados 71 milhões de passageiros por meio destes terminais. Em 2011, este número passou para 179 milhões de passageiros, representando crescimento de 152%.

A evolução desse mercado, todavia, vem encontrando obstáculos e gargalos de ordens infraestrutural, institucional, legal e operacional. Na verdade, o crescimento acelerado da demanda não foi acompanhado por: *i)* adequado planejamento de longo prazo para o sistema de aviação civil como um todo; *ii)* políticas públicas consistentes; *iii)* marcos legal e regulador mais condizentes com o novo ambiente competitivo; e *iv)* superação das deficiências nas infraestruturas aeroportuária e aeronáutica. Além do mais, não há definição clara de estratégias para a aviação brasileira nos próximos trinta anos e, sobretudo, não se têm políticas e regras de regulação econômica que balizem a evolução dos mercados internacional, doméstico e regional (BARAT, 2010).

Embora os investimentos públicos no setor aéreo tenham se elevado de R\$ 138 milhões, em 2003, para mais de R\$ 979 milhões,¹ as informações sobre as taxas de ocupação dos terminais de passageiros indicam necessidades de investimentos futuros ainda maiores. A exemplo dos outros setores da infraestrutura de transportes, o passivo de necessidades dos investimentos que não foram realizados por mais de vinte anos ainda não permite que estes setores se preparem para o futuro.

De modo adicional, a Infraero não tem conseguido – nos últimos nove anos – levar a termo seu programa de investimentos, dado que realiza em torno de 40% do programa anual autorizado. Este fato se torna ainda mais grave tendo-se em vista a proximidade da Copa do Mundo de 2014. Diante das dificuldades registradas, o governo federal tomou providências, ao longo de 2011, para reestruturar o setor aéreo brasileiro. Duas medidas merecem registro: a criação da Secretaria de Aviação Civil e a decisão de conceder aeroportos à iniciativa privada.

Este artigo sobre a situação dos principais aeroportos do Brasil tem dois objetivos principais: o primeiro é realizar avaliação dos investimentos nos aeroportos com recursos da Infraero e do orçamento fiscal no período 2002-2011, do movimento de passageiros e da utilização da capacidade operacional dos 20 maiores aeroportos em 2011, bem como analisar a situação atual das obras a cargo da Infraero referentes aos terminais de passageiros dos 13 aeroportos envolvidos com a Copa do Mundo de 2014;² o outro objetivo é analisar, por meio do edital/contrato, o processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília, com destaque no que respeita aos aspectos relativos à regulação econômica, incluindo-se a política tarifária, e aos investimentos programados e seus prazos.

* Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação, Regulação e Infraestrutura (Diset) do Ipea.

1. Considerando-se recursos provenientes do orçamento fiscal, da seguridade social e do orçamento da Infraero.

2. São os aeroportos das 12 cidades-sede e o de Campinas (Viracopos).

2 AVALIAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NOS AEROPORTOS BRASILEIROS DE 2003 A 2011

A tabela 1 apresenta os investimentos no setor aeroportuário no Brasil entre 2003 e 2011.

TABELA 1

Investimentos¹ em aeroportos no Brasil (2003-2011)
(Em R\$ milhões constantes de dezembro de 2011)

| Ano | Orçamento fiscal e seguridade social ² | Orçamento INFRAERO | Total |
|--------------|---|--------------------|-----------------|
| 2003 | 49,18 | 89,04 | 138,22 |
| 2004 | 94,79 | 64,06 | 158,85 |
| 2005 | 655,50 | 392,74 | 1.048,24 |
| 2006 | 534,03 | 806,01 | 1.340,04 |
| 2007 | 256,70 | 662,01 | 918,71 |
| 2008 | 196,52 | 432,59 | 629,11 |
| 2009 | 327,72 | 492,92 | 820,64 |
| 2010 | 243,31 | 678,52 | 921,83 |
| 2011 | 231,27 | 1.144,75 | 1.376,02 |
| Total | 2.589,02 | 4.762,64 | 7.351,66 |

Fonte: Siga Brasil (Senado Federal) e Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (DEST/MP).
Elaboração do autor.

Notas: ¹ Utilizaram-se as seguintes classificações orçamentárias: orçamento fiscal e seguridade social e despesa de capital; investimentos pagos acrescidos de restos a pagar quitados do programa mencionado a seguir; e orçamento de investimento das empresas estatais e investimentos realizados pela Infraero – para 2011, consideraram-se os valores apurados de janeiro a outubro e estimaram-se os valores para novembro e dezembro.

² Foram computados os investimentos no programa Desenvolvimento da Infraestrutura Aeroportuária. Valores deflacionados pelo Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M) de dezembro de 2011.

Para elaborar a tabela 1, foram consideradas duas fontes de dados: os recursos do orçamento fiscal e da seguridade social – destinados ao programa específico de investimentos em aeroportos – e o próprio orçamento da Infraero – incluído no orçamento das empresas estatais.

O investimento público total no setor aéreo, de 2003 a 2011, foi de R\$ 7,3 bilhões de reais. Isto representa média anual de R\$ 816,8 milhões. Os investimentos financiados pelo orçamento fiscal foram de R\$ 2,6 bilhões durante o período analisado, o que representou 35,3% do total investido, demonstrando-se a relevância dos investimentos fiscais em aeroportos. O programa Desenvolvimento da Infraestrutura Aeroportuária teve R\$ 472 milhões de recursos autorizados para a execução ao longo de 2011; porém, apenas R\$ 54,3 milhões foram efetivamente pagos (11,5%). A situação dos desembolsos melhora quando se incorporam os valores dos restos a pagar pagos, totalizando R\$ 177 milhões, que representam despesas que foram assumidas em anos anteriores, mas efetivamente pagas em 2011. Portanto, o total de recursos aplicados na infraestrutura aeroportuária, cuja fonte foi o orçamento fiscal, perfaz R\$ 231,3 milhões, em 2011, como demonstra a tabela 1.

Contudo, a maior parte (64,7%) do valor aplicado durante os nove anos deve-se à execução do orçamento da Infraero, que foi responsável por R\$ 8 bilhões. A média anual de investimentos da estatal foi de R\$ 529,2 milhões. Com expressivos desembolsos para investimentos realizados nos últimos quatro meses de 2011, a estatal encerrou o ano com valor recorde de R\$ 1,145 bilhão, superando o investimento de 2006 (R\$ 806 milhões), até então o maior da série histórica analisada. Ponto já levantado em Campos Neto e Sousa (2011) é relativo à execução do programa de investimentos da Infraero, que foi de apenas 45% no período 2003-2011 – ao compararem-se os recursos autorizados com os realizados –, o que indica a necessidade de melhoria da gestão de investimentos pela empresa.

3 CAPACIDADE ATUAL E MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS (2003-2011)

Em 2011, o movimento de aeronaves e passageiros manteve o forte ritmo de crescimento observado nos anos anteriores, como pode ser observado na tabela 2.³ Este aumento veio pressionar ainda mais a infraestrutura aeroportuária do país.

TABELA 2

Movimento de aviões e passageiros nos aeroportos brasileiros

(Em milhões de unidades)

| Ano | Aviões | Passageiros |
|--------------------------|--------|-------------|
| 2003 | 1,77 | 71,22 |
| 2004 | 1,79 | 82,71 |
| 2005 | 1,84 | 96,08 |
| 2006 | 1,92 | 102,19 |
| 2007 | 2,04 | 110,57 |
| 2008 | 2,13 | 113,26 |
| 2009 | 2,29 | 128,14 |
| 2010 | 2,65 | 154,32 |
| 2011 | 2,90 | 180,41 |
| Variação (%) 2003-2011 | 63,84 | 153,31 |
| Variação (%) média anual | 6,37 | 12,32 |

Fonte: Infraero ([s.d.]).

Elaboração do autor.

A partir de dados da Infraero, foi possível analisar a taxa de ocupação dos aeroportos do país. Esta taxa é obtida dividindo-se o número de passageiros movimentados pela capacidade de cada aeroporto. Considera-se que o limite de eficiência operacional de um aeroporto ocorre a uma taxa de ocupação de 80% (CARVALHO e ALVES, 2006). A partir deste conceito, os aeroportos foram separados em três grupos:

- situação adequada: apresentam taxa de ocupação abaixo de 80%;
- situação preocupante: apresentam taxa de ocupação acima de 80%, mas abaixo de 100%; e
- situação crítica: apresentam taxa de ocupação acima de 100%.

Antes de proceder à breve análise da situação dos aeroportos, é necessário tecer o seguinte comentário: a Infraero alterou a metodologia usada para calcular a capacidade da infraestrutura e aumentou o número de passageiros que podem passar pelos terminais dos aeroportos a partir de agosto de 2011. Segundo a estatal, a nova metodologia considera o fato de que, nas madrugadas, existe capacidade ociosa nas instalações. Também incorpora os avanços tecnológicos e a mudança de perfil dos usuários, que têm a possibilidade de realizar o *check-in* pelo computador ou pelo celular, reduzindo-se a necessidade de atendimento nos balcões das companhias aéreas.

Assim, no caso dos 13 aeroportos que atenderão à Copa de 2014, a revisão abrangeu dez terminais, que tiveram suas capacidades acrescidas, na média, em 65%, passando de 66,6 milhões para 102,3 milhões de passageiros por ano (pax/ano). Os destaques de incremento de capacidade couberam aos aeroportos de Porto Alegre (180,0%), Manaus (156,0%), Fortaleza (106,7%), Confins (104,0%) e Viracopos (94,3%). Também tiveram revisão de aumento de capacidade os terminais de Brasília (40,0%), Curitiba (30,0%), Salvador (22,9%), Guarulhos (21,5%) e Cuiabá (18,8%).

Dessa forma, os vinte principais aeroportos brasileiros foram analisados conforme suas taxas de ocupação em 2011. O quadro 1 apresenta os resultados – ver também a tabela A.1 no apêndice.

3. É importante que as informações da tabela 2 permaneçam claras. Cada vez que o passageiro realiza procedimento de embarque, é contabilizado como movimento ou nova viagem. Cada decolagem do avião também é contabilizada como um movimento ou nova viagem.

QUADRO 1

Situação dos 20 principais aeroportos brasileiros conforme taxa de ocupação (2011)

| Situação | Aeroporto |
|--------------------------|--------------------|
| Situação Adequada (3) | Porto Alegre - RS |
| | Salvador- BA |
| | Manaus - AM |
| Situação Preocupante (5) | Galeão - RJ |
| | Confins - MG |
| | Recife - PE |
| | Curitiba - PR |
| | Fortaleza - CE |
| Situação Crítica (12) | Guarulhos-SP |
| | Congonhas-SP |
| | Brasília-DF |
| | Santos Dumont - RJ |
| | Viracopos-SP |
| | Florianópolis-SC |
| | Vitória-ES |
| | Belém - PA |
| | Natal-RN |
| | Goiânia-GO |
| | Cuiabá-MT |
| | Maceió-AL |

Fonte: Infraero([s.d.])b).

Elaboração do autor.

Pelo quadro 1, é possível constatar que a situação dos vinte principais aeroportos brasileiros é muito grave. Apenas três aeródromos se encontram em situação *adequada*. Outros cinco estão em situação *preocupante*. Os demais 12 aeroportos apresentam situação *crítica*, cujas capacidades operacionais superam o limite de 100%. Portanto, dos vinte maiores aeroportos, 17 encontram-se em cenário de estrangulamento.

Para os aeroportos em situação adequada, a taxa média de ocupação foi de 60,7%. Em relação ao grupo em situação preocupante, a taxa média de ocupação situou-se em 88,2%. Finalmente, a taxa média de ocupação dos aeroportos em situação crítica foi de 202,2%, valor influenciado pelas taxas de Vitória (572%) e Goiânia (469%) (tabela A.1 no apêndice).

4 SITUAÇÃO ATUAL DAS OBRAS DA INFRAERO

A Infraero pretende investir R\$ 6,5 bilhões em 13 aeroportos brasileiros até a Copa de 2014. A partir de dados fornecidos pela empresa, também é possível analisar mais a fundo seu plano de investimentos, indicando em qual etapa cada obra se encontra e qual é o prazo previsto de conclusão. A tabela 3 apresenta estas informações.

TABELA 3
Plano de investimentos da Infraero para a Copa de 2014 (janeiro de 2012)

| Aeroporto | Etapa ¹ | Investimento ² (R\$ milhões) | Data de inauguração ¹ |
|----------------------------|----------------------------------|--|----------------------------------|
| Brasília ³ | Em projeto (básico e executivo) | 864,7 | Dez./2013 |
| Campinas ⁴ | Licitação (projeto) | 876,9 | Dez./2013 |
| Confins ⁵ | Em projeto (básico) | 508,6 | Nov./2013 |
| Cuiabá ⁶ | Em projeto (básico) | 91,3 | Jul./2013 |
| Curitiba ⁷ | Em projeto (básico) | 84,5 | Dez./2013 |
| Fortaleza ⁸ | Licitação (projeto em executivo) | 349,8 | Dez./2013 |
| Galeão ⁹ | Em obras | 813,3 | Dez./2013 |
| Guarulhos ¹⁰ | Edital de contratação da obra | 1.300,0 | Nov./2013 |
| Manaus ¹¹ | Em obras | 394,1 | Dez./2013 |
| Porto Alegre ¹² | Em projeto (básico) | 579,2 | Dez./2013 |
| Salvador ¹³ | Em projeto (básico) | 47,6 | Out./2013 |
| Subtotal | | 5.910,0 | - |
| Natal ¹⁴ | Construção novo aeroporto | 582,4 | - |
| Recife | Construção da torre de controle | 18,4 | Dez./2013 |
| Total da Copa | | 6.510,1 | |

Fonte: Infraero ([s.d.]).

Elaboração do autor.

Notas: ¹ Informações referentes aos terminais de passageiros – existem outras obras.

² Investimento total previsto para os aeroportos.

³ Brasília: reforma e ampliação do terminal de passageiros – aeroporto em processo de concessão.

⁴ Campinas: adequação do terminal e construção de novo terminal de passageiros – aeroporto em processo de concessão.

⁵ Confins: adequação do terminal – em obra – e construção de novo terminal de passageiros.

⁶ Cuiabá: reforma e ampliação do terminal de passageiros.

⁷ Curitiba: ampliação do terminal de passageiros.

⁸ Fortaleza: reforma e ampliação do terminal de passageiros.

⁹ Galeão: reforma dos terminais de passageiros 1 e 2.

¹⁰ Guarulhos: terminal 4 (desembarque e *check-in* – 2ª fase) e construção do terminal 3 (1ª fase) – aeroporto em processo de concessão.

¹¹ Manaus: reforma e ampliação do terminal de passageiros.

¹² Porto Alegre: reforma e ampliação do terminal de passageiros.

¹³ Salvador: reforma e adequação do terminal de passageiros.

¹⁴ Natal: trata-se do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, concedido ao setor privado em agosto de 2011.

Quando comparadas as informações sobre a situação das obras nos aeroportos da Copa do Mundo, entre fevereiro de 2011 (CAMPOS NETO e SOUZA, 2011) e janeiro de 2012 (tabela 3), fornecidas pela Infraero, constata-se que: *i*) as etapas das obras previstas para os terminais de passageiros pouco evoluíram nos últimos 12 meses; *ii*) houve incremento de aproximadamente R\$ 1 bilhão nas estimativas de investimentos;⁴ e *iii*) de modo geral, houve dilatação dos prazos previstos para conclusão das obras referentes aos terminais de passageiros,⁵ embora ainda limitados a dezembro de 2013.

Assim, dos 13 aeroportos apresentados na tabela 4, dois têm situação diferenciada: o de Natal foi concedido ao setor privado, e o de Recife refere-se à construção de torre de controle. Portanto, dos 11 aeroportos nos quais estão previstos investimentos nos terminais de passageiros, oito estão envolvidos nas fases iniciais de projetos – básicos (6) e executivos (2). Apenas dois estão em obras, e um, em licitação de obra. Destaque-se que três destes aeroportos estão em fase de concessão ao setor privado – tendo a Infraero como sócia –, conforme será analisado a seguir.

A Infraero prevê a inauguração dessas obras para o final de 2013, a tempo da Copa de 2014. Porém, se mantidos os prazos médios para cumprimento das várias etapas dos projetos em infraestrutura de transportes no

4. Os aumentos das estimativas de investimentos ocorreram em todos os 13 aeroportos.

5. A dilatação de prazo foi verificada em sete aeroportos.

Brasil,⁶ dos 11 aeroportos que estão recebendo investimentos – em terminais de passageiros –, oito apresentam reduzidas condições de conclusão até 2014. É importante observar que se supõe que não haverá problemas de prazo nas execuções das obras relativas à pista, ao pátio e aos terminais provisórios; caso contrário, os problemas serão ainda mais agudos (CAMPOS NETO e SOUZA, 2011). Também não foi considerada a intervenção por parte do Tribunal de Contas da União (TCU), que não tem prazo definido para apreciar e fazer suas considerações a respeito dos custos dos projetos.

Diante das dificuldades enfrentadas pela Infraero para levar a termo o programa de investimentos e tendo em vista os compromissos inadiáveis com a Copa de 2014, o poder público entendeu por bem conceder ao setor privado os três aeroportos de maior movimento, que são os que apresentam maiores restrições operacionais. A segunda parte deste artigo analisa os aspectos positivos e os preocupantes a respeito do processo de licitação, em curso, dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília.

5 ANÁLISE DAS CARACTERÍSTICAS MAIS RELEVANTES IDENTIFICADAS NO PROCESSO DE CONCESSÃO DE AEROPORTOS NO BRASIL: O CASO DE GUARULHOS, CAMPINAS E BRASÍLIA

O governo federal, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), deu passo decisivo no processo de concessão de aeroportos para manutenção, ampliação e exploração pela iniciativa privada, em parceria com a Infraero, no final de 2011. Após a incorporação de determinações e recomendações por parte do TCU, os editais e os contratos foram disponibilizados à consulta pública a partir de 16 de dezembro.

É importante ressaltar que os aspectos apresentados e analisados neste artigo se restringem às questões relativas à regulação econômica, com destaque para a política tarifária, e a investimentos programados e seus prazos. As medidas a serem adotadas para a efetiva transferência dos ativos e a assunção da administração dos aeroportos pelas concessionárias privadas não serão alvo de análise.

5.1 Características do processo de concessões

Inicialmente, é importante registrar que a determinação dos prazos das três concessões levou em conta variáveis econômicas como receita estimada, investimentos programados, taxa de desconto e comportamento da demanda. Assim, os resultados indicaram vigência contratual de 25 anos para o aeroporto de Brasília, 30 anos para o de Campinas e 20 anos para Guarulhos⁷ (tabela 4).

O processo licitatório consagrará vencedor o licitante que ofertar o maior valor de outorga, denominado pelo edital/contrato como contribuição fixa. A diferença de nomenclatura deve-se ao fato de que, sob a denominação de valor de outorga, os recursos arrecadados migram para o caixa único do Tesouro Nacional; neste caso, sujeito às dificuldades de acesso à verba, inclusive por meio de contingenciamento. Por seu turno, a arrecadação financeira, sob a nomenclatura de contribuição fixa, não sofre este tipo de constrangimento, tendo a ANAC acesso direto aos recursos.

A ANAC definiu os lances mínimos para os três aeroportos a serem leiloados. Originalmente, a agência determinou os seguintes valores como lances mínimos: R\$ 2,293 bilhões para Guarulhos, R\$ 521 milhões para Campinas e R\$ 75 milhões para Brasília. Após análise, o TCU identificou divergências de valores que estavam gerando superestimativa dos investimentos apresentados pela agência. Ao refazer os cálculos com estimativas menores de investimentos, o tribunal sugeriu os seguintes valores para os lances mínimos: R\$ 3,811 bilhões para

6. Essas etapas são projeto, licenças ambientais, licitação e obra. O governo federal submete a minuta do edital à apreciação do TCU quanto à acuidade dos custos.

7. Os contratos poderão ser prorrogados por até cinco anos, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (EEF).

o aeroporto de Guarulhos (66% de elevação), R\$ 1,739 bilhão para Campinas (234% maior) e R\$ 761 milhões para Brasília (907% maior). A ANAC acatou parcialmente as sugestões do TCU e procedeu a novas estimativas econômico-financeiras, que chegaram ao seguinte resultado final para os lances mínimos: R\$ 3,424 bilhões para Guarulhos, R\$ 1,471 bilhão para Campinas e R\$ 582 milhões para o aeroporto de Brasília (tabela 4). Estas alterações foram expressivas, fazendo com que o valor mínimo total arrecadado pelo poder concedente, a título de valor de outorga, tivesse aumento de R\$ 2,889 bilhões para R\$ 5,477 bilhões. Estes valores serão divididos pelo número de anos dos contratos de concessão.

O edital inovou ao instituir também a Contribuição Variável, a ser paga anualmente, com percentuais predefinidos que incidem sobre a receita bruta das concessionárias. Estes percentuais são de 2% para o aeroporto de Brasília, 5% para o de Viracopos (Campinas) e 10% para o de Guarulhos. Como o contrato apresenta a receita bruta⁸ anual estimada para cada aeroporto, é possível calcular os valores das contribuições variáveis: para o aeroporto de Guarulhos, a receita bruta estimada foi de R\$ 17,70 bilhões, que representam R\$1,77 bilhão de contribuição variável ao longo dos vinte anos do contrato; no caso de Viracopos, a receita bruta projetada atingiu R\$ 12,98 bilhões, correspondendo a R\$ 649 milhões de contribuição variável arrecadada nos trinta anos contratuais; e, no caso do aeroporto de Brasília, a receita bruta considerada foi de R\$ 2,84 bilhões, que significam R\$ 107 milhões em 25 anos de contrato (tabela 4).

Ambas as contribuições (fixa e variável) arrecadas poderão significar receita de R\$ 8 bilhões nos três contratos de concessão. Estes recursos constituir-se-ão parte da receita do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que são valores disponibilizados ao Sistema de Aviação Civil. A ideia é utilizar a arrecadação oriunda das concessões de aeroportos privatizados como fonte de receita para apoiar os demais, que continuarão sob controle da Infraero e, em sua maioria, não têm viabilidade financeira.

TABELA 4
Características dos contratos de concessão

| | Guarulhos | Campinas | Brasília |
|--|-----------|----------|----------|
| Prazo do contrato (anos) | 20 | 30 | 25 |
| Valor do lance mínimo (R\$ milhões) | 3.424,00 | 1.471,00 | 582 |
| Valor anual da contribuição fixa (R\$ milhões) | 171,20 | 49,03 | 23,28 |
| Contribuição variável (% da receita bruta) | 10 | 5 | 2 |
| Valor da contribuição variável do contrato (R\$ milhões) | 1.770,00 | 649,00 | 107 |
| Taxa de desconto real (WACC) (%) | 6,46 | 6,46 | 6,46 |

Fonte: Anac (2012).

Elaboração do autor.

O licitante vencedor (concessionário) constituirá a sociedade de propósito específico (SPE), a qual, obrigatoriamente, contará com parceiro privado detentor de, no mínimo, 51% das ações, e a Infraero como a outra sócia, que será detentora de, no máximo, 49% da SPE. Esta estruturação societária, que obriga a SPE a contar com a estatal como sócia, tem gerado muita polêmica sobre sua conveniência. O TCU debruçou-se sobre este tema, tecendo as seguintes considerações:

a automática inclusão da Infraero como participante da SPE gerenciadora da concessão surge desarrazada, não se encontrando, nos autos, argumentação que a sustente. Regidos por lógicas distintas, vislumbra-se que *a coexistência da empresa pública e do agente privado na SPE responsável pela gestão do aeroporto ostenta significativa possibilidade de extenso prejuízo à capacidade decisória da concessionária, em detrimento da eficiência originalmente almejada pelo instituto da concessão*. Sublinha-se, assim, que *a obrigatoriedade de participação da Infraero potencializa os riscos quanto à governança corporativa da SPE* (TCU, 2011, grifo nosso).

8. Receitas a valor presente.

Ainda de acordo com o tribunal:

As atividades da futura empresa concessionária resultariam, portanto, mais bem alinhadas aos interesses públicos, em decorrência da diligente atuação da agência reguladora do setor do que pela pretendida participação direta de empresa estatal na SPE, *representando a injustificada permanência da Infraero no arranjo societário um desnecessário risco à concessão para prestação do serviço público nos aeroportos* (*op. cit.*, grifo nosso).

Concluindo esse ponto, o TCU decidiu

recomendar à ANAC que reconsidere a obrigatoriedade de participação da Infraero na futura SPE ou que seja estabelecido, na minuta de contrato, mecanismo que possibilite e estimule a diminuição gradativa dessa participação no capital social da concessionária (*op.cit.*).

5.2 Tarifas aeroportuárias, investimentos e prazos das obras

As concessionárias terão dois tipos de fonte de arrecadação: as receitas tarifárias aeroportuárias e as receitas não tarifárias. A receita oriunda das tarifas aeroportuárias são constituídas da tarifa de embarque (paga pelo passageiro), da tarifa de conexão (sob responsabilidade do proprietário ou do explorador da aeronave), da tarifa de pouso (a cargo do proprietário ou do explorador da aeronave), da tarifa de permanência (a cargo do proprietário ou do explorador da aeronave) e das tarifas de armazenagem e de capatazia, ambas recolhidas do proprietário da carga ou do operador aeroportuário.⁹ A estrutura tarifária é a mesma utilizada na atualidade, com exceção da tarifa de conexão, instituída no edital de concessão, cujo valor foi estipulado em R\$ 7,00, tanto para os voos domésticos como para os internacionais. É fato que, apesar de constar que esta tarifa é de responsabilidade da empresa aérea, ao entrar na estrutura de custo das companhias, será repassada ao usuário do sistema, transformando-se em ônus adicional.

A outra fonte de receita das concessionárias de aeroportos é chamada de não tarifária – ou receita comercial –, que tem como fato gerador a exploração de atividades econômicas, tais como: varejo e alimentação (restaurantes, bares, *dutyfree*, livraria etc.), locação de áreas para escritórios (hotéis, centro de convenções etc.) e a exploração de outros serviços como hotéis de trânsito (estacionamento, cinema, locação de automóveis, acesso à internet etc.).

Com relação à política tarifária (regulação econômica), que consta do edital/contrato de concessão dos três aeroportos, alguns fatos relevantes devem ser destacados. Considera-se positiva a determinação de que o regime tarifário dos contratos inclua a transferência de ganhos de produtividade e eficiência, ou a reversão dos ganhos de produtividade, conhecido na literatura como Fator X. A ideia é que parte dos ganhos de produtividade e de eficiência alcançados pelas concessionárias privadas, seja compartilhada com os usuários do sistema aeroportuário, por meio de reajuste tarifário anual menor (modicidade tarifária). O edital/contrato determina que, na fórmula de cálculo do Fator X sejam levados em consideração o aumento de capacidade dos terminais de passageiros e a ampliação de posições de estacionamento de aeronaves.¹⁰ A ressalva que deve ser salientada é a determinação de que este fator seja igual a zero nos dois primeiros anos de execução dos contratos, considerados os principais em termos de ganhos incorporados a partir da gestão privada, que, em tese, é mais eficiente que a pública. Portanto, os usuários do sistema não terão benefício nas tarifas pelos ganhos de produtividade obtidos pelas concessionárias nos dois primeiros anos.

Outro elemento bastante positivo e inovador é o estabelecimento do Fator Q. Trata-se de incorporar à fórmula de reajuste tarifário (política tarifária) itens que assegurem a qualidade e apresentar o Plano de Qualidade de Serviço (PQS), em até 90 dias da data de eficácia do contrato.¹¹ A partir do primeiro reajuste anual e trinta dias antes dos reajustes subsequentes, a concessionária tem de apresentar o Relatório de Qualidade de Serviço, contendo os indicadores de qualidade de serviço (IQS). Os IQS são compostos de três aspectos que permitem o monitoramento e a avaliação da qualidade dos serviços prestados: *i)* os relacionados a serviços diretos; *ii)* os relacionados à disponibilidade de equipamentos e instalações; e *iii)* os relacionados à pesquisa qualitativa de

9. A exceção da tarifa de conexão, sobre as demais, incide o Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero), no percentual de 20,75% sobre os valores efetivamente cobrados. Estes recursos constituirão receita para o FNAC.

10. Essa fórmula é consequência de determinação do TCU à ANAC para que a equação escolhida reflita de forma adequada o incremento de eficiência e produtividade obtidos pela futura concessionária.

11. A data de eficácia é definida como a em que se iniciará no prazo de vigência do contrato, depois de implementadas as condições suspensivas.

satisfação dos passageiros. Assim como o Fator X, o Fator Q é variável constante da fórmula de reajuste anual das tarifas. Em suma, o Fator Q afetará de forma positiva ou negativa o resultado deste reajuste, dependendo do desempenho apresentado pela concessionária no que se refere à qualidade do serviço.

5.2.1 Equilíbrio Econômico-Financeiro (EEF) dos contratos: reajustes e revisões

Chamou-se atenção, em estudo anterior, para o fato de que

a legislação que rege os contratos de concessão apresenta um duplo caráter: de interesse público (por ser um serviço público) e de interesse privado (exploração comercial que visa resultado econômico). O regime jurídico desses contratos administrativos diferencia-se das regras aplicáveis aos contratos privados em vários aspectos, mas principalmente quanto à reserva de “poderes especiais” (privilégios) da Administração Pública (poder concedente). Dessa maneira, em todo contrato administrativo, embora a administração pública participe de um acordo de vontades com um particular, ela sempre mantém alguns privilégios – as chamadas cláusulas exorbitantes, que lhe dão poderes unilaterais.

As disposições legais que reconhecem poderes unilaterais à Administração Pública, garantindo-lhe direção e controle sobre a execução do contrato, contemplam o interesse público. Por isso, há uma dificuldade em atrair o capital privado para investimento de longo prazo em infraestrutura. É importante aceitar que o serviço público, quando prestado sob o regime de concessão, assume contornos de negócio, onde o lucro passa a constituir a razão do ingresso da iniciativa privada. A fixação da tarifa e os mecanismos legais para prover a relação público-privada de segurança e estabilidade, ou ainda as cláusulas assecuratórias do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, revelam-se um fator vital para o sucesso das concessões públicas (CAMPOS NETO e SOARES, 2007).

A Lei das Concessões (Lei nº 8.987/1995) determina, por meio do Artigo 9º, que “os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro”. E que, “em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração”.

Em suma, a teoria do EEF vem como forma de compensar as prerrogativas estatais. Aos poderes estatais de alteração e extinção do contrato de concessão, contrapõe-se o direito do contratado de obter lucro. Assim, toda vez que o equilíbrio for rompido por alteração contratual determinada pelo poder concedente, o contratado tem o direito de solicitar a revisão do valor da tarifa, para restabelecer a relação prevista inicialmente entre receitas e despesas. Para minimizar possíveis divergências nos períodos de revisão dos contratos de concessão de aeroportos, acertadamente, o edital determina a alocação de riscos do negócio entre o poder concedente e a concessionária.

O edital estipula que os parâmetros da concessão serão revistos a cada cinco anos, visando determinar os IQS, a metodologia de cálculo dos fatores X e Q e a taxa de desconto a ser utilizada no fluxo de caixa marginal, a fim de preservar o inicial EEF. Também está prevista a possibilidade de revisão extraordinária, solicitada e comprovada pela concessionária, quando aos riscos imputados ao poder concedente provocarem alterações relevantes dos custos ou da receita da concessionária.

O contrato de concessão prevê ainda o instituto do reajuste anual das tarifas. O reajuste tem por objetivo contribuir para a preservação do EEF. As tarifas serão reajustadas com base no Índice de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), tendo como referência a data de publicação do edital. A fórmula de reajuste anual incorpora os fatores X e Q descontados do valor do IPCA, visando à modicidade tarifária para o usuário.

6 OS INVESTIMENTOS PROGRAMADOS E SEUS PRAZOS

Os contratos de concessão preveem que serão investidos nos três aeroportos R\$ 16,217 bilhões ao longo de suas execuções. Deste total, R\$ 4,668 bilhões deverão ser aplicados pela concessionária no aeroporto de Guarulhos – em vinte anos –, R\$ 8,710 bilhões, no aeroporto de Campinas – em trinta anos – e os restantes R\$ 2,839 bilhões, no aeródromo de Brasília – em 25 anos (tabela 5).

Os contratos também determinam o programa de obras emergenciais de ampliação e adequação visando à Copa do Mundo de 2014. Para o aeroporto de Guarulhos, estão previstos investimentos de R\$ R\$ 1,38 bilhão, cujo destaque é a construção do terminal de passageiros 3, com capacidade para 7 milhões de pax/ano. No aeroporto de Campinas, o programa de obras emergenciais atinge o montante de R\$ 873,05 milhões, também incluído o novo terminal de passageiros, cuja capacidade será de 5,5 milhões pax/ano. Finalmente, para o caso de Brasília, a programação de obras para 2014 totaliza R\$ 626,53 milhões, com um novo terminal para 2 milhões de pax/ano¹² (tabela 5).

Contudo, as obras já iniciadas continuarão sob responsabilidade da Infraero. O Anexo 3 do contrato de concessão define quais obras continuam na alçada do poder público. No aeroporto de Campinas, os investimentos da empresa totalizam R\$ 43,9 milhões e deverão estar prontos até o final de 2012. No caso de Guarulhos, as obras também deverão ser concluídas ainda em 2012, perfazendo necessidade de investimentos de R\$ 572,00 milhões, cujo destaque é a complementação da terraplanagem para construção do terminal de passageiros 3 (R\$ 417,00 milhões). Quanto ao aeroporto de Brasília, estão previstas obras públicas até julho de 2013, que demandarão R\$ 32 milhões (tabela 5).

TABELA 5

Investimentos programados
(R\$ milhões)

| Investimentos | Guarulhos | Campinas | Brasília |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| Total de investimentos | 4.668,00 | 8.710,00 | 2.839,00 |
| Investimentos para a Copa 2014 | 1.380,00 | 873,05 | 626,53 |
| Obras do poder público | 572,00 | 43,9 | 32,00 |
| Atual programa da Infraero ¹ | 1.300,00 | 876,90 | 867,70 |

Fonte: Anac ([s.d.]) e Infraero (2012).

Elaboração do autor.

Nota:¹ Valores já constantes da tabela 3.

Para dar garantia ao poder concedente de que serão mantidos os requisitos de dimensionamento das instalações aeroportuárias e de qualidade do serviço, o contrato determina que a concessionária elabore e apresente à ANAC o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para todo o período da concessão.¹³ Portanto, o PGI visa demonstrar que a concessionária possui planejamento adequado e que implementará as ações necessárias ao atendimento dos parâmetros mínimos de dimensionamento.¹⁴ Assim, o objetivo deste plano é proporcionar a melhoria contínua de instalações e sistemas do aeroporto, avaliando suas condições e planejando sua manutenção e sua modernização. O PGI deverá apresentar o Programa de Melhorias da Infraestrutura, contendo a avaliação da capacidade atual, a previsão de crescimento de demanda e os investimentos necessários para assegurar que as instalações serão capazes de atender à demanda prevista, garantindo a qualidade de serviço.

A partir da premissa de segurança quanto à qualidade dos serviços prestados pela concessionária ao longo da concessão, outro elemento positivo e inovador incorporado ao contrato é o chamado Gatilho de Investimento. Tal gatilho corresponde ao momento indicado no PGI em que a demanda prevista determinará a obrigação da concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, estabelecido conforme os indicadores dos parâmetros mínimos de dimensionamento. Isto é, se houver crescimento da demanda ou dos níveis de tráfego acima do projetado, será disparado o Gatilho de Investimento, fazendo com que a concessionária execute as obras necessárias à garantia do nível de serviços previamente estabelecidos.

12. Trata-se de reforma e ampliação do terminal de passageiros.

13. O PGI deverá ser elaborado em até 90 dias, a contar da data de eficácia do contrato, e revisto a cada cinco anos.

14. São os indicadores de dimensionamento mínimo que devem ser observados pela concessionária durante toda a concessão. Dentre os indicadores, constam os que definem áreas mínimas por passageiro, para os saguões de embarque e desembarque, para formação de filas no *check-in* etc.

Por fim, cabe realizar análise dos prazos determinados no contrato para a conclusão das obras com vistas à Copa de 2014. A primeira etapa está condicionada à data de eficácia do contrato,¹⁵ vinculada à ordem de serviço emitida pela ANAC, que pode ser providenciada em até trinta dias da publicação deste no *Diário Oficial da União* (DOU). Após este período, terá início a fase que contempla as atividades de ampliação do aeroporto para adequação da infraestrutura e da melhoria do nível de serviço, que, na prática, são as obras emergenciais visando ao evento de 2014. Nesta fase, a concessionária tem até 90 dias para apresentar o projeto básico (PB) dos investimentos programados. Em seguida, a ANAC tem até trinta dias para realizar a análise e a aprovação do PB. Para dar mais agilidade, o contrato prevê que a aprovação do projeto não exclui a necessidade de ajustes posteriores para adequação de requisitos contratuais. A partir da aprovação da ANAC, a concessionária tem até 30 dias para iniciar as obras. Portanto, nesta etapa, os prazos previstos podem chegar a 180 dias, isto é, seis meses¹⁶ (quadro 2). Por sua vez, o edital determina que a concessionária deverá realizar os investimentos acima referidos no prazo máximo de 22 meses, ou 660 dias¹⁷ contados da data de eficácia; portanto, as obras deverão ser concluídas em até 23 meses. Conclui-se que, uma vez que a concessionária tem até 180 dias (seis meses) para dar início aos investimentos, contará com apenas 17 meses (510 dias) para concluir as obras. Este prazo tem sido insuficiente para a construção de terminais de passageiros nos principais aeroportos do mundo.

QUADRO 2

Investimentos: prazos determinados pelo edital de concessão

| Evento | Prazo máximo |
|--|-----------------|
| 1 - Eficácia do contrato | 30 dias |
| 2 - Elaboração de PB (concessionária) | 90 dias |
| 3 - Análise e aprovação pela ANAC do PB | 30 dias |
| 4 - Início das obras | 30 dias |
| Total da primeira etapa | 180 dias |
| 5 - Prazo máximo para conclusão da obra | 23 meses |
| 6 - Prazo para construção dos terminais de passageiros | 17 meses |
| Previsão de conclusão dos terminais | Abril de 2014 |

Fonte: Anac (2012).

Elaboração do autor.

Outra forma de constatar-se a exiguidade dos prazos é calcular esse período (23 meses) a partir das datas previstas no *Manual de Procedimentos do Leilão*: se não houver qualquer atraso nos procedimentos, a assinatura do contrato está programada para o início de maio de 2012 (4 de maio de 2012). Contados os seis meses para que as obras tenham início, o calendário estará em novembro de 2012. Com mais 17 meses para concluir as obras, estar-se-á em abril de 2014, muito próximo ao início do evento da Copa do Mundo, que será em junho (quadro 2).

O TCU também se revelou preocupado com os prazos previstos para as obras aeroportuárias oriundas do processo de concessão ao determinar que “a ANAC especifique na minuta do contrato a quem será imputado o ônus pelo atraso nas obras decorrente da demora de obtenção de licenças ambientais, quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais” (TCU, 2011).

Portanto, a conclusão dos terminais de passageiros dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília permanece condicionada a que não haja qualquer atraso em todas as etapas do processo: licitação, elaboração de PB – o projeto executivo não é solicitado neste edital –, liberação de licenças ambientais – prévia e de instalação – e obras. Existe uma possibilidade real de que estes terminais não fiquem prontos a tempo de atender ao evento de 2014. A este respeito, o próprio edital tem cláusula destacando que “eventuais atrasos por parte do Poder Concedente serão acrescidos ao prazo previsto” (Anexo 25).

15. A data de eficácia é a em que estiverem implementadas as duas condições suspensivas: i) publicação do extrato do contrato no *Diário Oficial da União*; e ii) emissão da ordem de serviço da fase I pela ANAC, a ser expedida em até trinta dias, a contar da publicação do contrato no DOU.

16. Informações contidas no Anexo 25 do contrato de concessão, nas seções II e V.

17. Informações contidas no Anexo 2 do contrato de concessão (Plano de Exploração Aeroportuária – PEA).

7 CONCLUSÃO

Constatou-se que permanece limitada a capacidade da Infraero em executar seu programa de investimentos. Em 2011, a estatal executou cerca de 34,0% de sua dotação anual inscrita no orçamento das empresas estatais (dotação de R\$ 2,216 bilhões e execução de R\$ 747,82 milhões). Também foi de apenas 11,5% a execução do orçamento fiscal, no programa Desenvolvimento da Infraestrutura Aeroportuária (autorização de R\$ 472 milhões e efetivo pagamento de R\$ 54,3 milhões). A situação ameniza quando se incorporam os restos a pagar pagos (R\$ 177, milhões), fazendo com que a execução total do programa atinja 49%. Portanto, de perspectiva de investimento total autorizado para o setor aeroportuário de R\$ 2,447 bilhões, foram efetivamente aplicados R\$ 979 milhões (40%).

A taxa de crescimento do movimento de passageiros nos aeroportos brasileiros manteve-se muito elevada, tendo sido de aproximadamente 17% em 2011, quando comparada ao movimento do ano anterior. Com isto, o estudo mostrou que permaneceu elevada a taxa de ocupação nos 20 maiores aeroportos nacionais. A despeito da nova metodologia de cálculo da taxa de ocupação adotada pela Infraero, constatou-se que, dos vinte maiores aeroportos, 17 encontram-se em cenário de estrangulamento (situação preocupante ou crítica).

Com relação ao Plano de Investimentos da Infraero visando à Copa de 2014, o artigo revelou que as etapas das obras previstas para os terminais de passageiros pouco evoluíram nos últimos 12 meses, entre fevereiro de 2011 e janeiro de 2012. Assim, dos 11 aeroportos nos quais estão previstos investimentos nos terminais de passageiros, oito estão envolvidos nas fases iniciais de projetos – básicos (6) e executivos (2). Apenas dois estão em obras e um, em licitação de obra. Este fato é grave diante da data inadiável do início do evento de 2014. Isto é, se mantidos os prazos médios para cumprimento das várias etapas dos projetos em infraestrutura de transportes no Brasil, dos 11 aeroportos que estão recebendo investimentos – em terminais de passageiros –, oito apresentam reduzidas condições de conclusão até 2014.

No que respeita ao processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília à iniciativa privada, alguns elementos se apresentam como inovadores e positivos. Destacou-se que, além da contribuição fixa (valor de outorga), o edital instituiu a contribuição variável, que é percentual pago pela concessionária sobre sua receita bruta ao longo da execução do contrato, elevando a receita extraída pelo poder concedente do processo de concessão. Com relação à política tarifária, apresentaram-se como fatos alvissareiros a implementação dos fatores X e Q, que visam repartir com os usuários os ganhos de produtividade, eficiência e qualidade de serviço, visando à modicidade tarifária. Também se considerou como avanço quanto à garantia da qualidade do serviço a utilização do Gatilho de Investimento, a ser empregado sempre que o comportamento da demanda ou dos níveis de tráfego exigir a antecipação de investimentos.

É fator de preocupação a exiguidade dos prazos definidos pelo edital para as várias etapas do processo de concessão diante da necessidade de que os três aeroportos estejam prontos a tempo de atender ao evento de 2014. Neste caso, a escolha, feita pela autoridade concedente, de que a Infraero seja sócia do empreendimento pode, conforme alertado pelo TCU e aqui ressaltado, comprometer a capacidade decisória da SPE, elevando o risco de que estes aeroportos não estejam prontos em 2014. Recomenda-se a revisão desta exigência.

REFERÊNCIAS

ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO. **Concessão dos aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos**. São Paulo, 2012. (Edital e contrato de concessão). Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB/>>.

BARAT, J. Panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo. *In*: IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA E APLICADA. **Infraestrutura econômica no Brasil**: diagnósticos e perspectivas para 2025. Brasília: Ipea, 2010. Livro 6, v. 1, cap. 6, p. 339-400.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MP). Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (DEST). **Orçamento de investimento**. Brasília, [s.d.]a. Disponível em: http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Legislacao/Portarias/2011/111129_port_29.pdf. Acesso em: 2 dez. 2012.

_____. Senado Federal. Siga Brasil. **Orçamento da União**. Brasília, [s.d.]b. Disponível em: <http://www.sigabrasil.gov.br/portal/page/portal/orcamento_senado>. Acesso em: 4 jan. 2012.

CAMPOS NETO, C. A. S.; SOARES, R. P. **A eficiência do Estado e as concessões rodoviárias no Brasil**: preocupação com o valor do pedágio e sugestões para operacionalizar a modicidade das tarifas. Brasília: Ipea, 2007. p. 7-42. (Texto para Discussão, n. 1.268).

CAMPOS NETO, C. A. S.; SOUZA, F. H. **Aeroportos no Brasil**: investimentos recentes, perspectivas e preocupações. Brasília: Ipea, abr. 2011. (Nota Técnica, n. 5).

CARVALHO, B. C.; ALVES, C. J. P. Um preocupante prognóstico para a rede aeroportuária brasileira. *In*: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO, 5., 2006, Brasília. **Anais...** Brasília: Sitraer, 2006.

INFRAERO – EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. **Estatísticas**. Brasília, [s.d.] a. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>>. Acesso em: 2 jan. 2012.

_____. **Obras em aeroportos da copa**. Brasília, [s.d.]b. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/obras/>>. Acesso em: 2 jan. 2012.

TCU – TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Acórdão nº 3.232/2011**. Brasília: TCU/Plenário, 7 jan. 2011.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Concessão dos aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos**. Coletiva de imprensa. Brasília, 2011a. (Publicação de edital e contrato). Disponível em: <<http://www.anac.gov.br>>.

_____. **Tarifas aéreas**. 21. ed. Brasília, 2011b.

BM&FBOVESPA – BOLSA DE VALORES DE MERCADORIAS E FUTURO. **Manual de procedimentos**. São Paulo, 2 jan. 2012. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB/arquivos/Edital%20-%20Anexo%2001%20-%20Manual%20de%20procedimentos%20do%20Leilão.pdf>>.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)**. Brasília, 2009.

MCKINSEY&COMPANY. **Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil**: relatório consolidado. Rio de Janeiro: BNDES, 25 jan. 2010. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/chamada3/sumario_executivo.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2010.

SOARES, R. P.; CAMPOS NETO, C. A. S. **Das concessões rodoviárias às parcerias público-privadas**: preocupação com o valor do pedágio. Brasília: Ipea, maio 2006. p. 7-41. (Texto para Discussão, n. 1.186).

APÊNDICE

TABELA A.1

Capacidade *versus* movimentação nos aeroportos brasileiros em 2011

(Em mil pax/ano)

| Aeroporto | Nova capacidade do terminal em 2011 | Movimento de passageiros em 2011 | Limite de eficiência operacional (80% da capacidade) | Ocupação (%) |
|--------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--|--------------|
| Guarulhos (SP) | 24.900,0 | 30.014,8 | 19.920,0 | 121 |
| Congonhas (SP) | 12.000,0 | 16.872,3 | 9.600,0 | 141 |
| Brasília (DF) | 14.000,0 | 15.493,4 | 11.200,0 | 111 |
| Galeão (RJ) | 17.400,0 | 14.919,2 | 13.920,0 | 86 |
| Santos Dumont (RJ) | 8.500,0 | 8.541,2 | 6.800,0 | 100 |
| Salvador (BA) | 12.900,0 | 8.420,3 | 10.320,0 | 65 |
| Confins (MG) | 10.200,0 | 9.412,9 | 8.160,0 | 92 |
| Porto Alegre (RS) | 11.200,0 | 7.837,6 | 8.960,0 | 70 |
| Recife (PE) | 8.000,0 | 6.463,4 | 6.400,0 | 81 |
| Curitiba (PR) | 7.800,0 | 7.036,7 | 6.240,0 | 90 |
| Viracopos (SP) | 6.800,0 | 7.603,6 | 5.440,0 | 112 |
| Fortaleza (CE) | 6.200,0 | 5.691,8 | 4.960,0 | 92 |
| Manaus (AM) | 6.400,0 | 3.037,5 | 5.120,0 | 47 |
| Florianópolis (SC) | 1.100,0 | 3.131,0 | 880,0 | 285 |
| Vitória (ES) | 560,0 | 3.203,0 | 448,0 | 572 |
| Belém (PA) | 2.700,0 | 3.022,5 | 2.160,0 | 112 |
| Natal (RN) | 1.900,0 | 2.619,9 | 1.520,0 | 138 |
| Goiânia (GO) | 600,0 | 2.812,0 | 480,0 | 469 |
| Cuiabá (MT) | 1.900,0 | 2.568,6 | 1.520,0 | 135 |
| Maceió (AL) | 1.200,0 | 1.556,9 | 960,0 | 130 |

Fonte: Infraero.

Elaboração do autor.