

## 2 O Sistema Aeroportuário Brasileiro

O Sistema Aeroportuário Brasileiro é disciplinado pela Lei nº 7.565/86, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBDA) e traz a seguinte definição:

**Aeroportos:** “aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas”.

O CBDA define como áreas dos aeroportos aquelas destinadas à sua própria administração; ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves; ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas; aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos; ao terminal de carga aérea; aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais; ao público usuário e estacionamento de seus veículos; aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; e ao comércio apropriado para aeroporto.

Ainda segundo o CBDA, os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados diretamente pela União ou por empresas ligadas à administração pública federal; pelos Estados ou Municípios, mediante convênio, ou, ainda, pela iniciativa privada, mediante concessão ou autorização.

Os aeroportos no Brasil estão assim divididos: 155 unidades administradas pelos Municípios e 190 unidades administradas pelos Estados, sendo ambas utilizadas quase que exclusivamente para vôos regionais; e 64 unidades administradas pela Infraero, que operam vôos domésticos e internacionais. Existem ainda 320 aeroportos militares do Comando da Aeronáutica (Comaer). Os aeroportos privados são quase todos compostos por aeroclubes, com um total de 1.759 unidades. No total, os aeroportos no Brasil somavam 2.488 unidades no ano de 2010 (Anac, 2010).

Com a finalidade de “implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária” foi criada a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - Infraero, empresa pública federal vinculada ao Ministério da Aeronáutica, conforme autorizado pela Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972.

Por fim, para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, por meio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. A lei de criação da Anac prevê expressamente, dentre suas prerrogativas, a de conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte.

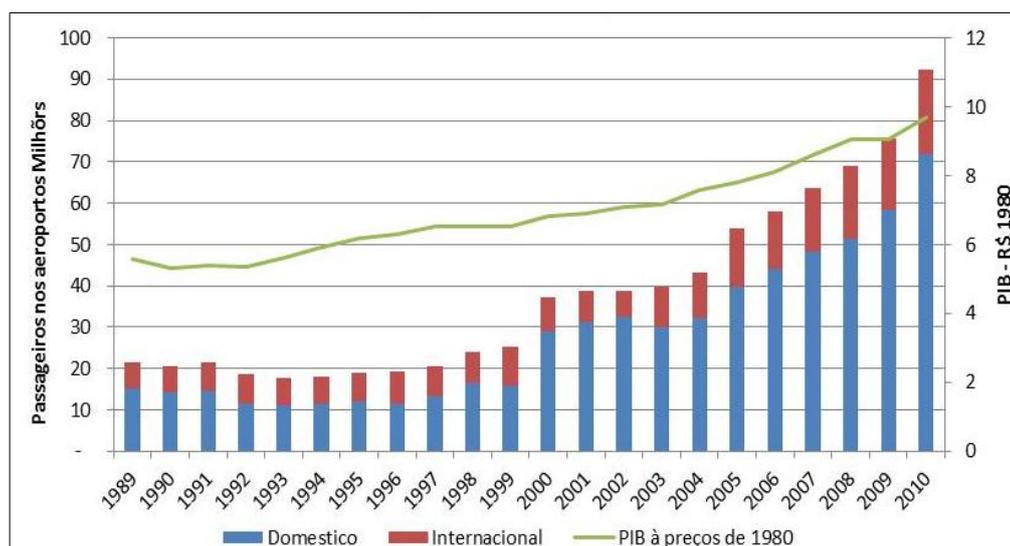
## **2.1.**

### **Aspectos Econômicos do Transporte Aéreo no Brasil**

O desempenho do transporte aéreo e de passageiros está diretamente ligado à atividade econômica, tanto em escala local como global, sendo impactado quase que de forma imediata pelas flutuações cíclicas das economias e das políticas econômicas conjunturais (Monçores e Silva, 2004).

A figura 1 um mostra a variação do número de passageiros entre os anos de 1989 e o ano de 2010. Somente em 2010, foram transportados no Brasil 92,4 milhões de passageiros, divididos em 71,8 milhões nos vôos domésticos e 20,7 milhões nos vôos internacionais. O número de passageiros nos vôos domésticos e internacionais, entre 2002 e 2010, teve uma taxa de crescimento anual de 10,4% e 16,4% a.a, respectivamente (Anac, 2010).

É possível verificar que, entre os anos de 1989 e 2010, o número de passageiros variou, em relação ao crescimento do PIB, na seguinte proporção: para cada 1% do crescimento do PIB, tem-se um crescimento de 3,2% no número de passageiros nos vôos domésticos e de 2,7% no número de passageiros nos vôos internacionais.

**Figura 1 – Número de Passageiros nos Aeroportos Brasileiros**

Fonte: elaboração do autor, com base nos dados da Anac 2010.

A tabela 1 mostra a relação histórica entre a variação no número de passageiros e a variação do PIB para o período de 1989 e 2010, com um fator multiplicado de 3,2 vezes para o mercado doméstico e de 2,7 vezes para o mercado internacional.

**Tabela 1 – Taxa de Crescimento de Passageiros em Aeroportos**

	Taxa Média de Crescimento		
	Anual - 1989/2010		
	Passageiros	PIB	Multiplicador
Doméstico	8,63%	2,69%	3,2
Internacional	7,30%	2,69%	2,7

Fonte: elaboração do autor, com base nos dados da Anac 2010 e IBGE.

Desta forma, pode-se estimar que a demanda pelo transporte de passageiros, tanto nacional quanto internacional, deve manter-se em patamares crescente pelos próximos anos, dada a tendência de crescimento da economia brasileira e ao câmbio valorizado.

O Fundo Monetário Internacional (FMI, 2011) estima que o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro manterá taxas de crescimento de 3,0% e 4,0%, para 2012 e 2013, respectivamente, e projeta uma taxa de câmbio do Real em

patamares históricos de valorização em relação ao Dólar Norte-Americano em 2013.

## **2.2. Resultados da Infraero**

A Infraero é responsável pela administração de 64 aeroportos no Brasil, 80 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de logística de carga. Os aeroportos da Infraero foram responsáveis pela movimentação de 92,7% do número de passageiros no Brasil no ano de 2010, com um total de 86,94 milhões de passageiros, divididos em 69,7 milhões nos vôos domésticos e 16,0 milhões nos vôos internacionais (Infraero, 2010).

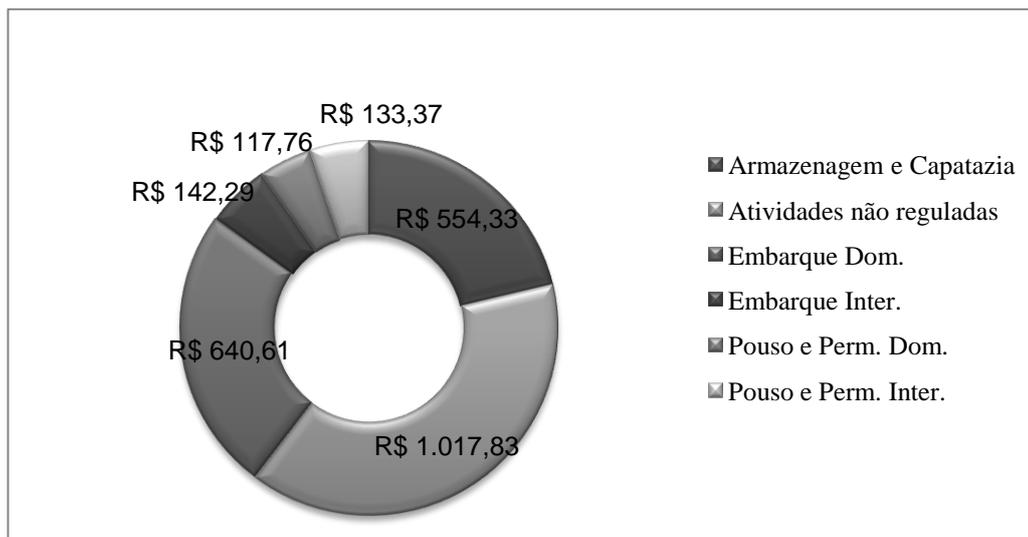
Como exemplos do crescimento do número de passageiros e da carga transportada, conforme divulgado pela Anac (2010), os aeroportos da Infraero no Nordeste brasileiro cresceram em média 146% entre 2004 e 2010, com a cidade de Natal crescendo 174%, Maceió crescendo 159% e Fortaleza com crescimento de 158%.

Outros aeroportos tiveram crescimento expressivo no número de passageiros no mesmo período, dentre os quais podem ser destacados: Guarulhos, o maior do país, de 10,4 milhões para 26 milhões, crescimento de 150%; Campinas, de 670 mil para 4,5 milhões, um aumento de expressivos 566%; Brasília, de 6,2 milhões para 14,5 milhões, crescimento de 134%; e Cuiabá, de 630 mil para 2,1 milhões, crescimento de 233% Infraero.

Os aeroportos administrados pela Infraero obtiveram uma receita líquida, em 2009, de R\$ 2.606 milhões, com um gasto caixa (custo, despesas administrativas e comerciais e financeiras) de R\$ 2.377 milhões e um resultado líquido caixa de R\$ 229 milhões (Infraero, 2009).

As receitas líquida, conforme gráfico da figura 2, são provenientes principalmente de armazenagem e capatazia, com R\$ 554 milhões; atividades não reguladas, com R\$ 1.018 milhões; e embarque de passageiros domésticos, com R\$ 641 milhões. Somadas, essas receitas representam 84,9% do total.

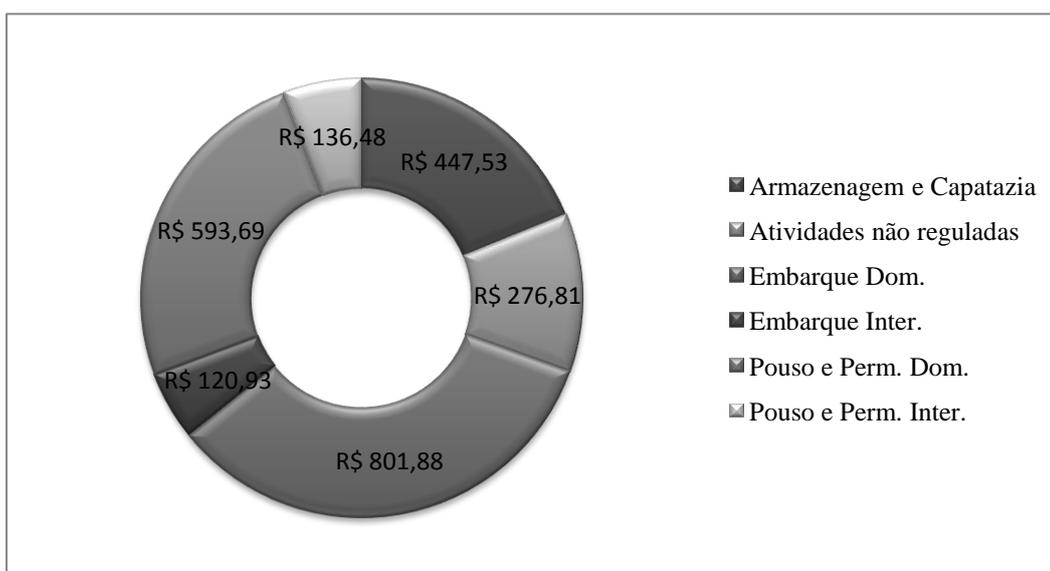
**Figura 2 – Receita Líquida da Infraero em 2009 – R\$ Milhões**



Fonte: elaboração do autor, com base nos dados da Anac 2009.

Os gastos dos aeroportos administrados pela Infraero, em 2009, foram em sua maior parte relativos a armazenagem e capatazia, com R\$ 448 milhões; embarque doméstico, com R\$ 594 milhões; pouso e permanência doméstica de aeronaves, com R\$ 802 milhões; e pouso e permanência internacional de aeronaves, com R\$ 277 milhões. Somadas, essas despesas representam 88% do total, conforme figura 3, abaixo.

**Figura 3 – Gastos da Infraero em 2009 – R\$ Milhões**



Fonte: elaboração do autor, com base nos dados da Anac 2009.

Contudo, o resultado superavitário de 2009 não representa a situação financeira de todos os aeroportos, pois, dos 66 aeroportos, 51 são deficitários e 15 superavitários, sendo que entre os aeroportos superavitários, somente o de Jacarepaguá, na cidade do Rio de Janeiro, não está entre os 20 maiores aeroportos brasileiros. A soma dos resultados caixa dos aeroportos superavitários é de R\$ 539,8 milhões e dos aeroportos não superavitários é de menos R\$ 319,0 milhões, o que demonstra um subsídio cruzado entre os aeroportos, isto é, com os superavitários financiando os deficitários.

Dos 20 maiores aeroportos brasileiros, por receita, no ano de 2009, seis são deficitários e 14 são superavitários, sendo que, dos cinco que apresentaram o melhor resultado, três - Guarulhos, Brasília e Campinas - foram colocados no primeiro processo de desestatização.

Dentre os aeroportos deficitários, conforme os dados do ano de 2009, os aeroportos do Galeão, na cidade do Rio de Janeiro, e o aeroporto da cidade de Belém, apresentam os maiores déficits, A tabela 2, na página seguinte, resume o resultado caixa para os vinte principais aeroportos da Infraero.

**Tabela 2 – Resultado dos 20 Maiores Aeroportos Brasileiros 2009**

<b>Ranking</b>	<b>Aeroporto - R\$ milhões</b>	<b>Receita</b>	<b>Resultado Caixa</b>	<b>Situação</b>
1	SÃO PAULO - GUARULHOS*	770,49	347,12	Superavit
2	RIO DE JANEIRO - GALEÃO	318,45	-66,85	Déficit
3	CAMPINAS*	264,06	79,54	Superavit
4	SÃO PAULO - CONGONHAS	200,14	90,95	Superavit
5	BRASÍLIA*	130,17	22,60	Superavit
6	MANAUS	115,44	11,14	Superavit
7	BELO HORIZONTE - CONFINS	103,91	4,79	Superavit
8	PORTO ALEGRE	98,04	13,11	Superavit
9	CURITIBA	89,09	28,81	Superavit
10	SALVADOR	85,25	2,39	Superavit
11	RIO DE JANEIRO - SANTOS DUMONT	83,10	7,22	Superavit
12	RECIFE	73,68	-3,54	Déficit
13	FORTALEZA	55,31	4,00	Superavit
14	FLORIANÓPOLIS	31,83	1,32	Superavit
15	BELÉM	27,59	-18,76	Déficit
16	VITÓRIA	27,38	6,91	Superavit
17	NATAL	27,07	-2,37	Déficit
18	GOIÂNIA	24,75	5,18	Superavit
19	CUIABÁ	16,24	-3,95	Déficit
20	MACEIÓ	16,09	-7,53	Déficit

Fonte: elaboração do autor, com base nos dados da Anac 2009.

### 2.3. O Impacto de Medidas Liberalizantes no Brasil

No Brasil, como em outros países, a aviação comercial foi baseada em acordos bilaterais conhecidos como Acordos de Serviço Aéreo Internacional (tradução livre de *International Air Service Agreement - ASA*), que remontam do período pós-segunda guerra mundial e que regulam as relações entre os países nos vôo internacionais.

Estes acordos impõem uma série de regras entre os países participantes quanto ao número total de vôos, quais aeroportos podem ser utilizados, os números de assentos oferecidos e, em alguns casos, ditam o preço mínimo que pode ser praticado e quais companhias aéreas podem operar entre as rotas.

Contudo, nas duas últimas décadas têm-se assistido a um processo de liberalização do mercado aéreo internacional, com os governos reconhecendo os benefícios de uma maior competição entre as companhias aéreas. Este processo de liberalização dos mercados pode ser visto mais claramente na União Européia, onde existe total liberdade de operação para as empresas pertencentes aos países da União Européia, e nos Estados Unidos da América, que tem mais de 90 acordos bilaterais de “céu aberto” assinados, isto é, acordos que não estabelecem restrições relativas aos preço das passagens, quais aeroporto podem ser acessados, número de assentos e de companhias (Intervistas-Eu, 2009).

Segundo o relatório da Intervistas-Eu (2009), a pedido da Iata (*International Air Transport Association*), o Brasil entrou em um processo de liberalização de suas linhas aéreas comerciais internacionais, mas ainda é um país com muitas restrições no seu mercado aéreo. Os acordos bilaterais do Brasil continuam restringindo a livre concorrência no setor de aviação comercial, sendo que somente o acordo com o Chile, assinado em 2008, pode ser considerado como de “céu aberto”. A liberalização do espaço aéreo brasileiro continua em processo e o país foi signatário do acordo de Fortaleza, com Argentina, Bolívia, Paraguai, Peru e Uruguai, que visa a liberalização do transporte aéreo entre estes países. Um acordo foi assinado com os Estado Unidos da América, em 2008, que aumentou o número de vôos entre os dois

países e com a União Européia foi assinado um acordo que progressivamente extingue as restrições até 2014.

Outro empecilho ao crescimento do setor de aviação comercial no Brasil é a restrição quanto à participação do capital estrangeiro em empresas nacionais de aviação a 20% do capital votante. O fim da restrição do capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras poderia levar a uma maior capacidade competitiva destas empresas em razão da maior facilidade para acessar fontes mais baratas de capital, além de ganhos de gestão, eficiência e escala através de fusões e consolidações (Entrevistas-EU –IATA).

Portanto, um processo de liberalização do mercado aéreo brasileiro levaria a um aumento não só da demanda por vôos internacionais, mas os ganhos de escala, eficiência e gestão seriam, também, benéficos para o mercado interno, aumentando a competição entre as empresas.