

PARCERIAS — A PROVISÃO DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE PELA INICIATIVA PRIVADA

AEROPORTOS



CNT

Confederação
Nacional do
Transporte

PARCERIAS — A PROVISÃO DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE PELA INICIATIVA PRIVADA

AEROPORTOS

CNT

Confederação
Nacional do
Transporte

FICHA TÉCNICA

PRESIDENTE DA CNT

Vander Francisco Costa

VICE-PRESIDENTES DA CNT

Transporte Rodoviário de Passageiros

Eudo Laranjeiras Costa

Transporte Rodoviário de Cargas

Flávio Benatti

Transporte Aquaviário de Cargas e de Passageiros

Raimundo Holanda Cavalcante Filho

Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros

Benony Schmitz Filho

Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros

Geraldo Amadeo Bertolotti Strambi

Infraestrutura de Transporte e Logística

Paulo Gaba Junior

DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor Executivo

Bruno Batista

Diretora Executiva Adjunta

Fernanda Rezende

Gerência Executiva de Economia

Fernanda Schwantes

Carlos Espinel

Matheus Castro

Gerência Executiva de Desenvolvimento do

Transporte

Camilla Souza

Filipe Ribeiro

Projeto Gráfico: Marília Ferreira

Diagramação: Angel Holanda e Renan Nunes

Revisão: Anna Guedes

Atendimento: Vanessa Montenegro

Divulgação: Gerência Executiva de Comunicação (Gecom)

Foto da capa: Aeroportos do Brasil (ABR)

Parcerias : a provisão de infraestruturas de transporte pela iniciativa privada : aeroportos. – Brasília: CNT, 2025.
112 p.: il.

ISBN 978-85-68865-27-9

1. Transporte aéreo - Brasil. 2. Aeroportos. 3. Aviação civil.
4. Infraestrutura de transporte. 5. Concessão aeroportuária. I.
Confederação Nacional do Transporte.

CDU 338.246.025.3:656.71

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	5
SUMÁRIO EXECUTIVO	6
1. INTRODUÇÃO	13
2. PANORAMA DO SETOR AÉREO NO BRASIL.....	19
3. INVESTIMENTO: CONDIÇÃO NECESSÁRIA PARA ASSEGURAR BENEFÍCIOS ÀS EMPRESAS DE AVIAÇÃO E AOS PASSAGEIROS	41
4. GESTÕES PÚBLICA E PRIVADA: BENEFÍCIOS E RESULTADOS	55
5. DESAFIOS E PROPOSTAS PARA O FORTALECIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL.....	87
REFERÊNCIAS	105
ANEXOS.....	111



APRESENTAÇÃO

A ampliação da oferta e da qualidade da infraestrutura de transporte é uma necessidade premente para o Brasil que queremos – isto é um fato. Nos últimos anos, a infraestrutura dos aeroportos brasileiros tem sido transformada pelos investimentos realizados pela iniciativa privada. Isso só foi possível graças ao processo de concessões dessas infraestruturas, que iniciou em 2011, dezesseis anos após a promulgação da Lei de Concessões (1995).

Os benefícios da mudança no modelo de gestão são inegáveis: o aumento expressivo nos montantes investidos e a celeridade na execução das melhorias, o progresso da eficiência operacional e os reflexos diretos na experiência dos usuários. Esses resultados podem ser observados no crescimento da oferta de assentos, no número de decolagens e no fluxo de voos, além de avanços na satisfação dos passageiros.

Este volume da Série Parcerias da CNT analisa o papel do setor privado na provisão da infraestrutura aeroportuária no Brasil, destacando os benefícios das concessões federais e propondo recomendações para fortalecer a aviação civil e as parcerias público-privadas.

Entre os principais desafios, estão a falta de uma política estruturada e contínua para o setor aéreo, que assegure previsibilidade e segurança jurídica aos investidores, qualidade da oferta de serviços, segurança e eficiência às empresas aéreas e aos passageiros, o fomento a uma rede integrada da aviação, com incentivos à aviação regional e ao turismo, e o enfrentamento à escassez de profissionais qualificados para o crescimento do setor. Além disso, há necessidade de modernização dos terminais de cargas, de revisão da alta carga tributária sobre combustíveis e outros insumos, de simplificação de processos e agilidade nos processos de reequilíbrio econômico-financeiro em casos extraordinários.

Para que o setor continue avançando, é essencial assegurar investimentos públicos compatíveis com a importância do setor e que gerem um ciclo virtuoso de desenvolvimento. Com esses esforços, as concessões continuarão a desempenhar um papel central na construção de uma infraestrutura aeroportuária moderna, eficiente e conectada às demandas do Brasil e do mundo.

VANDER COSTA

Presidente do Sistema Transporte



A blue-tinted photograph of an airport tarmac. In the foreground, a white van with the 'GOL' logo is parked. A person is standing on the tarmac. In the background, there are airport buildings and a plane with 'TAM' visible on its tail. The sky is blue with some clouds.

SUMÁRIO EXECUTIVO

Este volume da **Série Parcerias: A Provisão de Infraestruturas de Transporte pela Iniciativa Privada** visa aprofundar a discussão sobre a participação do setor privado no provimento de infraestruturas de transporte aéreo no Brasil. O estudo ressalta os benefícios observados durante a execução do programa federal de concessões e apresenta recomendações que visam o fortalecimento da aviação civil no país e das parcerias entre o governo e a iniciativa privada.

INVESTIMENTO

Ao longo do período analisado (2011 – 1º semestre de 2024), o total de investimentos em infraestruturas de aeroportos no Brasil totalizou R\$ 48,79 bilhões, sendo R\$ 32,78 bilhões provenientes das concessionárias (67,2%) e R\$ 15,99 bilhões oriundos do governo federal (32,8%). Esses números refletem o comprometimento das concessionárias em aprimorar a infraestrutura aeroportuária para passageiros e empresas aéreas: **os investimentos realizados pelas concessionárias nos aeroportos foram duas vezes superiores aos realizados pelo governo federal**. Essa dinâmica de investimentos mostra a confiança do setor privado nas oportunidades de crescimento e desenvolvimento da aviação civil no Brasil e a sua capacidade de acelerar e dar escala ao atendimento das demandas do segmento. Além disso, aponta para a necessidade de mais colaboração entre os setores público e privado, para garantir a modernização e a expansão da infraestrutura aeroportuária, essencial para atender à crescente demanda por serviços de transporte.

BENEFÍCIOS DO MODELO DE CONCESSÕES EM RELAÇÃO À GESTÃO ESTATAL

Esse estudo apresenta uma análise comparativa entre os modelos de gestão pública e privada no setor aeroportuário do Brasil, de modo a evidenciar os benefícios e os resultados obtidos com as concessões de aeroportos federais. Desde o início do programa de concessões de infraestrutura aeroportuária federal, em 2011, o setor passou por diversas mudanças; foi exposto a diversos desafios relacionados a crises econômicas, sanitárias, climáticas e conflitos internacionais; e manteve-se resiliente e apresentou melhorias na eficiência operacional. Entre os benefícios econômicos e sociais decorrentes das parcerias neste setor, destacam-se:

- **A gestão privada contribuiu para o crescimento no número de decolagens:** em média, o crescimento no número de decolagens se elevou **57,7%** no primeiro ano completo da concessão, o que indica a ampliação da eficiência nas operações do aeroporto.
- **Os aeroportos concedidos elevaram significativamente a oferta de assentos por quilômetro voado (ASK):** em média, **106,0%**, considerando o ano anterior e o posterior às concessões, sinalizando mais eficiência das companhias aéreas e melhor utilização das infraestruturas.
- **A demanda dos passageiros aumentou consideravelmente após as concessões:** os índices de RPK se elevaram **106,3%**, em média, em relação aos registrados antes da concessão, o que reflete maior disposição dos usuários em viajar. Essa observação sinaliza uma utilização mais eficiente da capacidade das aeronaves.
- **A concessão fez com que os aeroportos alcançassem maiores notas de satisfação entre os passageiros,** evidenciando a melhoria na qualidade dos serviços, com destaque para concessões que ocorreram nas primeiras rodadas do programa federal de concessões. Esse resultado indica a existência de uma curva de aprendizagem no início da concessão, tendo em vista que as benfeitorias e investimentos realizados pelos entes privados demoram um determinado período para serem totalmente realizados e percebidos pelos passageiros. As concessões das rodadas 2, 3 e 4 geraram o aumento de **15,6% na nota de satisfação dos usuários** entre o primeiro ano da concessão e o nível de satisfação máximo percebido pelos passageiros. O prazo médio para esse aumento no nível de satisfação é de **4,4 anos** e os investimentos realizados pelas concessionárias neste período somaram **R\$ 24,55 bilhões**.

PROPOSTAS DA CNT PARA O FORTALECIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL

Com o objetivo de consolidar as parcerias público-privadas como uma política pública eficaz e perene, que assegure previsibilidade ao setor privado e, primordialmente, promova uma infraestrutura aeroportuária de qualidade, segura e eficiente para os usuários, este estudo identificou os principais desafios e propôs soluções para aprimorar a agenda de concessões aeroportuárias e o desenvolvimento da aviação civil no país. Esta seção destaca as cinco principais medidas defendidas pela CNT para fortalecer a aviação civil no Brasil:

- 1. Aumentar o investimento público**, visando garantir o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e de uma rede integrada de aviação civil no país. Para tanto, é imprescindível que os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) sejam exclusivamente direcionados ao setor. Além disso, a adoção de subsídios diretos é essencial, como comprova a experiência internacional, para manter rotas que atendem regiões mais afastadas, impulsionando a aviação regional e promovendo a inclusão social e econômica.

2. **Atrair investimento privado e estimular a entrada de capital estrangeiro** por meio da adoção de modelos de financiamento atrativos e seguros para investidores, visando complementar o investimento público no setor e criar um ciclo virtuoso de desenvolvimento do modo aéreo no país.
3. **Reduzir a carga tributária** incidente sobre os combustíveis utilizados na aviação, garantir a imunidade na cobrança do IPTU sobre áreas de complexos aeroportuários concedidos à iniciativa privada e garantir a não incidência de imposto sobre a propriedade de aeronaves. A desoneração do setor o tornará mais competitivo e acessível à população.
4. **Estabelecer programas de formação e capacitação da mão de obra**, em parceria com escolas técnicas, universidades, SEST SENAT, companhias aéreas e empresas concessionárias, para suprir a falta de profissionais no setor aéreo.
5. **Acompanhar e estimular a celeridade nos processos de devolução e relicitação dos aeroportos**, visando fortalecer a infraestrutura aeroportuária e melhorar a eficiência operacional do setor.



Portões 1 a 25
Gates 1 to 25



Desembarque
Arrivals





1

INTRODUÇÃO

Em 2025, a Lei de Concessões (Lei nº 8.987/1995¹), marco fundamental na delegação de serviços públicos à iniciativa privada, celebrará três décadas de existência. Sob essa legislação, as concessões representam a atribuição contratual de atividades tipicamente estatais ao setor privado. Em tal arranjo, o setor privado assume predominantemente os riscos empresariais, operacionais e de construção e/ou manutenção das infraestruturas, enquanto a esfera pública mantém a responsabilidade pelos riscos de gestão do território, políticos, regulamentares e de eventos extraordinários, que podem gerar a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Até a década de 1990, o Estado tinha a responsabilidade principal pela manutenção, conservação e expansão das infraestruturas de transporte (rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos). Nessa época, o país se recuperava da prolongada recessão econômica da década de 1980², o que limitava os investimentos do setor público. Isso resultou na deterioração gradual do estoque de ativos utilizados pelo setor de transporte e no aumento dos custos logísticos. Ao mesmo tempo, o país estava passando por mudanças na administração pública, abandonando um modelo intervencionista em favor de um Estado mais focado em fiscalizar, regular e incentivar projetos sociais, o que gerou a base para o envolvimento do setor privado na provisão das infraestruturas de transporte, energia e telecomunicações.

Em 1993, foi instituído o Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe), com a finalidade de reduzir o comprometimento do orçamento público no setor rodoviário e o papel do Estado como provedor das infraestruturas neste segmento. Em 1995, teve início a operação da primeira concessão rodoviária. Desde então, foram realizadas quatro rodadas de transferências de ativos rodoviários à iniciativa privada³.

Entre os anos de 1996 e 1998, o Sistema Ferroviário Federal foi segmentado em sete malhas regionais (Oeste, Centro-Leste, Sudeste, Tereza Cristina, Sul, Nordeste e Paulista), concedidas à gestão privada por meio de contratos de concessão com prazo de 30 anos, prorrogáveis por igual período. Os ativos operacionais da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), como material rodante, instalações e equipamentos, foram arrendados pelas empresas concessionárias pelo mesmo prazo de vigência da concessão da malha. Após

¹ No dia 13 de fevereiro de 2025, a lei que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal de 1988, completará 30 anos. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm. Acesso em: jul. 2024.

² No período de 1981 a 1990, o PIB brasileiro decresceu significativamente em três anos (-4,40%, em 1981; -3,40%, em 1983; e -4,17% em 1990).

³ Série Parcerias: A Provisão de Infraestruturas de Transporte pela Iniciativa Privada – Rodovias, divulgada pela CNT em 29/09/2023.

a desestatização da malha ferroviária em operação e o processo de liquidação da companhia, a RFFSA foi extinta, em maio de 2007, pela Lei nº 11.483.

Nos anos 2000, a Lei nº 10.233/2001 promoveu uma reestruturação do setor de transportes, criando a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A ANTT é encarregada de regular, monitorar e fiscalizar os serviços e a exploração das infraestruturas de transporte terrestre (rodovias e ferrovias) por empresas privadas. A ANTT também passou a ser responsável pela regulação da exploração dessas infraestruturas e pela fiscalização dos contratos de concessões rodoviárias e ferroviárias.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) foi criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com as competências de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. A atuação da Agência foi iniciada em 2006, substituindo o Departamento de Aviação Civil (DAC) e, atualmente, é uma autarquia federal de regime especial e está vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos.

Em 2004, a Lei nº 11.079 instituiu normas gerais para parcerias público-privadas na modalidade de concessões para a administração pública da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, conferindo maior segurança jurídica para a prestação de serviços públicos pela iniciativa privada. Porém foi apenas em 2011 que ocorreu a primeira concessão de um aeroporto no Brasil, o de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. Cada uma das três rodadas seguintes do programa federal de concessões de aeroportos (2012, 2014, 2017) foi feita a um operador para cada aeroporto⁴. A partir da 5ª rodada, que ocorreu em 2018/2019, as concessões passaram a ser feitas em blocos de aeroportos a uma empresa concessionária.

Até o início do programa de concessões, a gestão dos aeroportos com alto volume de tráfego era feita pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), enquanto as autoridades locais (estados e municípios) eram responsáveis pela administração dos aeroportos menores.

⁴ gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/aeroportos-concedidos

A maior parte das concessões de aeroportos no Brasil foi realizada em infraestruturas total ou parcialmente existentes (projetos *brownfield*) e poucas foram feitas prevendo a construção de novas infraestruturas aeroportuárias (projetos *greenfield*).

As concessões incluem as operações no terminal, pista e outros serviços regulamentados (comerciais) e excluem o controle de tráfego aéreo, que é realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA⁵), ligado ao Comando da Aeronáutica/Ministério da Defesa. Atualmente, o governo federal, por meio da empresa estatal Infraero, gerencia 30 aeroportos no país, e outros 59 são explorados sob regime de concessão à iniciativa privada. Além disso, há outros 91 aeroportos que operam voos regulares no Brasil; eles estão sob gestão estadual, municipal ou por empresas concessionárias que participam dos programas estaduais de concessões⁶. Há, ainda, 4.743 aeródromos privados⁷, utilizados por operadores de serviços de táxi aéreo e aviação agrícola.

Após 30 anos desde a promulgação da Lei de Concessões, e considerando a urgência de impulsionar a agenda de parcerias para garantir investimentos, torna-se essencial examinar o papel dessas parcerias na política de transporte aéreo nacional. A concessão dos aeroportos para a iniciativa privada ampliou o grau de complexidade das relações estabelecidas entre os diversos elos dessa indústria, que anteriormente era gerenciada por um monopólio estatal. Nesse sentido, é essencial ponderar sobre os ganhos obtidos com a adoção desse modelo, em contraste com o investimento e a administração do Estado, ao mesmo tempo em que se investigam os desafios e obstáculos enfrentados. Essa análise cuidadosa pretende contribuir para o desenvolvimento de estratégias que fortaleçam a aviação civil no Brasil.

O objetivo deste segundo volume da série **Parcerias: A Provisão de Infraestruturas de Transporte pela Iniciativa Privada** é analisar os benefícios e desafios das concessões de aeroportos públicos federais no Brasil, desde o início de sua implementação, em 2011, até a sétima e última rodada do modelo de concessões em blocos, no qual aeroportos de diferentes portes e perfis de operação foram agrupados para atrair investimentos e garantir

⁵ Ministério da Defesa. O DECEA. Disponível em: decea.mil.br/?i=quem-somos&p=o-decea.

⁶ Em 2021, o governo de São Paulo concedeu 22 aeroportos à iniciativa privada, com contratos de 30 anos que incluem operação, manutenção, exploração e ampliação da infraestrutura aeroportuária estadual. Os aeroportos foram organizados em dois blocos principais, chamados Noroeste e Sudeste, com um investimento previsto de R\$ 467,90 milhões ao longo do período de concessão. Disponível em: parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Projetos/Details/139. Acesso em: nov. 24.

⁷ Disponível em: anac.gov.br/acesso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/aerodromos/lista-de-aerodromos-privados-v2. Acesso em: nov. 24.

o equilíbrio financeiro necessário ao desenvolvimento das infraestruturas para o setor⁸. Além disso, este estudo também apresenta propostas para a continuidade e o aperfeiçoamento do modelo de concessões aeroportuárias no país, visando fortalecer a política de transporte aéreo civil, gerar melhorias para a infraestrutura nacional e ampliar as opções e rotas para a mobilidade de pessoas e movimentação de cargas.

⁸ Em 2015, a CNT divulgou o estudo *Transporte e Economia: Transporte aéreo de passageiros*, o primeiro trabalho da Confederação com foco neste setor. O objetivo foi consolidar o conhecimento a respeito deste modo de transporte, identificar os obstáculos para o progresso do setor e propor soluções que beneficiem a sociedade, os prestadores de serviços e a matriz de transporte brasileira.





PANORAMA DO
SETOR AÉREO
NO BRASIL

O transporte aéreo se distingue dos demais modos de transporte por sua velocidade, eficiência e segurança intrínsecas, características que conferem à aviação uma capacidade significativa de conectividade, fundamental para a competitividade econômica e para o desenvolvimento regional em uma sociedade que valoriza a agilidade em suas atividades.

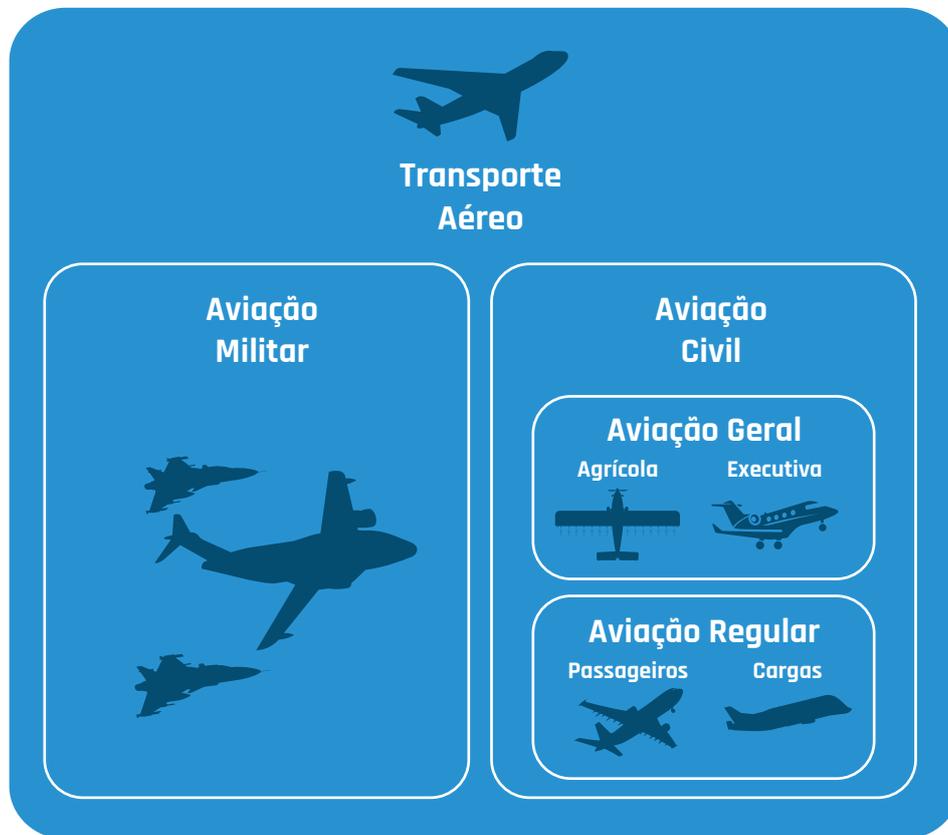
Apesar das vantagens, o uso do transporte aéreo ainda é relativamente limitado, em grande parte devido aos seus custos mais elevados. Conseqüentemente, os principais usuários dos serviços aéreos são passageiros que valorizam a rapidez e a eficiência em seus deslocamentos, bem como embarcadores de cargas com alto valor agregado e baixa tonelagem⁹.

O transporte aéreo pode ser segmentado em duas grandes áreas: aviação militar e civil. O segmento militar trata da aviação para fins de defesa do território nacional, tanto com objetivo ofensivo quanto defensivo, podendo ser caracterizado pelo combate, transporte, treino e reconhecimento de áreas. Já a aviação civil utiliza aeronaves e infraestruturas para o transporte de cargas e de pessoas — denominado aviação regular¹⁰ ou comercial — e para aplicações mais específicas, como a pulverização de plantações (aviação agrícola) ou transporte exclusivo (táxi aéreo, aviação privada ou executiva). A Figura 1 evidencia essa segmentação.

⁹ Segundo o Boletim Estatístico da CNT, de outubro/2024, o transporte aéreo responde por 0,03% da movimentação de cargas no Brasil.

¹⁰ O transporte aéreo divide-se em regular e não regular. O primeiro abrange as linhas permanentes, enquanto o segundo tem caráter esporádico, incluindo táxi aéreo e voos *charter* (quando ocorre a locação de uma aeronave com o objetivo de transportar carga ou grupo de pessoas, fora do padrão e horários das companhias aéreas e diferem do táxi aéreo ao serem realizados por aeronaves pequenas).

FIGURA 1: TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL



Fonte: Elaboração CNT.

Na aviação civil¹¹, companhias aéreas e aeroportos são essenciais para a oferta e manutenção do transporte. A infraestrutura aeroportuária da aviação regular de passageiros é gerida, atualmente, pela Infraero (Box 1), responsável pela administração de 30 aeroportos, e por concessionárias privadas, que administram 59 aeroportos públicos federais¹². Além disso, o transporte aéreo exerce uma função importante em segmentos específicos, como o táxi aéreo, que proporciona mobilidade rápida e flexível para o deslocamento de pessoas e cargas.

¹¹ A Anac classifica as empresas aéreas conforme os serviços prestados em diversas categorias, incluindo aeroagrícola, aerocinematografia, aerodemonstração, aerofotografia, aeroinspeção, aerolevantamento, aeromédico, aeropublicidade, aerorreportagem, combate a incêndios, lançamento de paraquedistas, ligação aérea sistemática regular, operação com carga externa, provocação artificial de chuva ou modificação de clima, serviços aéreos públicos, táxi aéreo, transporte aéreo não regular, transporte aéreo regular e voos panorâmicos. Neste estudo, o foco recairá sobre as empresas de transporte regular de passageiros e cargas, táxi aéreo e aviação agrícola.

¹² Os aeroportos concedidos continuam sendo de propriedade da União, mas a administração é transferida para as empresas concessionárias por meio de contratos de concessão. As concessionárias são responsáveis pela gestão e operação do aeroporto, incluindo a melhoria da infraestrutura e a execução de investimentos, conforme as condições estabelecidas nos contratos. No entanto, a titularidade do aeroporto permanece com o governo federal.

BOX 1 – EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (INFRAERO)

A Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, autorizou o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), vinculada ao Ministério da Aeronáutica. A finalidade prevista na Lei era implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária no Brasil, diretamente ou por meio de subsidiárias.

No dia 31 de maio de 1973, a Infraero iniciou as suas atividades. No mesmo ano, assumiu a administração do Aeroporto Internacional de Brasília e do Aeroporto de Ponta Pelada, em Manaus. Em 1974, a empresa passa a administrar outros 13 aeroportos: Pampulha (MG), Carlos Prates (MG), Belém (PA), Boa Vista (RR), Recife (PE), Salvador (BA), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Florianópolis (SC), Joinville (SC) e Porto Alegre (RS). Também nesse ano, começou a funcionar o primeiro terminal de cargas da Infraero (Teca), no Aeroporto Afonso Pena, em Curitiba (PR).

Em 1975, a Infraero assumiu a administração de mais oito aeroportos: Aracaju (SE), Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Cuiabá (MT), Maceió (AL), São Luís (MA), Teresina (PI) e Vitória (ES), e inicia as atividades dos terminais de cargas dos aeroportos de Recife (PE), Natal (RN), Fortaleza (CE), São Luís (MA), Goiânia (GO), Corumbá (MS) e Brasília (DF).

Em 1976, inaugurou o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus (AM), o primeiro do país a contar com pontes de embarque e desembarque de passageiros. Em 1977, a empresa inaugurou o Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro (RJ). Em 1980, assumiu a administração dos aeroportos de Viracopos, em Campinas (SP), e de Altamira (PA), e, em 1981, do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo (SP).

Em 1984, a empresa iniciou as operações no Aeroporto de Confins, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG), e no Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos (SP). Em 1987, incorporou a Aeroportos do Rio de Janeiro S. A. (Arsa) e assumiu o Aeroporto Santos Dumont (RJ).

Em 1995, a Infraero incorporou a Telecomunicações Aeronáuticas S. A. (Tesa), empresa estatal prestadora de serviços de navegação aérea.

Em 2012, a Empresa tinha sob sua gestão 66 aeroportos. Naquele ano, o governo federal realizou o leilão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília (2ª rodada de concessões). Em 2013, foram concedidos os aeroportos do Galeão e de Confins (3ª rodada). Desde então, a Infraero possui 49% da composição acionária dos cinco aeroportos. Contudo, essa prática não foi mais implementada a partir das rodadas seguintes.

Na 4ª rodada, em 2017, foram concedidos os aeroportos de Porto Alegre (RS), Salvador (BA), Florianópolis (SC) e Fortaleza (CE). Em 2018/2019, na 5ª rodada de concessões, elas passaram a ser realizadas em blocos. O governo federal concedeu à iniciativa privada os aeroportos de Vitória (ES) e Macaé (RJ) (Bloco Sudeste), Recife (PE), Maceió (AL), João Pessoa (PB), Aracaju (SE), Campina Grande (PB) e Juazeiro do Norte (CE) (Bloco Nordeste), e Cuiabá (MT), Sinop (MT), Rondonópolis (MT) e Alta Floresta (MT) (Bloco Centro-Oeste).

Em 2019/2021, na 6ª rodada, foram concedidos à iniciativa privada os aeroportos de Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Navegantes (SC), Londrina (PR), Joinville (SC), Bacacheri (PR), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS) (Bloco Sul); Goiânia (GO), São Luís (MA), Teresina (PI), Palmas (TO), Petrolina (PE) e Imperatriz (MA) (Bloco Central); e Manaus (AM), Porto Velho (RO); Rio Branco (AC); Cruzeiro do Sul (AC), Tabatinga (AM), Tefé (AM) e Boa Vista (RR) (Bloco Norte).

Em 2022, a empresa passou a ser contratada por governos estaduais e prefeituras para executar serviços de engenharia, manutenção e treinamentos. Além disso, passou a realizar a gestão de novos aeroportos regionais. Atualmente, a rede administrada pela empresa inclui 30 aeroportos: Ariquemes (RO), Camocim (CE), Campos Sales (CE), Canoa Quebrada (CE), Crateús (CE), Divinópolis (MG), Dourados (MS), Flores (AM), Governador Valadares (MG), Guarujá (SP), Gurupi (TO), Iguatu (CE), Ipatinga (MG), Itaperuna (RJ), Jericoacoara (CE),

Juiz de Fora (MG), Linhares (ES), Mossoró (RN), Paranavaí (PR), Passo Fundo (RS), Paulo Afonso (BA), Poços de Caldas (MG), Quixadá (CE), Salinópolis (PA), Santo Ângelo (RS), Santos Dumont (RJ), São Benedito (CE), Sobral (CE), Sorriso (MT) e Tauá (CE).

Na 7ª rodada, em 2022, foram concedidos os aeroportos de Belém (PA) e Macapá (AP) (Bloco Norte II); Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ) (Bloco Aviação Geral); e de Congonhas (SP), Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA), Parauapebas (PA), Altamira (PA), Uberlândia (MG), Montes Claros (MG) e Uberaba (MG) (Bloco SP/MS/PA/MG).

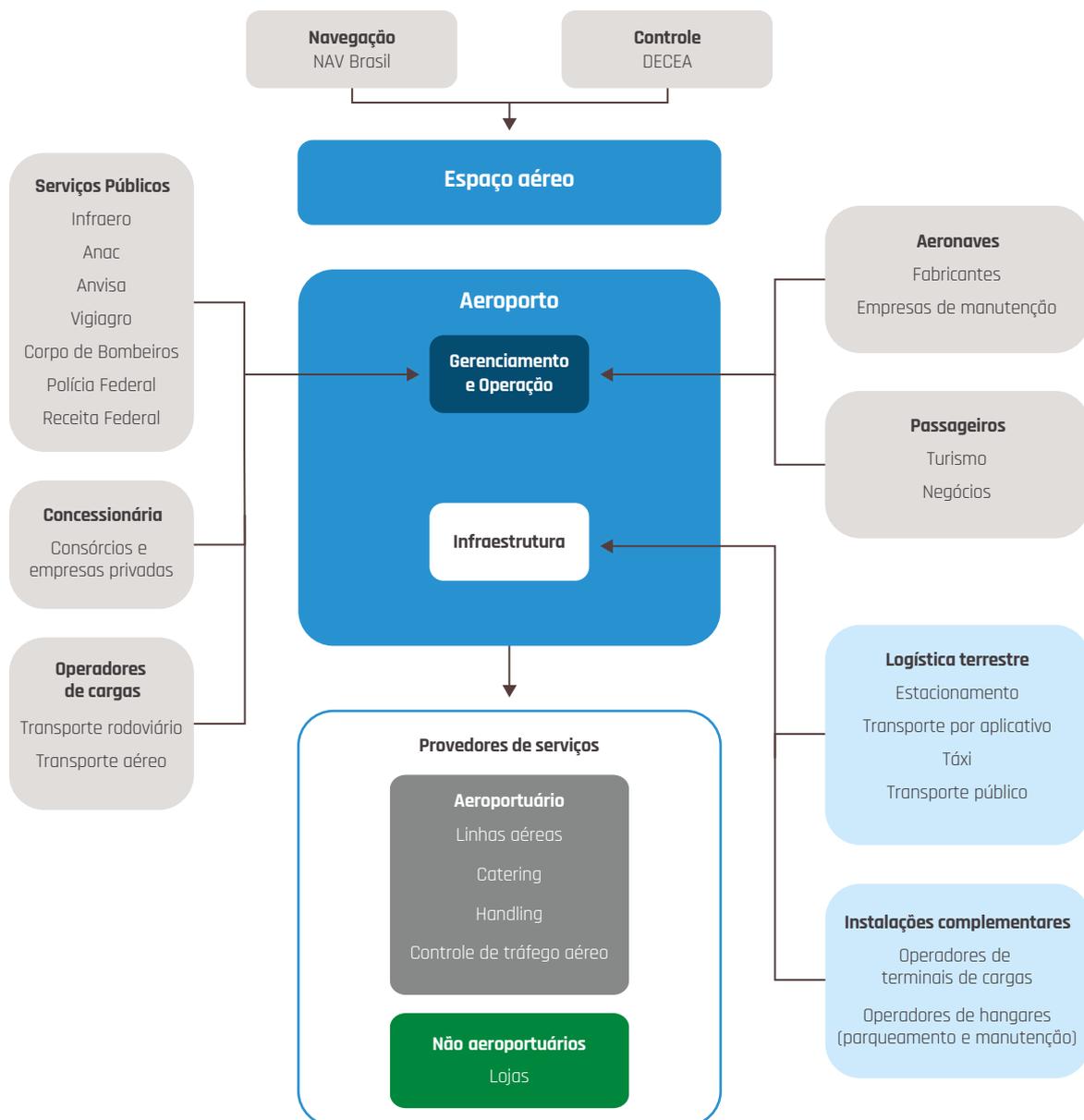
O Aeroporto de Natal (São Gonçalo do Amarante) foi um caso à parte, pois foi o primeiro aeroporto privatizado do país. Enquanto o Exército foi responsável pela construção das pistas de pouso e de táxi e por toda a infraestrutura de acesso ao local, a Infraero foi encarregada de providenciar as desapropriações necessárias. Em 2011, a Inframerica ganhou a concessão para construir e operar o aeroporto, cuja operação iniciou em 2014. Entretanto, em 2023, houve sua relicitação e o ativo foi arrematado pela Zurich Airport Brasil.

A aviação é considerada um serviço intermediário, funcionando como um sistema de rede integrado que depende da ação coordenada de diversos setores, conforme ilustrado pela Figura 2. No centro desse sistema está o aeroporto, que exige gestão eficaz para garantir a fluidez das operações. Essa infraestrutura abrange desde as pistas de pouso até os terminais e os sistemas de controle aéreo.

A gestão pública do sistema de transporte aéreo conta com entidades como a Anac, que regula e fiscaliza o setor de aviação civil, e a Infraero, responsável pela administração de alguns aeroportos públicos federais. Ainda, órgãos como a Polícia Federal e a Receita Federal desempenham papéis relevantes no controle de passageiros e mercadorias que entram e saem do país. O espaço aéreo é gerido pelo DECEA/Força Aérea Brasileira/Ministério da Defesa, provedor dos serviços de navegação aérea que viabilizam os voos e a ordenação dos fluxos de tráfego aéreo no Brasil. Outro componente importante para o sistema são as concessionárias, que assumem a administração dos aeroportos por meio de concessões. Esses agentes são responsáveis pelo gerenciamento e operação diária do

aeroporto, em colaboração com os operadores de cargas, que também dependem de centros de distribuição¹³, que facilitam o trânsito de produtos dentro e fora do aeroporto e com as companhias aéreas, responsáveis pela movimentação de passageiros.

FIGURA 2: ESTRUTURA DE REDE DO TRANSPORTE AÉREO



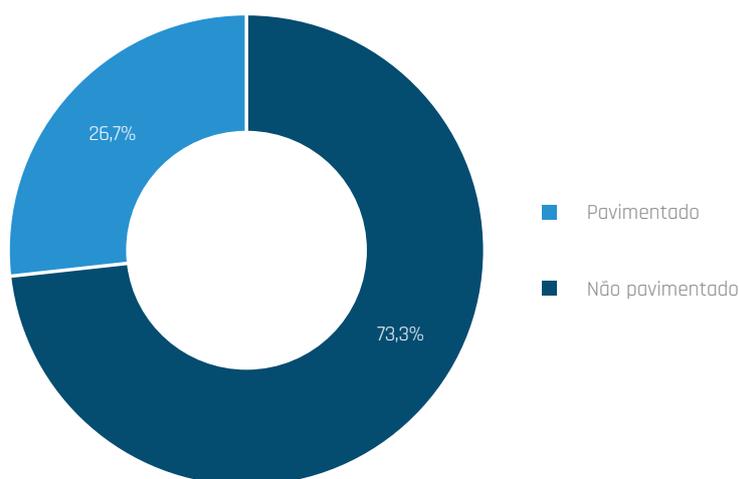
Fonte: Elaboração CNT.

¹³ O estudo *Terminais de Carga do Brasil – Terminais Gateways Aeroportuários*, divulgado pela CNT em 2021, apresenta um panorama dos terminais gateways aeroportuários no Brasil em relação aos cenários institucional, normativo e regulatório, econômico e logístico. O estudo caracteriza os principais gateways aeroportuários de acordo com a infraestrutura e a capacidade disponível, a movimentação realizada e as condições de operação.

Os provedores de serviços aeroportuários se dividem em dois grupos principais: os aeroportuários e os não aeroportuários. Os aeroportuários incluem as companhias aéreas, os serviços de *catering* (fornecimento de refeições) e *handling* (serviços de solo), enquanto os não aeroportuários abrangem lojas e conveniências para passageiros e visitantes. As aeronaves e as empresas de manutenção são fundamentais para garantir a continuidade e a segurança das operações. Os passageiros, por sua vez, são divididos entre aqueles que viajam por turismo e aqueles que viajam por negócios, as principais motivações de deslocamento aéreo. A logística terrestre, com estacionamento, transporte por aplicativos, táxis e transporte público, conecta o aeroporto à cidade, facilitando o deslocamento de passageiros e cargas. Instalações externas, como terminais de cargas e hangares¹⁴, complementam a operação aeroportuária.

Já a infraestrutura dos aeródromos brasileiros possui relação direta com a demanda e a finalidade para a qual foram projetados. A predominância de aeródromos sem camada de revestimento na pista está diretamente vinculada com o tipo de aeronave utilizada, especialmente por empresas de transporte aéreo não regular, ou particulares, que frequentemente precisam operar em pistas menos preparadas. Conforme ilustrado no Gráfico 1, a maior parte dos aeródromos brasileiros não possui pavimentação (73,3%), o que mostra que há um predomínio daqueles de pequeno porte no país.

GRÁFICO 1: TIPO DE PAVIMENTO NOS AERÓDROMOS DO BRASIL

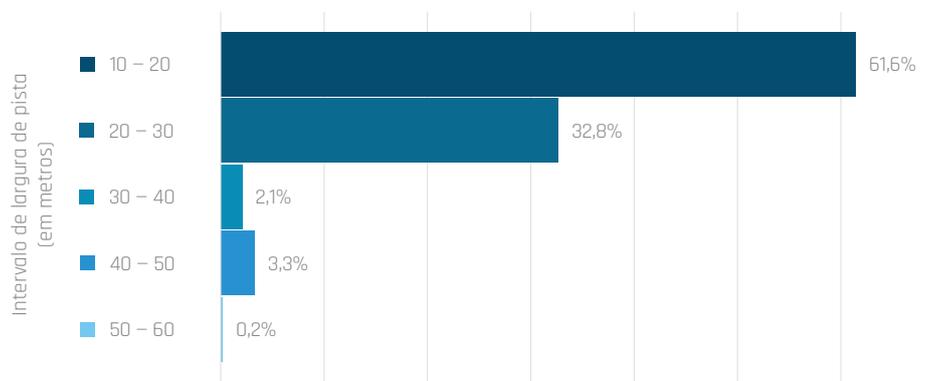


Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

¹⁴ Hangar é uma construção situada em aeroportos para estacionamento, manutenção e reparo de aeronaves (Glossário CNT do Transporte).

Quanto à largura da pista, o Gráfico 2 indica que 94,4% dos aeródromos possuem largura entre 10 e 30 metros. Tendo como referência que a aeronave Boeing 737-800¹⁵ ou o similar da Airbus, A320-200, que demanda uma pista com largura de 45 metros, conforme recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO)¹⁶, é possível reiterar que a malha de aeródromos do país é mais voltada para a operação de aeronaves de pequeno porte.

GRÁFICO 2: LARGURA DE PISTA DE AERÓDROMOS NO BRASIL



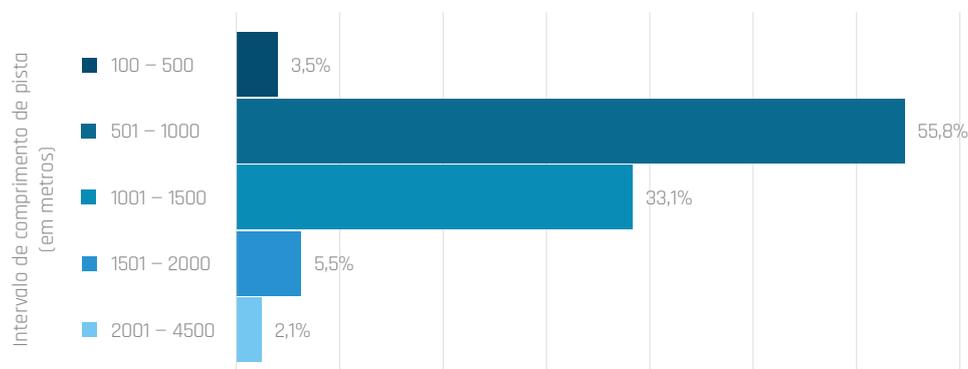
Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

Ainda sobre as características de infraestrutura, o Gráfico 3 evidencia que 88,9% dos aeródromos possuem pista com comprimento entre 501 e 1.500 metros. Tendo como referência as informações do Gráfico 1 (revestimento) e do Gráfico 2 (largura), e considerando que o comprimento da pista está diretamente relacionado com a categoria da aeronave e as características da pista, como tipo de revestimento, o resultado reforça a predominância de aeródromos de pequeno porte no Brasil. Embora a maior parte dos passageiros seja transportada nos grandes aeroportos, a predominância de aeroportos menores aponta para a importância de se ter uma frota diversificada de aeronaves no país e que seja compatível com a infraestrutura existente.

¹⁵ A aeronave Boeing 737-800 possui capacidade para até 189 passageiros e 44 m³ de carga. Além disso, o modelo possui 34,3 metros de envergadura da asa e 39,5 metros de comprimento. Essa aeronave é semelhante ao modelo Airbus A320-200, com capacidade para 180 assentos, 16,2 toneladas de carga, 34,1 metros de envergadura e 37,6 metros de comprimento.

¹⁶ ICAO – Aerodrome Design Manual Part 1 Runways. 2006. Disponível em: edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5918118/course/section/6091447/icao_doc_9157_aerodromedesignmanual-part1.pdf. Acesso em: jun. 2024.

GRÁFICO 3: COMPRIMENTO DE PISTA DE AERÓDROMOS NO BRASIL



Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

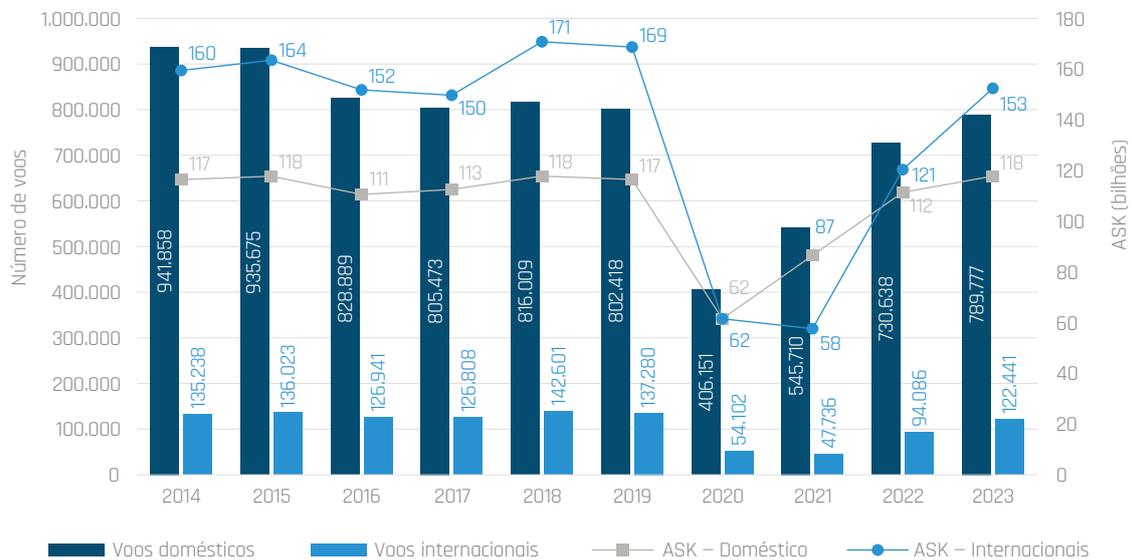
2.1. AVIAÇÃO CIVIL

2.1.1. TRANSPORTE REGULAR DE PASSAGEIROS E CARGAS

A análise da oferta de voos em 2023 indica uma recuperação sólida e um crescimento no setor de aviação, já que, no mercado doméstico, o número de voos registrou crescimento de 8,1% em comparação com 2022, totalizando mais de 789,78 mil operações. Esse aumento expressa uma retomada significativa da atividade aérea após os desafios impostos pela pandemia. Além disso, a oferta total de assentos pelas companhias aéreas, mensurada em *Available Seat Kilometers (ASK)* ou assentos quilômetros oferecidos¹⁷, alcançou níveis próximos aos observados antes da crise sanitária, sugerindo recuperação na capacidade operacional das empresas aéreas no mercado interno, conforme apresentado no Gráfico 4. Contudo, mesmo com o crescimento observado nos últimos anos, a oferta de voos e de assentos ainda não alcançou o nível anterior à pandemia.

Com relação às chegadas e partidas internacionais do Brasil, o crescimento na oferta foi ainda mais expressivo, com aumento de 29,9% no número de voos, totalizando cerca de 122,44 mil operações em 2023. Esse incremento significativo reflete uma recuperação vigorosa, à medida que as restrições de viagem foram gradualmente relaxadas e a demanda por viagens internacionais começou a se reestabelecer. A retomada da oferta no mercado internacional também é evidenciada pelos ASKs, que demonstraram crescimento, aproximando-se dos níveis de anos anteriores à pandemia.

¹⁷ Segundo o Glossário CNT do Transporte, o ASK (*Available Seat Kilometer*, ou assentos quilômetros-oferecidos) é o produto entre o número de assentos oferecidos (não necessariamente ocupados) e a distância da etapa (entre a decolagem da aeronave e o próximo pouso). Quando há mais de uma etapa, esse valor é dado pela soma dos produtos entre o número de assentos oferecidos e a distância de cada etapa considerada.

GRÁFICO 4: NÚMERO DE VOOS E ASK (DOMÉSTICO E INTERNACIONAL), DE 2014 A 2023

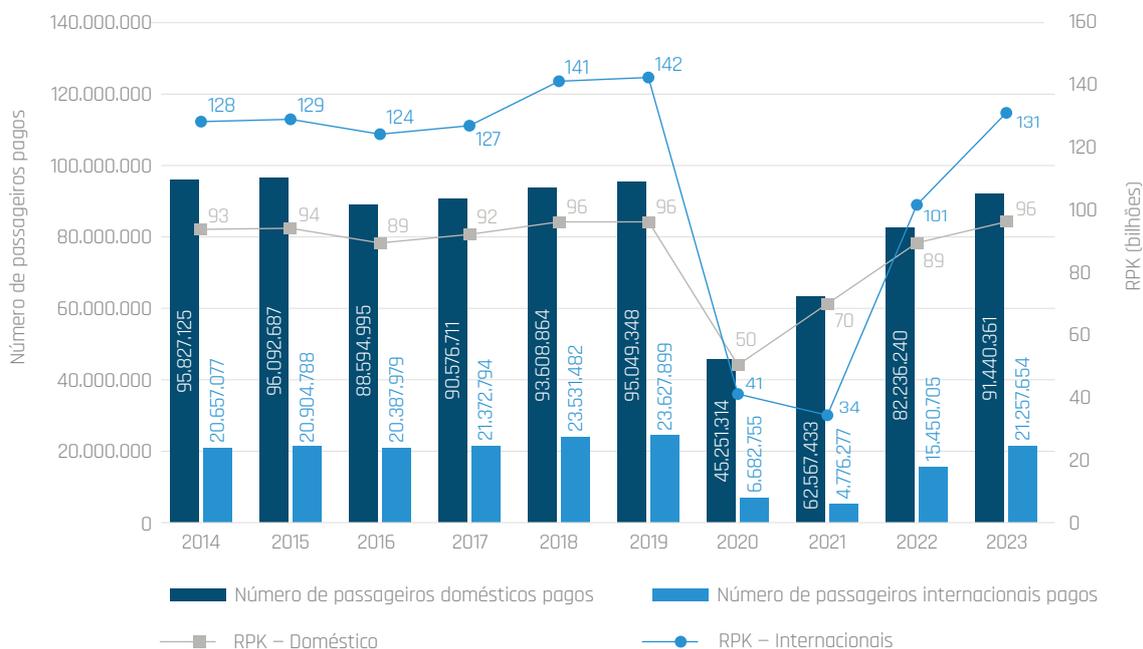
Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

A análise do volume de passageiros complementa esse panorama, ao destacar a demanda crescente por viagens aéreas (Gráfico 5). No mercado doméstico, o número de passageiros transportados aumentou 11,2%, em 2023, em relação ao ano anterior, e alcançou 91,44 milhões de passageiros. No mercado internacional, o aumento foi ainda maior, com alta de 37,5% no número de passageiros, totalizando 21,26 milhões, em 2023. Esse crescimento substancial reflete a melhora da demanda por viagens internacionais e a expansão do mercado global de aviação¹⁸. Após um período de significativa redução durante a pandemia, observa-se aumento gradual nos *Revenue Passenger-Kilometers* (RPK)¹⁹, métrica que quantifica o total de passageiros transportados multiplicado pela distância percorrida, o que indica recuperação na demanda por transporte aéreo em nível doméstico e internacional.

¹⁸ As projeções atuais estimam que o total de passageiros chegará a aproximadamente 9,5 bilhões em 2024, representando 104% do nível de 2019 e refletindo um crescimento anual de 10% a partir de 2023. Disponível em: aci.aero/2024/09/18/aci-world-projects-10-growth-for-passenger-traffic-in-2024-to-reach-9-5-billion. Acesso em: 04 nov. 2024.

¹⁹ De acordo com o Glossário CNT, o RPK (*Revenue Passenger-Kilometers*, ou passageiros-quilômetros pagos transportados) é o produto entre o número de passageiros pagos transportados e a distância da etapa (entre a decolagem da aeronave e o próximo pouso). Quando há mais de uma etapa, esse valor é dado pela soma dos produtos entre o número de passageiros pagos e a distância de cada etapa considerada. Para uma companhia ou para a indústria, basta somar os RPKs de todos os voos daquela companhia ou de todas as companhias.

GRÁFICO 5: NÚMERO DE PASSAGEIROS E RPK (DOMÉSTICO E INTERNACIONAL), DE 2014 A 2023

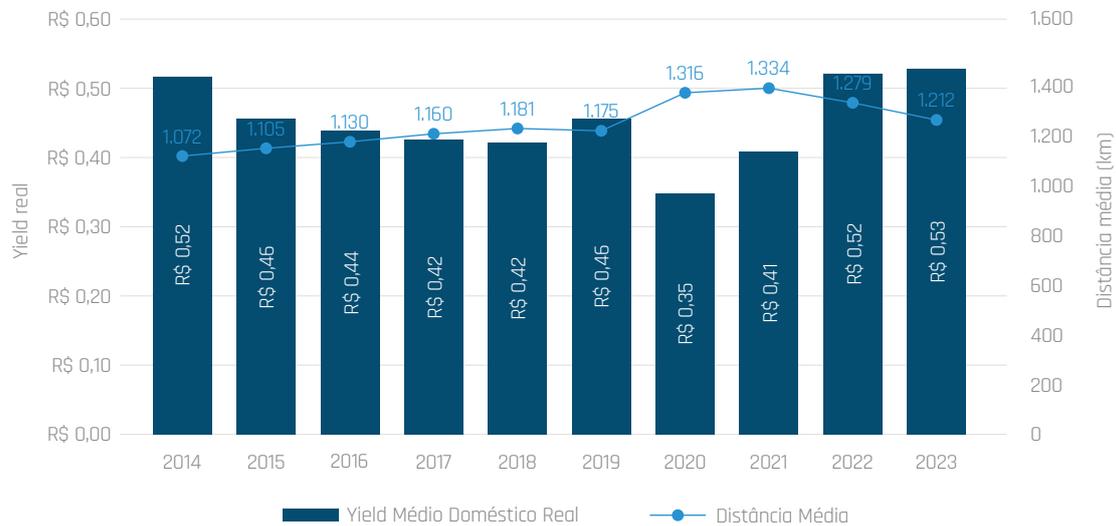


Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

A análise do Yield²⁰ revela queda significativa durante o ápice da pandemia de Covid-19, em 2020, como mostra o Gráfico 6. Em 2019, o Yield médio doméstico real era de R\$ 0,46, enquanto, em 2020, esse valor diminuiu para R\$ 0,35 (queda de 23,7%). Simultaneamente, a distância média percorrida por viagem aumentou de 1.175 quilômetros, em 2019, para 1.316 quilômetros, em 2020. Essa dinâmica pode ser explicada pelo contexto da pandemia, em que as restrições e preocupações sanitárias fizeram com que as viagens aéreas se tornassem uma opção de última instância, e foram utilizadas especialmente para trajetos mais longos. Embora essa alteração tenha contribuído para a queda no Yield, também influenciou o aumento da distância média percorrida por passageiro.

²⁰ O Yield representa o preço médio cobrado por passageiro por quilômetro voado (R\$/km). Ele é calculado dividindo a receita de passageiros pela quantidade de passageiros-quilômetro pagos (RPK).

GRÁFICO 6: YIELD MÉDIO DOMÉSTICO REAL (EM R\$) E DISTÂNCIA MÉDIA PERCORRIDA POR PASSAGEIRO (EM KM), ENTRE 2014 E 2023



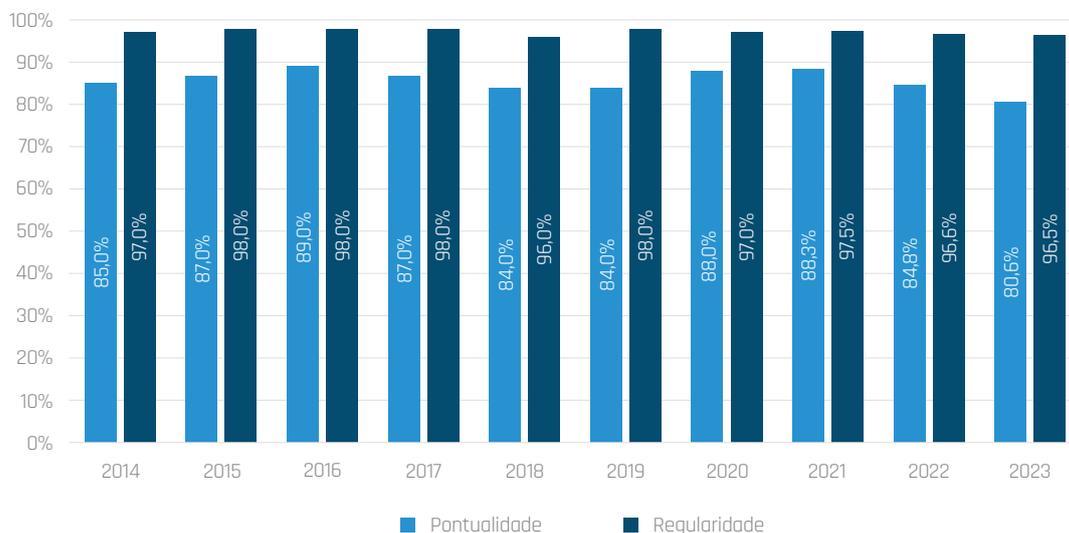
Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

Em termos de pontualidade e regularidade²¹, o Gráfico 7 ilustra o desempenho dos voos domésticos de empresas regulares no Brasil, ao longo dos últimos dez anos. Entre 2014 e 2023, a pontualidade manteve uma média elevada, com leve tendência de queda nos últimos anos. No mesmo período, a regularidade permaneceu consistente, oscilando entre 96,0% e 98,0%, o que explicita a baixa taxa de cancelamento. É importante destacar que não se quantifica a pontualidade em voos internacionais devido ao fato de que os atrasos representam uma porcentagem pequena nos tempos totais de viagem²². A regularidade desses voos se aproxima de 100%.

²¹ A pontualidade mede a capacidade da companhia aérea de cumprir os horários planejados para decolagens e pousos. Já regularidade avalia o percentual de voos programados que foram realizados, independentemente de possíveis atrasos, refletindo a confiabilidade na execução da programação. Disponível em: aeroengenharia.com/glossario/o-que-e-horario-de-vo. Acesso em: out. 2024.

²² Informações obtidas com a Abear.

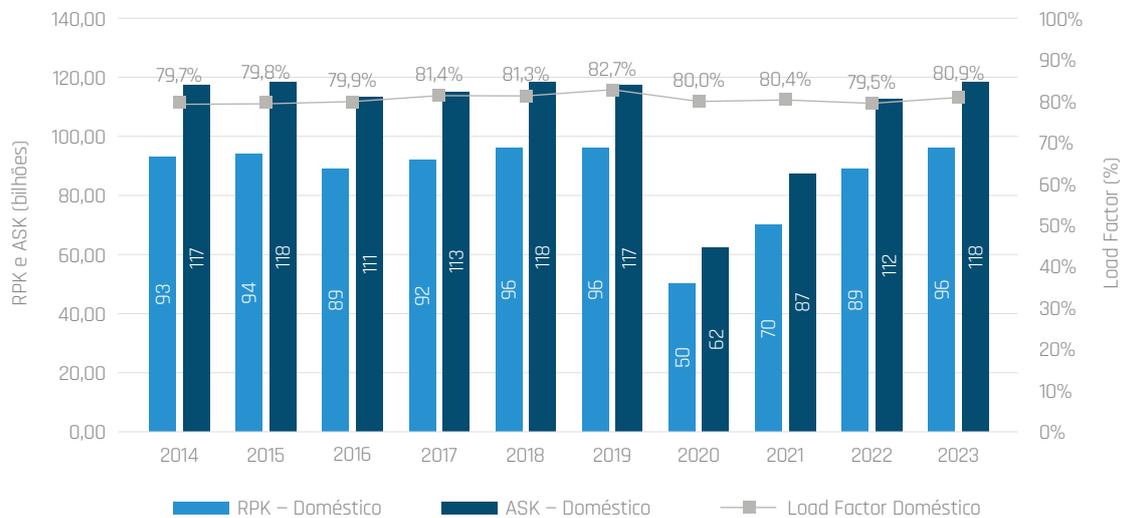
GRÁFICO 7: PONTUALIDADE E REGULARIDADE EM VOOS DOMÉSTICOS DE EMPRESAS REGULARES, DE 2014 A 2023



Fonte: Elaboração CNT, com dados da Abear.

Como destacado pelo Gráfico 8, o mercado brasileiro doméstico de transporte aéreo de passageiros demonstrou estabilidade na ocupação média das aeronaves, até o surgimento da pandemia de Covid-19. Em 2014, o *load factor*²³ era de 79,7% (ou seja, aproximadamente 80,0% dos assentos disponíveis foram vendidos). Esse índice aumentou para 82,7% em 2019, antes dos impactos da pandemia, o que demonstra o crescimento da demanda por voos domésticos no Brasil. No entanto, a ocupação média das aeronaves caiu para 80,0%, em 2020, devido às severas restrições de viagens e medidas de isolamento adotadas. Em 2023, surgiram sinais de recuperação desse indicador, o que sugere a recuperação gradual da demanda por voos domésticos no país.

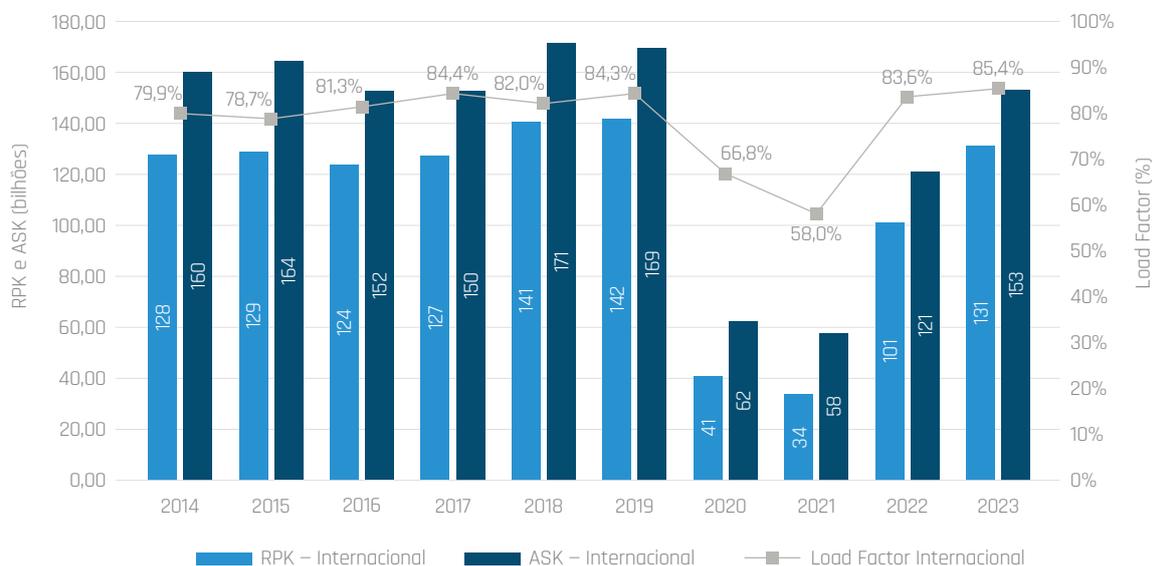
²³ O *load factor* (ou fator de ocupação) representa o percentual de assentos vendidos em relação à capacidade total disponível (divisão do *RPK* pelo *ASK*). É um indicador importante para as companhias aéreas, pois revela como estão otimizando a ocupação dos voos, o que tem um impacto direto na eficiência operacional e na rentabilidade do setor aéreo.

GRÁFICO 8: APROVEITAMENTO ANUAL (LOAD FACTOR – RPK/ASK) – MERCADO DOMÉSTICO, ENTRE 2014 E 2023

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

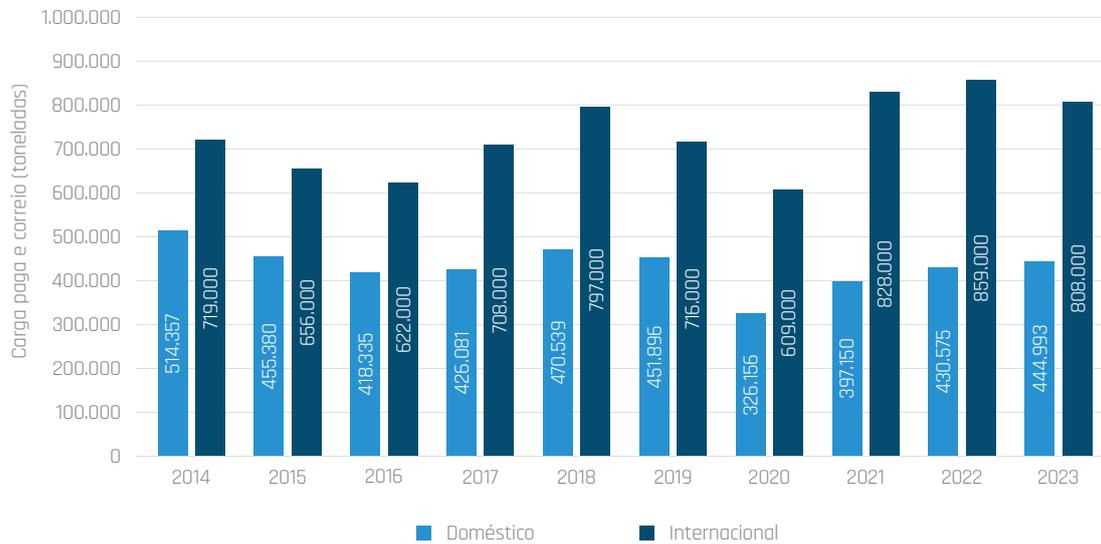
O mercado de voos internacionais também enfrentou desafios significativos durante a pandemia, com quedas consideráveis no *load factor*. Em 2019, o índice era de 84,3%, mas despencou para 66,8%, em 2020, e ainda mais, para 58,0%, em 2021. A melhora desse segmento foi notavelmente mais rápida do que no mercado doméstico. Em 2023, o índice de ocupação alcançou 85,4%, superando os níveis pré-pandemia. O Gráfico 9 também ilustra que, antes da crise sanitária, o mercado de voos de passageiros internacionais mantinha índices de ocupação estáveis, com uma média de 81,8%, alinhada com a média global.

GRÁFICO 9: APROVEITAMENTO ANUAL (LOAD FACTOR – RPK/ASK) – MERCADO INTERNACIONAL, ENTRE 2014 E 2023



Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

Com relação ao transporte de cargas e correio, o mercado internacional demonstrou uma resiliência notável em comparação ao setor de passageiros durante a pandemia, registrando uma retomada rápida e contínua desde 2021. Pode-se observar, no Gráfico 10, a seguir, que, em 2023, o volume de carga internacional estava 12,8% acima do registrado em 2019. Por outro lado, o transporte de carga e correio no mercado doméstico enfrentou desafios, mantendo-se abaixo dos níveis de 2019 em todos os anos pós crise sanitária.

GRÁFICO 10: CARGA E CORREIO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL, DE 2014 A 2023

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

2.1.2. AVIAÇÃO GERAL

2.1.2.1. TÁXI AÉREO

O serviço de táxi aéreo (também chamado de aviação executiva) no Brasil é regulado pela Anac e refere-se a uma modalidade de transporte aéreo público não regular. Esta forma de transporte é caracterizada pela execução mediante remuneração pactuada entre o usuário e o transportador, garantindo disponibilidade imediata independentemente de horário, percurso ou escala. Além de autorizar e fiscalizar as empresas que oferecem esse serviço, a Anac estabelece rigorosos requisitos técnicos e operacionais que devem ser seguidos pelas operadoras.

O táxi aéreo abrange diversas operações especializadas, como o transporte de passageiros em aeronaves com até 30 assentos, além do transporte de cargas em aeronaves e serviços específicos como transporte de enfermos, voos panorâmicos, ligações aéreas sistemáticas, lançamento de paraquedistas e operações *on* e *off-shore*²⁴.

Em termos de segurança, as operadoras homologadas de linha aérea, como aquelas que seguem os protocolos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 121 (RBAC 121), aderem a regulamentações rigorosas que garantem altos padrões de segurança em todas as fases das operações. Isso inclui procedimentos meticulosos e manutenção regular das aeronaves, proporcionando aos passageiros tranquilidade e confiança durante o voo. Empresas especializadas neste serviço destacam-se neste aspecto ao possuírem certificações reconhecidas internacionalmente.

O segmento de táxi aéreo no Brasil apresentou crescimento significativo nos últimos anos²⁵. Em 2023, o segmento dispunha de 9.824 aeronaves em operação no país. Este aumento começou a ser observado a partir de 2020, e as projeções para 2024 indicam um cenário ainda mais promissor²⁶. Esse desempenho pode ser atribuído a diversos fatores, incluindo a recuperação do setor de exploração de petróleo e gás, que teve um impacto direto nas vendas de turboélices e helicópteros de grande porte. Ademais, o crescimento

²⁴ As operações *on-shore* referem-se ao transporte de passageiros e cargas em terra firme, incluindo serviços como voos domésticos e táxi aéreo. Já as operações *off-shore* envolvem o transporte aéreo em áreas aquáticas, frequentemente para plataformas de petróleo ou regiões remotas, atendendo à demanda de transporte de pessoal e cargas em locais de difícil acesso.

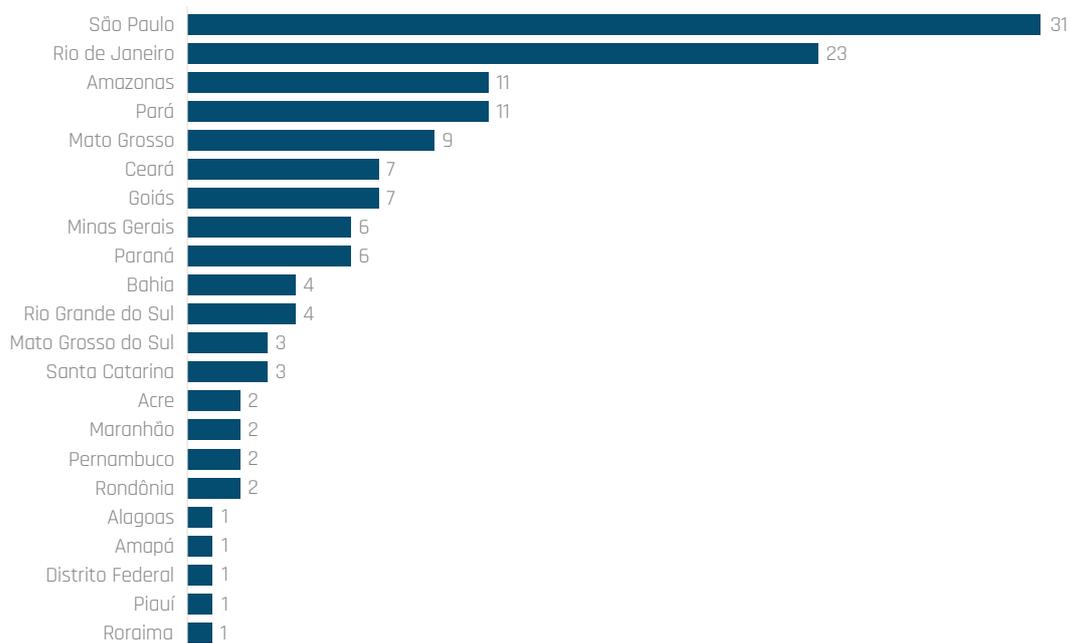
²⁵ Os dados desta seção foram obtidos com a Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), que defende os interesses da aviação geral no Brasil, por meio da interlocução com o governo e outras entidades representativas, afiliadas a CNT.

²⁶ Avantto. 2023. Balanço: Aviação Executiva no Brasil em 2023. Disponível em: avantto.com.br/blog/acero/balanco-aviacao-executiva-no-brasil-em-2023. Acesso em: out. 2024.

do agronegócio brasileiro também tem contribuído de forma significativa para a expansão da frota. A distribuição da frota de táxi aéreo no Brasil revela uma diversificação entre diferentes tipos de aeronaves. Aproximadamente 60,0% das aeronaves são constituídas por aviões a pistão. Os turboélices representam 17,0% do total, seguidos por 12,0% de helicópteros, 8,0% de jatos e 3,0% de helicópteros a pistão. Essa composição reflete a variedade de necessidades e aplicações no segmento e a sua capacidade de adaptação às demandas específicas de diferentes setores da economia brasileira.

Essa diversidade de frota observada no país também é reflexo da elevada quantidade de empresas que atuam no segmento: são 130, distribuídas por todo o país. O Gráfico 11 apresenta a quantidade de empresas do setor de táxi aéreo em cada unidade da federação. Observa-se uma concentração nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Amazonas e Pará.

GRÁFICO 11: NÚMERO DE EMPRESAS DO SETOR DE AVIAÇÃO EXECUTIVA (TÁXI AÉREO), POR UF



Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

2.1.2.2. AVIAÇÃO AGRÍCOLA

A aviação agrícola foi formalmente reconhecida no Brasil em 1969, pelo Decreto-Lei nº 917, e sua regulamentação foi completada em 1981, pelo Decreto nº 86.765. As empresas brasileiras de aviação agrícola desempenham uma variedade de serviços essenciais, como semeadura, aplicação de fertilizantes e defensivos (químicos e biológicos) para proteger as lavouras, além de povoamento de rios e lagos com peixes e combate a incêndios em vegetações diversas²⁷.

A pulverização aérea destaca-se por sua eficiência operacional e pelos diversos benefícios que proporciona, uma vez que possibilita a cobertura de grandes extensões de terra em um curto período, sem causar compactação do solo ou danos às plantações. Comparada ao uso de tratores modernos, que cobrem 25 hectares por hora, a aviação agrícola é significativamente mais produtiva, alcançando até 90 hectares no mesmo intervalo. Essa vantagem torna a aplicação aérea uma alternativa economicamente superior a médio prazo, além de reduzir o tempo de operação e a necessidade de mão de obra²⁸.

A aviação agrícola no Brasil tem demonstrado crescimento expressivo, impulsionado especialmente pelo aumento da frota de aeronaves importadas equipadas com motores turbo, que oferecem maior capacidade de carga, autonomia e produtividade, fundamentais para atender culturas de grandes extensões, como soja, milho, algodão e cana-de-açúcar. Entre 2016 e 2023, a participação de aeronaves importadas subiu de 40,0% para 45,5%, e a previsão é que chegue a 48,6% até 2027. Para atender à crescente demanda, será necessário incorporar 150 novas aeronaves importadas e 141 nacionais, resultando em um crescimento de 9,6% na frota aeroagrícola. Mesmo com o avanço das aeronaves maiores e mais potentes, os modelos menores continuam desempenhando um papel relevante, especialmente em culturas como arroz e banana, que exigem operações em áreas menores e mais desafiadoras. Em 2023, as 2.719 aeronaves tripuladas cobriram, em média, 50 mil hectares por safra, atendendo mais de 135,90 milhões de hectares.

Além das aeronaves tradicionais, a frota aeroagrícola não tripulada, como os drones, tem apresentado crescimento expressivo, ampliando o impacto no setor. Dados de 2024 do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), responsável pelo controle de produtos importados no Brasil, indicam a importação de mais de 9 mil drones de pulverização, evidenciando a crescente adoção dessa tecnologia nas lavouras do país. Diversas culturas,

²⁷ Disponível em: gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/insumos-agropecuarios/aviacao-agricola. Acesso em: jul. de 2024.

²⁸ MEHREB. 2017. Disponível em: repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/9626?show=full. Acesso em: out. 2024.

como arroz, soja, cana-de-açúcar, eucalipto, banana e café, já fazem uso intensivo desses drones, que operam em áreas inacessíveis para aviões convencionais e corrigem falhas em grandes plantações, em um processo conhecido como catação. Ademais, pesquisas com empresas do setor revelam que um drone com tanque de 40 litros pode atender entre 4 mil e 6 mil hectares por safra²⁹.

²⁹ SINDAG. 2024. Disponível em: sindag.org.br. Acesso em: out. 2024.



INVESTIMENTO:

CONDIÇÃO NECESSÁRIA PARA
ASSEGURAR BENEFÍCIOS ÀS EMPRESAS
DE AVIAÇÃO E AOS PASSAGEIROS

A promoção de investimentos é fundamental para o desenvolvimento do setor aéreo, impactando positivamente a qualidade dos serviços prestados nos aeroportos, a segurança dos usuários e a eficiência logística. A alocação adequada de recursos destinados à manutenção e expansão da infraestrutura aeroportuária, juntamente com melhorias nos serviços oferecidos, facilita conexões mais rápidas e eficazes entre regiões, atividades e indivíduos e promove o desenvolvimento nacional de forma significativa.

Este capítulo apresenta a evolução dos investimentos públicos federais e privados em aeroportos no Brasil, no período de 2011 a 2024. O investimento público federal no setor aéreo é composto por três fontes principais: a) os investimentos diretos realizados pela União, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, que inclui os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), criado pela Lei nº 12.462/2011; b) os investimentos diretos da União em ações relacionadas à defesa aérea, por meio do Comando da Aeronáutica/Ministério da Defesa, que visam garantir o controle do tráfego aéreo e a segurança do espaço aéreo nacional; e c) os aportes efetuados pela empresa estatal Infraero. Já o investimento privado é realizado pelas companhias concessionárias.

3.1. INVESTIMENTOS PÚBLICOS FEDERAIS DIRETOS DA UNIÃO EM AEROPORTOS

O Gráfico 12 apresenta o volume de investimentos públicos federais no setor aéreo brasileiro, entre 2011 e 2024, considerando a desagregação entre investimentos diretos da União por meio do Ministério de Portos e Aeroportos e do Ministério da Defesa e os investimentos realizados pela Infraero³⁰. A maior parte dos recursos destinados pela União para o setor aéreo concentra-se na defesa aérea. Em 2023, os investimentos da União em controle de tráfego aéreo superaram R\$ 3,80 bilhões. Em 2024, o investimento em defesa aérea foi, até o mês de outubro, de R\$ 1,85 bilhão e os aportes diretos da União, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, totalizaram R\$ 72,75 milhões.

³⁰ Para a obtenção dos investimentos no portal Siga Brasil/Senado Federal, foram utilizados os seguintes filtros: a) para os investimentos diretos da União, considerou-se o Grupo de Natureza da Despesa “Investimentos” (GND 4) e a subfunção “Transporte Aéreo” (781); b) para os aportes provenientes do FNAC, foram analisados os investimentos (GND 4) dos programas alocados nas Unidades Orçamentárias FNAC (códigos 20930, 39908, 62901 e 68902); c) para a defesa aérea, os investimentos em transporte aéreo consideram os desembolsos realizados para melhoria e adequação dos sistemas de controle de tráfego aéreo e de navegação descritos na ação 20XV (Grupos de Natureza da Despesa – GNDs 3 e 4, outras despesas correntes e investimentos, respectivamente) do Orçamento Geral da União.

GRÁFICO 12: INVESTIMENTOS DIRETOS DA UNIÃO, EM DEFESA AÉREA E DA INFRAERO, DE 2011 A 2024 (R\$ BILHÕES)

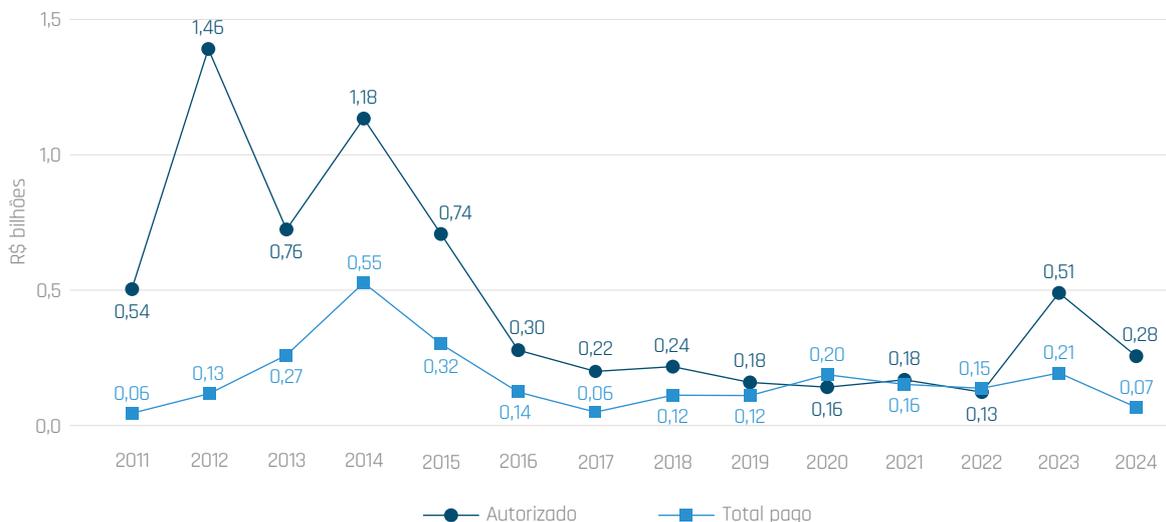
Fonte: Elaboração CNT, com dados da SIGA Brasil.

*Valor total pago de 2024 até 25/10/2024.

**Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2024/IBGE.

Ao longo dos anos, os investimentos em infraestruturas de transporte no país passaram por transformações significativas. O Gráfico 13 retrata a trajetória dos investimentos públicos federais destinados ao setor aéreo. Em 2011, os investimentos autorizados somaram R\$ 538,90 milhões; porém apenas R\$ 56,12 milhões foi executado (10,4%). Já em 2012, houve um pico nos valores autorizados, que alcançaram R\$ 1,46 bilhão, mas apenas 8,6% foram efetivamente pagos (R\$ 125,68 milhões). Entre 2014 e outubro de 2024, os valores executados no orçamento federal para essa área sofreram queda de 86,8% (R\$ 550,73 milhões, em 2014, e R\$ 72,75 milhões, em outubro de 2024).

GRÁFICO 13: INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL NO SETOR AÉREO, DE 2011 A 2024 (EM R\$ BILHÕES)



Fonte: Elaboração CNT, com dados da SIGA Brasil.
 *Valor total pago de 2024 até 21/10/2024.
 **Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2024/IBGE.

Os investimentos diretos da União, no período de 2012 a outubro de 2024, concentram-se na construção, reforma e reaparelhamento de aeroportos e aeródromos de interesse regional, com um investimento de R\$ 981,28 milhões. Em seguida, estão os investimentos em construção, reforma e reaparelhamento das infraestruturas aeronáuticas civis e aeroportuárias de interesse federal, que somam R\$ 478,23 milhões, enquanto os gastos com a elaboração de estudos, pesquisas e diagnósticos sobre aviação civil totalizam R\$ 70,51 milhões. Outros investimentos significativos incluem a reforma e ampliação de aeroportos e aeródromos de interesse estadual (R\$ 56,97 milhões), a instalação de equipamentos de auxílio à navegação aérea (R\$ 20,83 milhões), manutenção e suprimento de material contra incêndio (R\$ 2,73 milhões) e a avaliação médica para o sistema de aviação civil (R\$ 1,38 milhão)³¹.

3.1.1. RECURSOS DO FUNDO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (FNAC)

Uma das principais fontes de recursos para os investimentos públicos federais no setor aéreo são os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). O FNAC foi criado pela Lei

³¹ Os principais aportes diretos da União em aeroportos específicos concentraram-se no aeroporto de Coari (AM), com R\$ 43,73 milhões, seguido pelo aeroporto civil de Alcântara (MA), que recebeu R\$ 33,27 milhões. O aeroporto de Dourados (MS) também se destaca, com um investimento de R\$ 30,19 milhões, assim como o aeroporto de Maringá (PR), que recebeu R\$ 27,63 milhões.

nº 12.462/2011³², com o objetivo de fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil. Atualmente, ele é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos. Suas ações prioritárias incluem investimentos estratégicos na manutenção e melhoria contínua da infraestrutura aeroportuária pública, com o objetivo de garantir e fortalecer os investimentos no setor de aviação no país. O FNAC é, portanto, uma unidade gestora dos recursos arrecadados para investimentos no setor aeroviário brasileiro³³.

Até 2016, a arrecadação do FNAC era proveniente, predominantemente, de quatro fontes: a) da receita das outorgas pagas pelas concessionárias de aeroportos; b) do Adicional sobre Tarifa Aeroportuária (Ataero); c) de parte da Tarifa de Embarque Internacional (TEI); e d) recursos próprios provenientes de aplicações financeiras. A Lei nº 13.319/2016 extinguiu o Ataero a partir de 1º de janeiro de 2017. Posteriormente, a Lei nº 14.034/2020 eliminou a TEI.

Em 2017, houve um aumento na arrecadação de outorgas devido às concessões dos aeroportos de Salvador (BA), Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS) e Florianópolis (SC). Além disso, a Lei nº 13.499/2017 e a Portaria nº 135/2017 do Ministério dos Transportes, Portos e Aeroportos autorizaram modificações nos contratos com as concessionárias dos aeroportos de Brasília, Guarulhos, Galeão e São Gonçalo do Amarante, permitindo ajustes no cronograma de pagamento das parcelas para manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Isso resultou no pagamento de outorgas atrasadas e na antecipação de parcelas programadas para o futuro.

A Lei nº 14.978/2024 introduziu importantes mudanças na destinação dos recursos do FNAC. Reservou 30% desses recursos para o Ministério do Turismo, para serem aplicados em ações ligadas à aviação e ao fortalecimento do turismo. Os 70% restantes, sob gestão do Ministério de Portos e Aeroportos, poderão ser direcionados para novas finalidades, como o financiamento de projetos para a produção de combustíveis renováveis para aviação no Brasil, incluindo toda a cadeia produtiva, e a concessão de empréstimos a companhias aéreas, conforme regulamentado pelo comitê gestor do fundo.

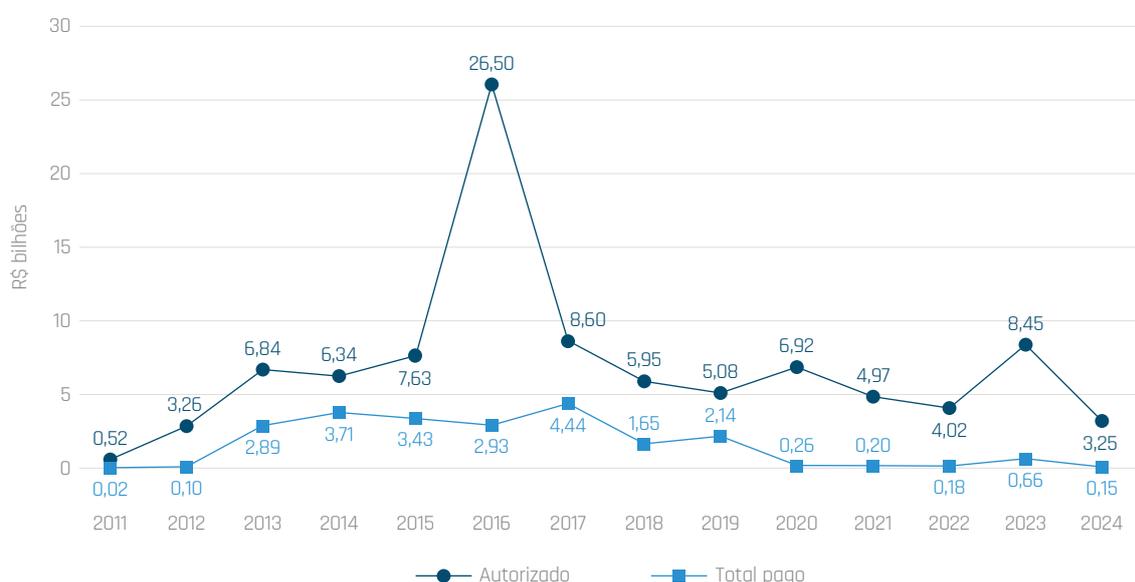
O Gráfico 14 evidencia uma diferença significativa entre o valor autorizado para o FNAC e o total pago ao longo dos anos. Esse descompasso foi especialmente acentuado em 2016, quando o valor autorizado atingiu R\$ 26,50 bilhões, enquanto o valor efetivamente pago foi de apenas R\$ 2,93 bilhões. Em anos com menor orçamento autorizado, como 2020, 2021

³² Conversão da Medida Provisória nº 527/2011.

³³ Transporte e Economia: Transporte aéreo de passageiros. CNT (2015).

e 2022, os pagamentos permaneceram abaixo de R\$ 1,00 bilhão, reforçando a tendência de baixa execução orçamentária. Em 2023, embora o valor autorizado tenha sido de R\$ 8,45 bilhões, apenas 7,8% desse montante foi desembolsado (R\$ 663,29 milhões). Até outubro de 2024, o total pago soma R\$ 149,26 milhões, o que sugere redução contínua na destinação de recursos ao setor aeroportuário, com impactos negativos ao desenvolvimento e manutenção da infraestrutura aeroportuária em longo prazo³⁴.

GRÁFICO 14: RECURSOS AUTORIZADOS E PAGOS PROVENIENTES DO FNAC, DE 2011 A 2024 (R\$ BILHÕES)



Fonte: Elaboração CNT, com dados do SIGA Brasil.
 *Valor total pago de 2024 até 21/10/2024.
 **Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2024/IBGE.

A Tabela 1 mostra as despesas totais do FNAC e a parcela dessas despesas relativas a investimentos com recursos do Fundo entre 2011 e 2024. Os dados revelam tendência de queda significativa nos valores ao longo do período. Em 2011, os valores eram modestos, com uma despesa de R\$ 16,30 milhões e investimento de R\$ 15,18 milhões. No entanto, a partir de 2013, quando a despesa atingiu R\$ 2,88 bilhões, o investimento foi de apenas R\$ 259,65 milhões (9,0%). O ápice das despesas ocorreu em 2017, com R\$ 4,42 bilhões, enquanto o investimento foi reduzido a R\$ 57,76 milhões (1,3%). Em 2023, a despesa totalizou R\$ 659,60 milhões e o investimento, R\$ 190,27 milhões (28,8%); até outubro de 2024, a despesa somava R\$ 390,70 milhões e o investimento, R\$ 72,71

³⁴ O Projeto de Lei nº 5.442/2020 (PLS nº 468/2017) altera a Lei nº 12.462/2011, para dispor sobre a aplicação dos recursos do FNAC na cobertura de custos de desapropriações de áreas destinadas a ampliações da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil. A CNT apoia a aprovação do texto redigido pela Comissão de Finanças e Tributação (CFT).

milhões (18,6%). Apesar da recente melhora da participação do investimento na despesa total do Fundo, cabe ressaltar que a despesa total foi reduzida sobremaneira nos últimos anos. Em média, a proporção de investimentos em relação às despesas foi de apenas 39,7% no período, indicando que menos da metade dos recursos foi direcionada para investimentos.

TABELA 1: DESPESAS E INVESTIMENTOS DO FNAC (TOTAL PAGO) ENTRE 2011 E 2024, EM R\$ MILHÕES

Ano	Despesa	Investimento	Investimento/Despesa (%)
2011	16,39	15,26	93,1%
2012	102,28	94,46	92,4%
2013	2.891,33	261,11	9,0%
2014	3.713,50	557,01	15,0%
2015	3.427,75	321,43	9,4%
2016	2.932,33	137,14	4,7%
2017	4.443,84	58,08	1,3%
2018	1.647,63	124,94	7,6%
2019	2.141,94	116,32	5,4%
2020	257,96	199,99	77,5%
2021	198,47	166,34	83,8%
2022	176,52	144,90	82,1%
2023	663,29	191,34	28,8%
2024	390,70	72,71	18,6%
Total	23.003,94	2.461,03	Média: 37,8%

Fonte: Elaboração CNT, com dados do SIGA Brasil.

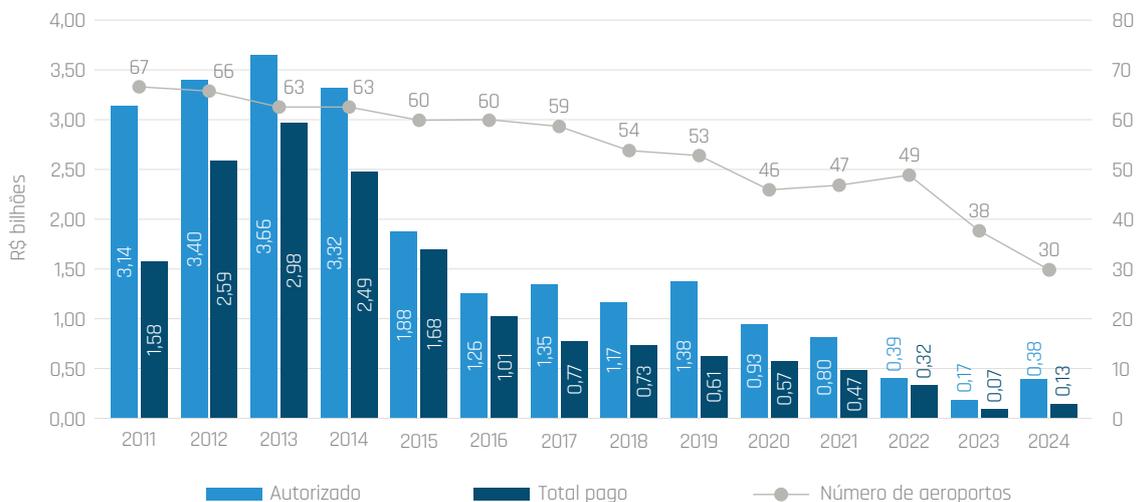
*Valor total pago de 2024 até 12/11/2024.

**Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2024/IBGE.

3.2. INVESTIMENTOS DA INFRAERO

Esse declínio nos investimentos públicos também é evidente ao detalharmos os aportes realizados pela Infraero no segmento aeroportuário no período de 2011 a 2024 (Gráfico 15). A disponibilidade de recursos para a estatal tem mostrado uma trajetória decrescente ao longo dos anos. Em 2013, a estatal destinou R\$ 2,98 bilhões para investimentos, contrastando fortemente com os R\$ 69,91 milhões investidos em 2023. Esta diferença representa queda de 97,7% nos investimentos nesse horizonte temporal. A diminuição dos investimentos da Infraero é reflexo dos desafios financeiros enfrentados pelo governo federal há anos e pelo setor de transporte aéreo no período da pandemia. Tem-se, ainda, a redução no quantitativo de aeroportos sob gestão da estatal, o que induz a redução de investimentos.

GRÁFICO 15: INVESTIMENTO DA INFRAERO, NO SETOR AÉREO, ENTRE 2011 E 2024 (EM R\$ BILHÕES)



Fonte: Elaboração CNT, com dados do SIGA Brasil.

*Valor total pago de 2024 até 21/10/2024.

**Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2024/IBGE.

3.3. INVESTIMENTOS PÚBLICOS REALIZADOS E NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS EM AEROPORTOS

O valor total autorizado para investimentos com recursos diretos da União (incluindo os recursos do FNAC), da defesa aérea da Infraero, no período de 2011 a 2024, foi de R\$ 63,72 bilhões. Desse montante, apenas R\$ 49,00 bilhões foram efetivamente pagos no período (76,9%). Caso os R\$ 14,72 bilhões autorizados e não executados entre os anos de 2011 e 2024 tivessem sido utilizados em intervenções em infraestruturas de transporte aéreo, seria possível maximizar os benefícios à aviação civil. A Tabela 2 apresenta os volumes autorizados e pagos, assim como a diferença entre esses valores, para os investimentos da União, FNAC e Infraero.

TABELA 2: INVESTIMENTOS PÚBLICOS FEDERAIS EM INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS NO PERÍODO DE 2011 A 2024 - VALOR AUTORIZADO E VALOR TOTAL PAGO (R\$ BILHÕES)

Ano	União			FNAC			Defesa Aérea			Infraero			(A-B) + (E-F) + (G-H)
	Autorizado (A)	Pago (B)	A-B	Autorizado (C)	Pago (D)	C-D	Autorizado (E)	Pago (F)	E-F	Autorizado (E)	Pago (F)	E-F	
2011	0,54	0,06	0,48	0,50	0,02	0,49	0,82	0,96	-0,15	3,14	1,58	1,57	2,05
2012	1,46	0,13	1,33	1,46	0,09	1,37	0,96	0,81	0,16	3,40	2,59	0,81	2,15
2013	0,76	0,27	0,49	0,77	0,26	0,51	3,09	1,69	1,40	3,66	2,98	0,68	1,17
2014	1,18	0,55	0,63	1,20	0,56	0,64	3,49	2,76	0,72	3,32	2,49	0,84	1,46
2015	0,74	0,32	0,42	0,74	0,32	0,42	2,33	2,88	-0,55	1,88	1,68	0,19	0,62
2016	0,30	0,14	0,16	0,31	0,14	0,17	2,35	2,18	0,17	1,26	1,01	0,25	0,41
2017	0,22	0,06	0,17	0,23	0,06	0,17	2,69	2,00	0,69	1,35	0,77	0,58	0,75
2018	0,24	0,12	0,12	0,24	0,12	0,12	2,20	2,49	-0,29	1,17	0,73	0,44	0,55
2019	0,18	0,12	0,06	0,18	0,12	0,06	2,19	2,58	-0,39	1,38	0,61	0,77	0,83
2020	0,16	0,20	-0,04	0,17	0,20	-0,03	2,36	2,46	-0,10	0,93	0,57	0,36	0,32
2021	0,18	0,16	0,01	0,18	0,17	0,01	2,18	2,16	0,02	0,80	0,47	0,33	0,34
2022	0,13	0,15	-0,02	0,12	0,14	-0,02	2,25	1,83	0,42	0,39	0,32	0,08	0,05
2023	0,51	0,21	0,31	0,51	0,19	0,32	4,22	3,81	0,42	0,17	0,07	0,10	0,41
2024	0,28	0,07	0,20	0,32	0,07	0,25	2,48	1,85	0,63	0,38	0,13	0,25	0,46
Média (2011-2023)	0,51	0,19	0,32	0,51	0,18	0,32	2,39	2,20	0,19	1,76	1,22	0,54	0,86
Total	6,88	2,55	4,33	6,93	2,46	4,47	33,61	30,46	3,15	23,23	15,99	7,25	14,72

Fonte: Elaboração CNT, com dados do SIGA Brasil.

Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2024/IBGE.

*Os recursos do FNAC estão contidos nos investimentos diretos da União.

Com base nas informações do Plano CNT de Transporte e Logística 2018, com esses R\$ 14,72 bilhões seria viável realizar as seguintes intervenções:

- 30 ampliações de terminais de passageiros, ao custo de R\$ 220,46 milhões cada, totalizando R\$ 6,61 bilhões;
- 30 ampliações de terminais de cargas, ao custo de R\$ 179,49 milhões cada, totalizando R\$ 5,38 bilhões;
- 305 reparos em pistas de aeroportos, ao custo de R\$ 3,68 milhões por reparo, totalizando R\$ 1,12 bilhão;

- 30 ampliações e recuperações de infraestrutura, a R\$ 30,25 milhões cada, totalizando R\$ 907,52 milhões;
- 110 implantações de sistemas de segurança, a R\$ 3,81 milhões cada, totalizando R\$ 419,17 milhões;
- 1.007 grupamentos de navegação aérea/torre de controle, a R\$ 273,44 mil cada, somando R\$ 275,35 milhões.

Essas intervenções garantem maior segurança operacional, como sistemas de navegação aérea, recuperação de pistas e aquisição de equipamentos críticos, e melhor conforto aos passageiros, com a melhoria e a ampliação dos terminais.

O orçamento público no Brasil é significativamente comprometido em obrigações constitucionais do governo federal, despesas obrigatórias e pagamento de juros da dívida pública. Os investimentos em infraestrutura, como são despesas discricionárias, são reduzidos diante das restrições orçamentárias e das obrigações do governo federal. Assim, o programa de concessões de aeroportos, iniciado em 2011, foi um catalisador de investimentos para a aviação civil no país. A CNT defende que a concessão das infraestruturas aeroportuárias é uma medida essencial para garantir a eficiência do setor, ao mesmo tempo em que permite ao Estado concentrar seus recursos públicos em áreas onde o investimento governamental é indispensável. Essa abordagem viabiliza uma alocação mais estratégica desses recursos, reservando-os para atividades prioritárias e, muitas vezes, carentes de interesse ou capacidade de atuação da iniciativa privada. Além disso, o modelo de concessão não apenas atrai capital e gestão eficientes do setor privado, mas também promove uma complementaridade entre os investimentos públicos e privados, potencializando o impacto das melhorias na infraestrutura.

3.4. INVESTIMENTOS DAS CONCESSIONÁRIAS

A partir das informações extraídas dos balancetes trimestrais das concessionárias, cujos dados são compilados e disponibilizados pela Anac, é possível estabelecer uma comparação detalhada e abrangente entre os investimentos públicos e aqueles realizados pelas concessionárias. Esses dados compreendem diversos aspectos financeiros, incluindo a capitalização de juros de empréstimos, que são utilizados para viabilizar a realização das obras até sua conclusão. Além disso, os balancetes incluem margens de construção, investimentos em bens reversíveis e não reversíveis, bem como recursos alocados em projetos, *softwares* e sistemas, proporcionando um panorama completo dos recursos mobilizados por essas entidades.

A Tabela 3 mostra a evolução dos investimentos em aeroportos no Brasil entre 2011 e 2024, diferenciando entre aeroportos concedidos e públicos, além de detalhar a participação percentual de cada tipo no total investido. Até o ano de 2012, todo o volume de investimentos no setor aéreo foi proveniente do setor público. A partir de 2013, houve transformação significativa, com a entrada de investimentos privados, que rapidamente se tornaram majoritários, representando 71,8% dos aportes totais naquele ano. A tendência se manteve ao longo dos anos, culminando em 97,5% de participação dos aeroportos concedidos em 2023.

Em relação ao volume total de investimento, o pico foi registrado em 2013, com total de R\$ 10,56 bilhões investidos, seguido por uma queda até 2017, quando o valor chegou a R\$ 1,23 bilhão. Após esse período de declínio, o investimento começou a se recuperar gradualmente, atingindo R\$ 2,93 bilhões, em 2018, e R\$ 2,97 bilhões, em 2019. A Tabela 3 demonstra, portanto, que entre 2013 e 2023, os aportes públicos diminuíram significativamente, visto que, em 2013, os recursos públicos correspondiam a 71,8% do total investido, até representarem apenas 2,5%, em 2023.

TABELA 3: INVESTIMENTOS EM AEROPORTOS CONCEDIDOS E PÚBLICOS, EM R\$ BILHÕES*, DE 2011 A 2024

Ano	Investimento em Aeroportos			Participação (%)	
	Concedidos	Públicos	Total	Concedidos	Públicos
2011	-	1,58	1,58	-	100,0%
2012	-	2,59	2,59	-	100,0%
2013	7,58	2,98	10,56	71,8%	28,2%
2014	6,69	2,49	9,18	72,9%	27,1%
2015	3,51	1,68	5,19	67,6%	32,4%
2016	2,17	1,01	3,18	68,2%	31,8%
2017	0,46	0,77	1,23	37,4%	62,6%
2018	2,20	0,73	2,93	75,1%	24,9%
2019	2,36	0,61	2,97	79,5%	20,5%
2020	1,34	0,57	1,91	70,2%	29,8%
2021	0,59	0,47	1,06	55,7%	44,3%
2022	1,71	0,32	2,03	84,2%	15,8%
2023	2,72	0,07	2,79	97,5%	2,5%
2024	1,46	0,13	1,59	91,8%	8,2%
Média 2011-2023	2,73	1,22	3,63	70,9%	40,0%
Total	32,78	15,99	48,79	67,2%	32,8%

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac e SIGA Brasil.

*Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2024/IBGE.

A análise da Tabela 3, portanto, permite avaliar a contribuição das concessionárias em relação aos investimentos públicos e oferece uma visão crítica sobre a responsabilidade de cada parte nas concessões. **Observa-se que, ao longo do período analisado, o total de investimentos alcançou R\$ 48,79 bilhões, sendo R\$ 32,78 bilhões provenientes das concessionárias (67,2%) e R\$ 15,99 bilhões, do setor público (32,8%).** Essa concentração de recursos evidencia o forte comprometimento do setor privado em relação às iniciativas de infraestrutura aeroportuária e destaca a importância de parcerias eficazes entre os setores público e privado. Além disso, essa dinâmica de investimentos reflete a confiança do setor privado nas oportunidades de crescimento e desenvolvimento da aviação civil e a necessidade de uma colaboração mais robusta para garantir a modernização e a expansão da infraestrutura, essencial para atender à crescente demanda por serviços aeroportuários.







GESTÕES PÚBLICA E PRIVADA

BENEFÍCIOS E RESULTADOS

O processo de concessão de aeroportos no Brasil é relativamente recente, tendo iniciado em 2011³⁵. Ao longo desses 13 anos, diversos aperfeiçoamentos contratuais foram realizados de forma a tornar a delegação vantajosa tanto para o poder concedente quanto para os concessionários. Ainda assim, existem muitos desafios a serem enfrentados para que o país alcance a infraestrutura aeroportuária ideal, tanto em termos de qualidade quanto de quantidade, independentemente de a gestão ser pública ou concedida.

Neste capítulo, apresenta-se um breve histórico dessas concessões no país e faz-se uma análise comparativa entre os indicadores observados antes e depois da concessão de 52 aeroportos, com o intuito de avaliar se a gestão privada tem gerado benefícios consideráveis em relação à gestão pública, além do maior volume de investimentos, já demonstrado no capítulo 3 deste estudo. Para realização da comparação, foram utilizados dados relativos à oferta e à demanda de passageiros, quantidade de decolagens e nível de satisfação dos usuários.

4.1. HISTÓRICO DAS CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS NO BRASIL

Nos últimos trinta anos, os contratos de concessão de serviços públicos passaram por mudanças substanciais, refletindo uma transformação mais ampla na sociedade. Agora, o Estado direciona seus esforços principalmente para definir os parâmetros de qualidade do serviço, em vez de se concentrar em sua operação. Isso proporciona mais liberdade para os agentes privados incorporarem inovações, especialmente em projetos de engenharia, promovendo, assim, a contínua modernização do setor. Paralelamente, as entidades concedentes se tornaram mais rigorosas, enquanto as concessionárias se tornaram mais especializadas. Essas mudanças ocorreram em um contexto em que avanços técnicos foram acompanhados pela criação e expansão de mercados anteriormente controlados por entes públicos.

Os aeroportos que foram delegados a estados e municípios e posteriormente concedidos à iniciativa privada deram início ao processo de concessões nos anos 2000, com a transferência do Aeroporto de Porto Seguro, na Bahia, e do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, no Rio de Janeiro. O primeiro movimentava cerca de 2 milhões de passageiros por ano e é direcionado para o turismo regional, enquanto o segundo, além de atender ao turismo,

³⁵ Segundo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (2020), os países da América Latina e Caribe são a região com o maior número de projetos de parcerias público-privadas em aeroportos no período de 1990 a 2019. Em 2017, mais de 79% do fluxo de passageiros nesta região ocorria em aeroportos sob concessão. O processo de concessões continuou nos anos seguintes.

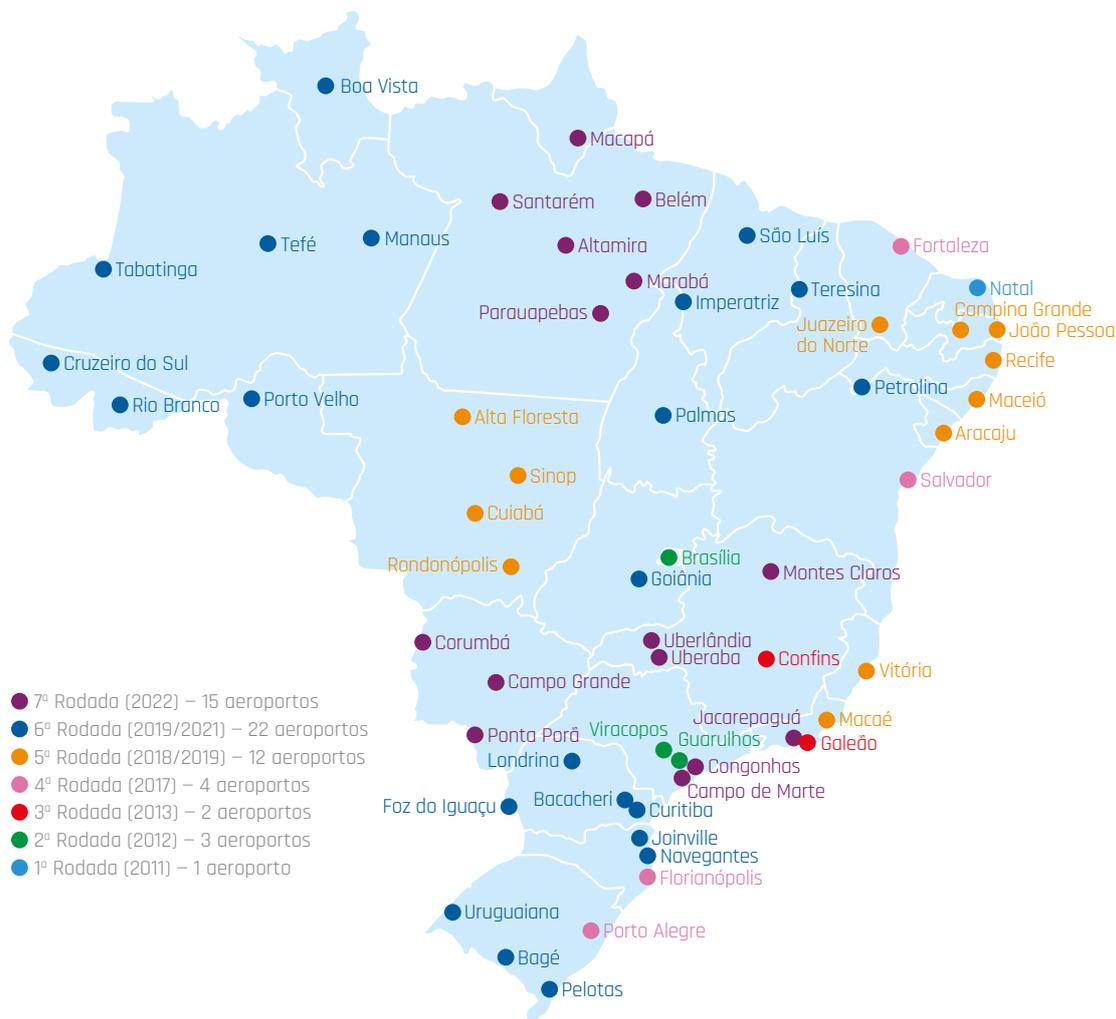
possui operação significativa voltada à indústria de petróleo, servindo como base de apoio à exploração offshore. Esses aeroportos foram concedidos sem apoio financeiro público, exigindo dos concessionários a identificação de oportunidades locais para garantir o equilíbrio econômico de suas operações. Atualmente, os aeroportos delegados possuem uma infraestrutura adequada e um bom número de voos, desempenhando papel relevante na malha aérea regional.

Em 2011, o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal (RN), inaugurou a primeira concessão federal de aeroportos, servindo como teste para o modelo antes de sua expansão. Logo depois, foram licitados aeroportos movimentados como Guarulhos (SP), Viracopos (Campinas), Brasília (DF), Galeão (Rio de Janeiro) e Confins (Belo Horizonte). Em 2017, o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)³⁶ concedeu aeroportos-chave como os de Florianópolis (SC), Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS) e Salvador (BA).

O modelo de concessões em blocos, iniciado em 2018/2019, foi adotado para equilibrar a rentabilidade dos aeroportos por meio de subsídios cruzados, atraindo investidores e promovendo uma distribuição mais equitativa dos serviços aeroportuários. Ao agrupar aeroportos de grande, médio e pequeno porte, essa abordagem possibilita o financiamento dos que apresentam menores lucros. O modelo foi implementado na quinta rodada de leilões (2018), na qual 12 aeroportos foram agrupados em três blocos. A sexta (2021) e a sétima (2022) rodadas também seguiram essa abordagem, consolidando o modelo de concessão em blocos regionais. A Figura 3 apresenta a localização dos aeroportos delegados à iniciativa privada em cada uma das sete rodadas de concessão.

³⁶ O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) foi criado pela Lei nº 13.334/2016. Os objetivos do programa eram ampliar e fortalecer a integração entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.

FIGURA 3: LOCALIZAÇÃO DOS AEROPORTOS CEDIDOS À INICIATIVA PRIVADA, POR RODADA DE CONCESSÃO



Fonte: Anac.

A Tabela 4 apresenta, de forma detalhada, a movimentação³⁷ de passageiros nos aeroportos, tanto concedidos quanto públicos, abrangendo o período de 2012 a outubro de 2024. Nota-se que as concessões podem ter contribuído para o aumento anual dos passageiros transportados, que apresentou taxas de crescimento positivas no período — sendo apenas os anos de 2016 e 2020 as exceções — com média de 0,8%. Ao calcular esse aumento médio considerando apenas os anos fechados (excluindo 2024), nota-se um crescimento de 3,8% na movimentação, mesmo com o advento da pandemia de Covid-19 que reduziu drasticamente a movimentação de passageiros em 2020. Ao desconsiderar os anos de 2020

³⁷ A movimentação de passageiros é definida como a soma dos embarques e desembarques, ou seja, o mesmo passageiro é contabilizado tanto ao embarcar em um aeroporto quanto ao desembarcar em outro.

e 2024, registra-se um aumento de 9,7%. Este cenário mostra-se particularmente relevante ao considerar a previsão de aumento do tráfego global de passageiros de 10,0% ao final de 2024, em relação ao ano de 2023, de acordo com o Relatório de Tráfego Aéreo Anual divulgado pela Airports Council International (ACI). Segundo o documento, será atingido o patamar de aproximadamente 9,5 bilhões de passageiros transportados no mundo, o que equivale a 104% do nível alcançado em 2019.

A Tabela 4 inclui, ainda, informações sobre o número de aeroportos sob gestão pública e concedida a cada ano, proporcionando uma compreensão abrangente da evolução da infraestrutura aeroportuária no Brasil. Cabe destacar que não foram construídos novos aeroportos nesse período — a Infraero passou a operar aeroportos estaduais e municipais, à medida que outros aeroportos públicos foram concedidos à iniciativa privada.

TABELA 4: MOVIMENTAÇÃO (EMBARQUES E DESEMBARQUES) ANUAL DE PASSAGEIROS EM AEROPORTOS CONCEDIDOS E SOB GESTÃO PÚBLICA, TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL DO FLUXO DE PASSAGEIROS E QUANTIDADE DE AEROPORTOS SOB GESTÃO PRIVADA E PÚBLICA

Ano	Número de passageiros		Total	Varição anual	Número de aeroportos		
	Aeroportos sob concessão	Aeroportos sob gestão pública	Aeroportos concedidos e públicos	Aeroportos concedidos e públicos	Gestão privada	Gestão pública	Total
2012	-	192.164.039	192.164.039	-	1	66	67
2013	62.193.748	133.460.004	195.653.752	1,8%	4	63	67
2014	69.271.772	138.817.967	208.089.739	6,4%	4	63	67
2015	98.501.206	110.000.580	208.501.786	0,2%	6	60	66
2016	90.885.438	102.447.498	193.332.936	-7,3%	6	60	66
2017	92.038.599	106.266.053	198.304.652	2,6%	6	59	65
2018	123.447.223	83.852.240	207.299.463	4,5%	10	54	64
2019	124.411.525	84.693.367	209.104.892	0,9%	10	53	63
2020	66.772.229	26.537.682	93.309.911	-55,4%	22	46	68
2021	89.652.600	37.048.295	126.700.895	35,8%	22	47	69
2022	139.679.703	36.510.912	176.190.615	39,1%	44	49	93
2023	187.610.928	12.255.452	199.866.380	13,4%	59	38	97
2024	129.861.030	4.623.914	134.484.944	-32,7%	59	30	99
Média	106.193.833	82.206.000	180.231.077	0,8%	-	-	-
Média sem 2024	104.042.270	88.671.174	184.043.255	3,8%	-	-	-
Média sem 2020 e 2024	107.769.274	94.319.673	192.291.741	9,7%	-	-	-

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac e da Infraero.

Nota 1: A movimentação total de passageiros representa o somatório de embarque e desembarque. Ainda, o fluxo de passageiros foi definido com base nos aeroportos administrados pela Infraero em cada ano, de forma a alocar corretamente os números e evitar dupla contagem após a concessão, contabilizando-os apenas a partir do ano subsequente à transferência para a iniciativa privada.

Nota 2: A primeira concessão de um aeroporto ocorreu em 2011, o Aeroporto Internacional de Natal – Governador Aluizio Alves (SBSG). Entretanto, o aeroporto só passou a ser operado posteriormente, em 2013, segundo dados disponibilizados pela Anac, por se tratar de um projeto *greenfield*. Por esse motivo, a análise contempla o período 2012-2024 e não há informação de movimentação de passageiros em 2012.

Nota 3: Os dados referentes a 2024 abrangem até o mês de outubro.

A Tabela 5 apresenta o volume transportado de cargas (em toneladas) nos mesmos aeroportos, no período de 2012 a 2024, permitindo uma análise comparativa das operações de passageiros e de cargas, quando analisado em conjunto com a Tabela 4. Nota-se do exposto que, ao retirar os anos de 2020 (pandemia) e 2024 (ano incompleto), houve um aumento médio de movimentação de cargas de 3,8% no período. Por outro lado, observa-se que em vários anos houve redução da carga movimentada em todos os aeroportos em

comparação com o ano anterior (percentuais em vermelho na Tabela 5), diferentemente do registrado com a movimentação de passageiros, que apresentou redução apenas em anos pontuais. Esse resultado indica que existe uma tendência de concentração de esforços na movimentação de passageiros no setor aeroportuário brasileiro, cenário que não aparenta ter mudado com o aumento da quantidade de aeroportos concedidos.

TABELA 5: VOLUME DE CARGA (T) EM AEROPORTOS CONCEDIDOS E SOB GESTÃO PÚBLICA E NÚMERO DE AEROPORTOS SOB GESTÃO PRIVADA E PÚBLICA

Ano	Volume de carga (t)		Total	Taxa de crescimento	Número de aeroportos		
	Aeroportos sob concessão	Aeroportos sob gestão pública	Aeroportos concedidos e públicos	Aeroportos concedidos e públicos	Gestão privada	Gestão pública	Total
2012	-	1.469.144	1.469.144	-	1	66	67
2013	821.298	705.280	1.526.577	3,9%	4	63	67
2014	814.622	670.755	1.485.377	-2,7%	4	63	67
2015	878.390	463.536	1.341.927	-9,7%	6	60	66
2016	848.195	424.086	1.272.281	-5,2%	6	60	66
2017	949.161	461.681	1.410.842	10,9%	6	59	65
2018	1.201.912	396.844	1.598.756	13,3%	10	54	64
2019	1.098.279	388.450	1.486.729	-7,0%	10	53	63
2020	942.140	208.545	1.150.685	-22,6%	22	46	68
2021	1.240.314	245.051	1.485.365	29,1%	22	47	69
2022	1.493.859	88.274	1.582.133	6,5%	44	49	93
2023	1.549.164	13.187	1.562.352	-1,3%	59	38	97
2024	1.114.863	4.029	1.118.892	-28,4%	59	30	99
Média	1.079.350	426.066	1.422.389	-1,1%	-	-	-
Média sem 2024	1.076.121	461.236	1.447.681	1,4%	-	-	-
Média sem 2020 e 2024	1.089.519	484.208	1.474.680	3,8%	-	-	-

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac e da Infraero.

Nota 1: O volume de cargas foi definido com base nos aeroportos administrados pela Infraero em cada ano, de forma a alocar corretamente os números e evitar dupla contagem após a concessão, contabilizando-o apenas a partir do ano subsequente à transferência para a iniciativa privada.

Nota 2: A primeira concessão de um aeroporto ocorreu em 2011, o Aeroporto Internacional de Natal – Governador Aluizio Alves (SBSG). Entretanto, o aeroporto só passou a ser operado posteriormente, em 2013, segundo dados disponibilizados pela Anac, por se tratar de um projeto *greenfield*. Por esse motivo, a análise contempla o período 2012-2024 e não há informação de movimentação de cargas em 2012.

Nota 3: Os dados referentes a 2024 abrangem até o mês de outubro.

Já a Tabela 6 oferece uma visão detalhada sobre as concessionárias que operam cada aeroporto e o fluxo de passageiros em suas administrações, permitindo uma análise comparativa do desempenho de cada uma em 2023. As concessionárias que se destacam em termos de volume de operações são a AENA, a CCR Aeroportos e a VINCI Airports, refletindo a crescente presença de operadores privados na gestão aeroportuária. A AENA Brasil e o GRU Airport, que detêm a participação de mercado de 20,6%, mostram diferenças em suas operações: a AENA gerencia 17 aeroportos, enquanto o GRU Airport opera apenas um, o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. A Inframerica, com um único aeroporto, movimentou 14.836.189 passageiros, garantindo uma participação de mercado de 7,4%. Outras concessionárias, como CCR Aeroportos e Aeroportos Brasil Viracopos, têm participações de mercado de 9,3% e 6,2%, respectivamente. Apesar de a Infraero operar 30 aeroportos, sua participação no total de passageiros movimentados em 2023 foi de apenas 6,1%, refletindo o fato de que a maior parte de suas instalações consiste em aeroportos de menor porte, com exceção do Aeroporto Santos Dumont (ver Box 1).

TABELA 6: PARTICIPAÇÃO DE MERCADO E FLUXO DE PASSAGEIROS DAS CONCESSIONÁRIAS AEROPORTUÁRIAS NO BRASIL, EM 2023

Concessionária	Número de aeroportos em 2023	Aeroportos	Número de passageiros em aeroportos operados pela empresa em 2023 ¹	Parcela de mercado (%)
GRU Airport	1	Guarulhos (SP)	41.257.226	20,6%
AENA Brasil	17	Congonhas (SP), Recife (PE), Macció (AL), João Pessoa (PB), Aracaju (SE), Campina Grande (PB), Juazeiro do Norte (CE), Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA), Parauapebas (PA), Altamira (PA), Uberlândia (MG), Montes Claros (MG), Uberaba (MG)	41.215.175	20,6%
CCR Aeroportos	15	Goiânia (GO), Palmas (TO), Teresina (PI), Petrolina (PE), São Luís (MA), Imperatriz (MA), Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Londrina (PR), Bacacheri (PR), Navegantes (SC), Joinville (SC), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS), Bagé (RS)	18.663.272	9,3%
Inframérica	1	Brasília (DF)	14.836.189	7,4%
Fraport Brasil	2	Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS)	13.131.825	6,6%
Aeroportos Brasil Viracopos	1	Viracopos (SP)	12.349.921	6,2%
Infraero	30	Ariquemes (RO), Camocim (CE), Campos Sales (CE), Canoa Quebrada (CE), Crateús (CE), Divinópolis (MG), Dourados (MS), Flores (AM), Governador Valadares (MG), Guarujá (SP), Gurupi (TO), Iguatu (CE), Ipatinga (MG), Itaperuna (RJ), Jericoacoara (CE), Juiz de Fora (MG), Linhares (ES), Mossoró (RN), Paranavai (PR), Passo Fundo (RS), Paulo Afonso (BA), Poços de Caldas (MG), Quixadá (CE), Salinópolis (PA), Santo Ângelo (RS), Santos Dumont (RJ), São Benedito (CE), Sobral (CE), Sorriso (MT), Tauá (CE)	12.255.452	6,1%
VINCI Airports	8	Salvador (BA), Manaus (AM), Tabatinga (AM), Tefé (AM), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC), Porto Velho (RO), Boa Vista (RR)	11.162.442	5,6%
BH Airport	1	Confins (MG)	10.402.861	5,2%
Zurich Airport Brasil	4	Natal (RN), Florianópolis (SC), Vitória (ES), Macacé (RJ)	9.264.092	4,6%
RioGaleão	1	Galeão (RJ)	7.896.194	4,0%
Centro-Oeste Airports	6	Cuiabá (MT), Sinop (MT), Rondonópolis (MT), Alta Floresta (MT), Belém (PA), Macapá (AP)	7.411.190	3,7%
XP Infra	2	Jacarepaguá (RJ), Campo de Marte (SP)	20.541	0,01%
Total	59	-	199.866.380	100,0%

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

Nota 1: A movimentação total de passageiros representa o somatório de embarque e desembarque.

Considerando o cenário em constante mudança, as concessões têm demonstrado capacidade de se adaptar às exigências do mercado em que atuam. Para aprimorar ainda mais esse processo, os contratos de concessão precisam ser atualizados, visando maior flexibilidade e agilidade na resolução de conflitos, segurança jurídica e atratividade financeira para as concessionárias.

4.2. CENÁRIOS ANTES E DEPOIS DAS CONCESSÕES

A utilização de indicadores operacionais para comparar desempenhos de aeroportos pode servir como base para a discussão da eficácia dos diferentes tipos de gestões na aviação civil. Em síntese, o levantamento desses parâmetros permite a organização dos dados e a identificação de aspectos que precisam ser aperfeiçoados, tendo como principais funções controle, autoavaliação, melhoria contínua, gerenciamento da qualidade e outros.

4.2.1. INDICADORES OPERACIONAIS

Para avaliar o desempenho dos aeroportos públicos federais sob concessão, foram utilizados três indicadores observados antes e depois das concessões: o ASK (*Available Seat-Kilometers*), o número de decolagens e o RPK (*Revenue Passenger-Kilometers*). Para a realização da análise foram considerados 52 dos 59 aeroportos concedidos³⁸, de todas as rodadas, excluindo aqueles que não possuíam informações disponíveis para o ano imediatamente anterior e o posterior à concessão. A escolha de um ano antes e um depois da concessão permite identificar possíveis mudanças diretamente associadas ao início da operação privada, minimizando a influência de fatores externos.

O **ASK** é um parâmetro fundamental para a mensuração da capacidade de um aeroporto — ou companhia aérea — de fornecer assentos por cada quilômetro voado. Seu valor é obtido para cada voo e é calculado por meio da multiplicação do número de assentos ofertados para comercialização pela distância percorrida, ou seja, permite inferências sobre a **oferta** de lugares. A elevação do ASK em um determinado período indica que houve aumento da oferta de voos ou a utilização de aeronaves maiores e a constância desse aumento pode sinalizar oportunidades de expansão. Assim, o levantamento desse indicador

³⁸ Os aeroportos excluídos da análise são: São Gonçalo do Amarante (RN), Sinop (MT), Macaé (RJ), Bacacheri (PR), Jacarepaguá (RJ), Campo de Marte (SP) e Ponta Porã (MS).

permite estimar a eficiência na alocação de recursos, bem como a capacidade do aeroporto em atender a demanda de mercado.

A Tabela 7 apresenta o percentual de aumento da oferta de assentos nos aeroportos selecionados, considerando o ano anterior e o posterior à sua concessão. Os resultados mostram que houve incremento da oferta de assentos em 39 dos 52 aeroportos concedidos avaliados. Entretanto, dentre os 13 que apresentaram redução de oferta (em vermelho na tabela), 10 tiveram o ano de 2020 (pandemia de Covid-19) como o primeiro da gestão privada e, por esse motivo, não foram considerados os dados desse ano na análise. Assim, foram utilizados os anos de 2018 e 2021 (antes e depois da pandemia) para elaborar as comparações propostas, ainda que o setor aéreo não tivesse retornado aos parâmetros pré-pandemia em 2021. Com isso, a média de aumento da oferta de assentos foi de **106,0%** e a mediana, **42,4%**. A vantagem de calcular a mediana é que ela fornece um valor mais característico do conjunto de dados avaliados pois não é afetada por valores extremos. O resultado obtido sinaliza um elevado impacto da gestão privada para o aumento da competitividade dos aeroportos.

TABELA 7: VARIAÇÃO DE ASK ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(continua)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	ASK antes da concessão	Ano anterior à concessão	ASK depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento do ASK (%)
2	SBGR	Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro (GRU)	2012	115.642.831.555	2011	128.952.446.536	2013	11,5%
2	SBBR	Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (BSB)	2012	29.322.152.238	2011	28.306.419.630	2013	-3,5%
2	SBKP	Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos (VCP)	2012	8.726.536.137	2011	10.080.166.123	2013	15,5%
3	SBCF	Aeroporto Internacional Belo Horizonte/Confins – Tancredo Neves (CNF)	2014	12.440.301.064	2013	12.900.311.525	2015	3,7%
3	SBGL	Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim/ Galeão (GIG)	2014	54.161.484.328	2013	51.007.075.839	2015	-5,8%
4	SBFL	Aeroporto Internacional de Florianópolis – Hercílio Luz (FLN)	2017	2.900.509.619	2016	3.045.027.407	2018	5,0%
4	SBPA	Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho (POA)	2017	9.803.463.331	2016	11.038.024.982	2018	12,6%
4	SBFZ	Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins (FOR)	2017	12.079.200.701	2016	14.906.501.209	2018	23,4%
4	SBSV	Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SSA)	2017	12.339.617.613	2016	12.950.656.255	2018	5,0%
5	SBJP	Aeroporto Internacional de João Pessoa – Presidente Castro Pinto (JPA)	2019	3.086.657.086	2018	2.016.656.662	2021	-34,7%
5	SBAR	Aeroporto Internacional de Aracaju – Santa Maria (AJU)	2019	1.843.743.073	2018	1.262.786.992	2021	-31,5%
5	SBCY	Aeroporto Internacional de Cuiabá – Marechal Rondon (CGB)	2019	3.987.550.131	2018	3.050.417.567	2021	-23,5%
5	SBJU	Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (JDO)	2019	1.002.211.219	2018	750.763.732	2021	-25,1%
5	SBKG	Aeroporto de Campina Grande – Presidente João Suassuna (CVP)	2019	343.551.846	2018	102.563.221	2021	-70,1%
5	SBAT	Aeroporto de Alta Floresta – Piloto Osvaldo Marques Dias (AFL)	2019	54.450.922	2018	40.586.915	2021	-25,5%
5	SBRD	Aeroporto de Rondonópolis – Maestro Marinho Franco (ROO)	2019	35.470.844	2018	46.626.116	2021	31,4%

TABELA 7: VARIAÇÃO DE ASK ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(continuação)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	ASK antes da concessão	Ano anterior à concessão	ASK depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento do ASK (%)
5	SBVT	Aeroporto Internacional de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (VIX)	2019	2.485.277.205	2018	1.649.841.968	2021	-33,6%
5	SBMO	Aeroporto Internacional de Macció – Zumbi dos Palmares (MCZ)	2019	4.191.668.047	2018	3.579.138.325	2021	-14,6%
5	SBRF	Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre (REC)	2019	17.972.367.584	2018	13.869.799.007	2021	-22,8%
6	SBTT	Aeroporto Internacional de Tabatinga (TBT)	2021	56.760.144	2020	92.275.760	2022	62,6%
6	SBCZ	Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (CZS)	2021	25.235.786	2020	39.300.098	2022	55,7%
6	SBBV	Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (BVB)	2021	437.038.712	2020	927.799.001	2022	112,3%
6	SBPV	Aeroporto Internacional de Porto Velho – Governador Jorge Teixeira de Oliveira (PVH)	2021	887.490.106	2020	1.351.828.303	2022	52,3%
6	SBRB	Aeroporto Internacional de Rio Branco – Plácido de Castro (RBR)	2021	590.518.297	2020	987.010.172	2022	67,1%
6	SBTF	Aeroporto Regional de Tefé (TFF)	2021	39.430.327	2020	38.544.936	2022	-2,2%
6	SBEG	Aeroporto Internacional de Manaus – Eduardo Gomes (MAO)	2021	4.550.876.858	2020	6.551.519.612	2022	44,0%
6	SBTE	Aeroporto Internacional de Teresina – Senador Petrônio Portela (THE)	2021	1.138.768.731	2020	1.752.315.908	2022	53,9%
6	SBPL	Aeroporto de Petrolina – Senador Nilo Coelho (PNZ)	2021	303.276.646	2020	761.039.004	2022	150,9%
6	SBSL	Aeroporto Internacional de São Luís – Marechal Cunha Machado (SLZ)	2021	1.678.041.176	2020	2.771.447.390	2022	65,2%
6	SBIZ	Aeroporto de Imperatriz – Prefeito Renato Moreira (IMP)	2021	308.287.602	2020	439.657.612	2022	42,6%
6	SBPJ	Aeroporto de Palmas – Brigadeiro Lysias Rodrigues (PMW)	2021	356.482.209	2020	904.153.485	2022	153,6%
6	SBGO	Aeroporto Internacional de Goiânia – Santa Genoveva (GYN)	2021	1.351.164.130	2020	3.182.110.681	2022	135,5%
6	SBLO	Aeroporto de Londrina – Governador José Richa (LDB)	2021	216.313.690	2020	413.507.380	2022	91,2%
6	SBJV	Aeroporto de Joinville – Lauro Carneiro de Loyola (JOI)	2021	99.480.592	2020	130.216.290	2022	30,9%
6	SBPK	Aeroporto Internacional de Pelotas – João Simões Lopes Neto (PET)	2021	2.690.838	2020	66.187.156	2022	2359,7%
6	SBUG	Aeroporto Internacional de Uruguaiana – Rubem Berta (URG)	2021	3.561.040	2020	37.653.282	2022	957,4%

TABELA 7: VARIAÇÃO DE ASK ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(conclusão)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	ASK antes da concessão	Ano anterior à concessão	ASK depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento do ASK (%)
6	SBBG	Aeroporto Internacional de Bagé – Comandante Gustavo Kraemer (BGX)	2021	364.473	2020	1.141.155	2022	213,1%
6	SBNF	Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder (NVT)	2021	531.911.552	2020	1.155.208.230	2022	117,2%
6	SBFI	Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas (IGU)	2021	947.451.869	2020	1.598.984.151	2022	68,8%
6	SBCT	Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena (CWB)	2021	1.603.959.203	2020	3.642.488.306	2022	127,1%
7	SBMQ	Aeroporto Internacional de Macapá – Alberto Alcolumbre (MCP)	2022	478.157.339	2021	541.147.489	2023	13,2%
7	SBBE	Aeroporto Internacional de Belém – Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro (BEL)	2022	4.887.074.818	2021	6.949.138.347	2023	42,2%
7	SBCR	Aeroporto Internacional de Corumbá (CMG)	2022	34.279.444	2021	37.160.058	2023	8,4%
7	SBMA	Aeroporto de Marabá – João Corrêa da Rocha (MAB)	2022	325.298.426	2021	473.710.620	2023	45,6%
7	SBUR	Aeroporto de Uberaba – Mário de Almeida Franco (UBA)	2022	26.822.040	2021	47.944.586	2023	78,8%
7	SBMK	Aeroporto de Montes Claros – Mário Ribeiro (MOC)	2022	84.627.308	2021	265.281.386	2023	213,5%
7	SBUL	Aeroporto de Uberlândia – Tenente Coronel Aviador César Bombonato (UDI)	2022	436.812.562	2021	864.787.144	2023	98,0%
7	SBHT	Aeroporto Interestadual de Altamira (ATM)	2022	53.059.986	2021	63.902.343	2023	20,4%
7	SBCJ	Aeroporto de Parauapebas/Carajás (CKS)	2022	222.825.924	2021	338.202.500	2023	51,8%
7	SBSN	Aeroporto Internacional de Santarém – Maestro Wilson Fonseca (STM)	2022	513.422.207	2021	535.812.076	2023	4,4%
7	SBCG	Aeroporto Internacional de Campo Grande (CGR)	2022	1.112.742.975	2021	1.607.525.894	2023	44,5%
7	SBSP	Aeroporto de São Paulo/ Congonhas – Deputado Freitas Nobre (CGH)	2022	10.528.150.500	2021	22.585.517.998	2023	114,5%
Média								106,0%
Mediana								42,4%

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

Foram também consideradas informações sobre a quantidade de **decolagens** realizadas nos aeroportos selecionados, o que tem relação direta com a **oferta** de assentos e a **demand**a de passageiros. Os resultados apresentados na Tabela 8 indicam o percentual de aumento de decolagens registrado nos aeroportos selecionados, também considerando o ano anterior e o posterior às suas respectivas concessões. Assim como no caso apresentado, nota-se que os aeroportos concedidos em 2019 apresentaram redução do número de voos nos anos seguintes à concessão (em vermelho na tabela), em função da grave crise sanitária decorrente da pandemia de covid-19, em 2020. Além desses, outros quatro registraram queda na quantidade de decolagens após o início da concessão.

Ainda assim, observa-se que a concessão gerou incrementos significativos no número de decolagens, com aumento médio de **57,7%** e mediana, **34,7%**. Esse resultado indica a ampliação da eficiência nas operações dos aeroportos, visto que o volume de decolagens é um dos fatores que reflete a sua capacidade em operar e gerenciar voos. Além disso, o período em questão coincide com anos de crescimento econômico moderado, nos quais o aumento da renda *per capita* impulsionou a democratização do acesso à modalidade aérea, o que ampliou o alcance do setor e facilitou o ingresso de novos usuários.

TABELA 8: VARIÇÃO DA QUANTIDADE DE DECOLAGENS ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(continua)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	Decolagens antes da concessão	Ano anterior à concessão	Decolagens depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento das decolagens (%)
2	SBGR	Aeroporto Internacional de São Paulo/ Guarulhos – Governador André Franco Montoro (GRU)	2012	249.395	2011	266.475	2013	6,8%
2	SBBR	Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (BSB)	2012	158.236	2011	149.345	2013	-5,6%
2	SBKP	Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos (VCP)	2012	94.006	2011	124.025	2013	31,9%
3	SBCF	Aeroporto Internacional Belo Horizonte/Confins – Tancredo Neves (CNF)	2014	107.637	2013	111.756	2015	3,8%
3	SBGL	Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim/ Galeão (GIG)	2014	135.301	2013	126.067	2015	-6,8%
4	SBFL	Aeroporto Internacional de Florianópolis – Hercílio Luz (FLN)	2017	30.576	2016	31.962	2018	4,5%
4	SBPA	Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho (POA)	2017	65.216	2016	68.278	2018	4,7%
4	SBFZ	Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins (FOR)	2017	42.160	2016	45.836	2018	8,7%
4	SBSV	Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SSA)	2017	63.288	2016	60.899	2018	-3,8%
5	SBJP	Aeroporto Internacional de João Pessoa – Presidente Castro Pinto (JPA)	2019	10.656	2018	8.718	2021	-18,2%
5	SBAR	Aeroporto Internacional de Aracaju – Santa Maria (AJU)	2019	9.100	2018	7.138	2021	-21,6%
5	SBCY	Aeroporto Internacional de Cuiabá – Marechal Rondon (CGB)	2019	28.123	2018	18.158	2021	-35,4%
5	SBJU	Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (JDO)	2019	5.766	2018	3.022	2021	-47,6%
5	SBKG	Aeroporto de Campina Grande – Presidente João Suassuna (CVP)	2019	1.728	2018	1.770	2021	2,4%
5	SBAT	Aeroporto de Alta Floresta – Piloto Osvaldo Marques Dias (AFL)	2019	718	2018	539	2021	-24,9%
5	SBRD	Aeroporto de Rondonópolis – Maestro Marinho Franco (ROO)	2019	1.101	2018	453	2021	-58,9%
5	SBVT	Aeroporto Internacional de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (VIX)	2019	26.640	2018	18.827	2021	-29,3%

TABELA 8: VARIAÇÃO DA QUANTIDADE DE DECOLAGENS ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(continuação)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	Decolagens antes da concessão	Ano anterior à concessão	Decolagens depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento das decolagens (%)
5	SBMO	Aeroporto Internacional de Macció – Zumbi dos Palmares (MCZ)	2019	15.493	2018	15.102	2021	-2,5%
5	SBRF	Aeroporto Internacional do Recife/ Guararapes – Gilberto Freyre (REC)	2019	68.663	2018	65.427	2021	-4,7%
6	SBTT	Aeroporto Internacional de Tabatinga (TBT)	2021	504	2020	710	2022	40,9%
6	SBCZ	Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (CZS)	2021	266	2020	374	2022	40,6%
6	SBBV	Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (BVB)	2021	1.568	2020	2.887	2022	84,1%
6	SBPV	Aeroporto Internacional de Porto Velho – Governador Jorge Teixeira de Oliveira (PVH)	2021	3.733	2020	5.925	2022	58,7%
6	SBRB	Aeroporto Internacional de Rio Branco – Plácido de Castro (RBR)	2021	1.854	2020	2.888	2022	55,8%
6	SBTF	Aeroporto Regional de Tefé (TFF)	2021	821	2020	768	2022	-6,5%
6	SBEG	Aeroporto Internacional de Manaus – Eduardo Gomes (MAO)	2021	19.398	2020	28.022	2022	44,5%
6	SBTE	Aeroporto Internacional de Teresina – Senador Petrônio Portela (THE)	2021	4.511	2020	8.203	2022	81,8%
6	SBPL	Aeroporto de Petrolina – Senador Nilo Coelho (PNZ)	2021	2.375	2020	3.728	2022	57,0%
6	SBSL	Aeroporto Internacional de São Luís – Marechal Cunha Machado (SLZ)	2021	6.421	2020	11.315	2022	76,2%
6	SBIZ	Aeroporto de Imperatriz – Prefeito Renato Moreira (IMP)	2021	1.548	2020	2.218	2022	43,3%
6	SBPJ	Aeroporto de Palmas – Brigadeiro Lysias Rodrigues (PMW)	2021	2.307	2020	5.221	2022	126,3%
6	SBGO	Aeroporto Internacional de Goiânia – Santa Genoveva (GYN)	2021	12.726	2020	26.475	2022	108,0%
6	SBLO	Aeroporto de Londrina – Governador José Richa (LDB)	2021	3.780	2020	8.083	2022	113,8%
6	SBJV	Aeroporto de Joinville – Lauro Carneiro de Loyola (JOI)	2021	1.992	2020	3.470	2022	74,2%
6	SBPK	Aeroporto Internacional de Pelotas – João Simões Lopes Neto (PET)	2021	173	2020	1.002	2022	479,2%
6	SBUG	Aeroporto Internacional de Uruguaiana – Rubem Berta (URG)	2021	92	2020	717	2022	679,3%

TABELA 8: VARIÇÃO DA QUANTIDADE DE DECOLAGENS ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(conclusão)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	Decolagens antes da concessão	Ano anterior à concessão	Decolagens depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento das decolagens (%)
6	SBBG	Aeroporto Internacional de Bagé – Comandante Gustavo Kraemer (BGX)	2021	126	2020	404	2022	220,6%
6	SBNF	Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder (NVT)	2021	7.705	2020	15.767	2022	104,6%
6	SBFI	Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas (IGU)	2021	6.298	2020	11.262	2022	78,8%
6	SBCT	Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena (CWB)	2021	24.453	2020	48.655	2022	99,0%
7	SBMQ	Aeroporto Internacional de Macapá – Alberto Alcolumbre (MCP)	2022	3.539	2021	4.456	2023	25,9%
7	SBBE	Aeroporto Internacional de Belém – Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro (BEL)	2022	22.869	2021	29.587	2023	29,4%
7	SBCR	Aeroporto Internacional de Corumbá (CMG)	2022	375	2021	428	2023	14,1%
7	SBMA	Aeroporto de Marabá – João Corrêa da Rocha (MAB)	2022	2.127	2021	3.147	2023	48,0%
7	SBUR	Aeroporto de Uberaba – Mário de Almeida Franco (UBA)	2022	878	2021	1.207	2023	37,5%
7	SBMK	Aeroporto de Montes Claros – Mário Ribeiro (MOC)	2022	2.433	2021	4.801	2023	97,3%
7	SBUL	Aeroporto de Uberlândia – Tenente Coronel Aviador César Bombonato (UDI)	2022	7.709	2021	11.419	2023	48,1%
7	SBHT	Aeroporto Interstadual de Altamira (ATM)	2022	684	2021	898	2023	31,3%
7	SBCJ	Aeroporto de Parauapebas/Carajás (CKS)	2022	1.473	2021	1.814	2023	23,2%
7	SBSN	Aeroporto Internacional de Santarém – Maestro Wilson Fonseca (STM)	2022	4.208	2021	4.133	2023	-1,8%
7	SBCG	Aeroporto Internacional de Campo Grande (CGR)	2022	8.605	2021	11.914	2023	38,5%
7	SBSP	Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Deputado Freitas Nobre (CGH)	2022	75.135	2021	185.978	2023	147,5%
							Média	57,7%
							Mediana	34,7%

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

O **RPK** é outro indicador comumente utilizado no setor aéreo e permite inferências sobre a **demand**a de passageiros. Seu valor é obtido por meio da multiplicação do número de passageiros pagantes pela distância percorrida, podendo ser representado a cada voo, para cada companhia aérea ou pela soma de todas as companhias. O levantamento desse indicador pode ser consideravelmente útil para a análise do desempenho financeiro de aeroportos, pois aumentos de RPK podem sinalizar oportunidades de crescimento, e a necessidade de planejamento e investimento para garantir infraestrutura e serviços adequados para o atendimento da demanda.

A elevação desse índice em um determinado período pode levar a diversos entendimentos. Um deles pode ser um indicativo de recuperação econômica, já que significa que mais pessoas estão viajando. Além do seu reflexo na receita das companhias aéreas — e consequentemente dos aeroportos — aumentos recorrentes do RPK podem justificar a introdução de novas rotas ou de aumentos de frequências de voos, incentivando o aeroporto a investir na ampliação de sua infraestrutura.

Nesse contexto, a Tabela 9 apresenta a variação de RPK registrada nos aeroportos selecionados, a partir da qual nota-se que em todos os casos houve aumentos consideráveis na demanda de passageiros, com exceção apenas daqueles concedidos em 2019³⁹, do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão) e do Aeroporto Regional de Tefé (AM). Ainda assim, o percentual médio de aumento observado (**106,3%**) mostrou-se superior ao aumento médio do ASK (oferta) apresentado na Tabela 7, que foi de **106,0%**. Esse cenário é **significativamente positivo** para o setor, pois aponta uma maior disposição dos passageiros a voar. Já o pronto atendimento pelas companhias aéreas, apesar dos problemas relacionados à falta de aeronaves no mundo^{40,41,42}, demonstra a resiliência e a capacidade de adaptação do setor aéreo brasileiro.

³⁹ Com exceção do Aeroporto de Rondonópolis (MT).

⁴⁰ Folha de S.Paulo. **Com crise da Boeing, companhias aéreas têm falta de aviões em meio a alta procura**. 2024. Disponível em: folha.uol.com.br/mercado/2024/04/com-crise-da-boeing-companhias-aereas-tem-falta-de-avioes-em-meio-a-alta-procura.shtml. Acesso em: out. 2024.

⁴¹ Metrôpoles. **Setor aéreo sofre com falta de aviões para atender demanda**. 2022. Disponível em: metropoles.com/negocios/setor-aereo-sofre-com-falta-de-avioes-para-atender-demanda. Acesso em: out. 2024.

⁴² InfoMoney. **Companhias aéreas enfrentam falta de aeronaves e maiores gastos com manutenção**. 2024. Disponível em: infomoney.com.br/mercados/companhias-aereas-enfrentam-falta-de-aeronaves-e-maiores-gastos-com-manutencao. Acesso em: out. 2024.

TABELA 9: VARIAÇÃO DE RPK ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(continua)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	RPK antes da concessão	Ano anterior à concessão	RPK depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento do RPK (%)
2	SBGR	Aeroporto Internacional de São Paulo/ Guarulhos – Governador André Franco Montoro (GRU)	2012	95.735.720.370	2011	102.703.915.411	2013	7,3%
2	SBBR	Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (BSB)	2012	20.424.128.850	2011	1.853.945.957	2013	7,0%
2	SBKP	Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos (VCP)	2012	6.771.785.477	2011	8.005.820.852	2013	18,2%
3	SBCF	Aeroporto Internacional Belo Horizonte/ Confins – Tancredo Neves (CNF)	2014	9.207.131.838	2013	9.851.196.728	2015	7,0%
3	SBGL	Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim/ Galeão (GIG)	2014	41.944.208.076	2013	40.669.866.562	2015	-3,0%
4	SBFL	Aeroporto Internacional de Florianópolis – Hercílio Luz (FLN)	2017	2.187.207.259	2016	2.416.211.560	2018	10,5%
4	SBPA	Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho (POA)	2017	7.805.607.892	2016	8.836.520.692	2018	13,2%
4	SBFZ	Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins (FOR)	2017	10.087.178.772	2016	12.334.435.318	2018	22,3%
4	SBSV	Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SSA)	2017	10.067.132.224	2016	10.685.427.909	2018	6,1%
5	SBJP	Aeroporto Internacional de João Pessoa – Presidente Castro Pinto (JPA)	2019	2.609.777.793	2018	1.667.799.277	2021	-36,1%
5	SBAR	Aeroporto Internacional de Aracaju – Santa Maria (AJU)	2019	1.601.856.638	2018	1.049.251.692	2021	-34,5%
5	SBCY	Aeroporto Internacional de Cuiabá – Marechal Rondon (CGB)	2019	3.253.273.844	2018	2.462.009.284	2021	-24,3%
5	SBJU	Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes (JDO)	2019	840.046.161	2018	629.048.560	2021	-25,1%
5	SBKG	Aeroporto de Campina Grande – Presidente João Suassuna (CVP)	2019	257.715.649	2018	80.425.134	2021	-68,8%
5	SBAT	Aeroporto de Alta Floresta – Piloto Osvaldo Marques Dias (AFL)	2019	39.378.179	2018	32.287.702	2021	-18,0%
5	SBRD	Aeroporto de Rondonópolis – Maestro Marinho Franco (ROO)	2019	17.495.482	2018	33.800.889	2021	93,2%
5	SBVT	Aeroporto Internacional de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (VIX)	2019	1.925.170.374	2018	1.294.365.478	2021	-32,8%

TABELA 9: VARIAÇÃO DE RPK ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(continuação)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	RPK antes da concessão	Ano anterior à concessão	RPK depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento do RPK (%)
5	SBMO	Aeroporto Internacional de Macció – Zumbi dos Palmares (MCZ)	2019	3.588.164.180	2018	2.975.015.598	2021	-17,1%
5	SBRF	Aeroporto Internacional do Recife/ Guararapes – Gilberto Freyre (REC)	2019	14.944.380.655	2018	1.436.050.159	2021	-23,5%
6	SBTT	Aeroporto Internacional de Tabatinga (TBT)	2021	42.217.752	2020	70.855.384	2022	67,8%
6	SBCZ	Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (CZS)	2021	11.365.806	2020	23.748.846	2022	108,9%
6	SBBV	Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede (BVB)	2021	336.529.977	2020	753.931.103	2022	124,0%
6	SBPV	Aeroporto Internacional de Porto Velho – Governador Jorge Teixeira de Oliveira (PVH)	2021	674.218.733	2020	1.120.367.484	2022	66,2%
6	SBRB	Aeroporto Internacional de Rio Branco – Plácido de Castro (RBR)	2021	411.552.107	2020	791.933.581	2022	92,4%
6	SBTF	Aeroporto Regional de Tefé (TFF)	2021	29.113.013	2020	25.935.481	2022	-10,9%
6	SBEG	Aeroporto Internacional de Manaus – Eduardo Gomes (MAO)	2021	3.472.355.427	2020	5.313.893.168	2022	53,0%
6	SBTE	Aeroporto Internacional de Teresina – Senador Petrônio Portela (THE)	2021	885.025.458	2020	1.320.263.908	2022	49,2%
6	SBPL	Aeroporto de Petrolina – Senador Nilo Coelho (PNZ)	2021	236.596.045	2020	597.702.167	2022	152,6%
6	SBSL	Aeroporto Internacional de São Luís – Marechal Cunha Machado (SLZ)	2021	1.303.040.600	2020	2.093.088.020	2022	60,6%
6	SBIZ	Aeroporto de Imperatriz – Prefeito Renato Moreira (IMP)	2021	195.355.819	2020	314.727.607	2022	61,1%
6	SBPJ	Aeroporto de Palmas – Brigadeiro Lysias Rodrigues (PMW)	2021	253.131.699	2020	651.433.133	2022	157,3%
6	SBGO	Aeroporto Internacional de Goiânia – Santa Genoveva (GYN)	2021	1.033.260.948	2020	2.427.742.953	2022	135,0%
6	SBLO	Aeroporto de Londrina – Governador José Richa (LDB)	2021	156.906.221	2020	306.398.640	2022	95,3%
6	SBJV	Aeroporto de Joinville – Lauro Carneiro de Loyola (JOI)	2021	70.157.721	2020	96.213.078	2022	37,1%
6	SBPK	Aeroporto Internacional de Pelotas – João Simões Lopes Neto (PET)	2021	1.863.611	2020	43.632.044	2022	2241,3%

TABELA 9: VARIAÇÃO DE RPK ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS SELECIONADOS

(conclusão)

Rodada de concessão	Código ICAO	Aeroporto	Ano de concessão	RPK antes da concessão	Ano anterior à concessão	RPK depois da concessão	Ano posterior à concessão	Aumento do RPK (%)	
6	SBUG	Aeroporto Internacional de Uruguaiana – Rubem Berta (URG)	2021	2.478.760	2020	22.920.439	2022	824,7%	
6	SBBG	Aeroporto Internacional de Bagé – Comandante Gustavo Kraemer (BGX)	2021	184.575	2020	566.244	2022	206,8%	
6	SBNF	Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder (NVT)	2021	410.565.849	2020	893.459.442	2022	117,6%	
6	SBFI	Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas (IGU)	2021	749.017.425	2020	1.243.655.328	2022	66,0%	
6	SBCT	Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena (CWB)	2021	1.207.242.947	2020	2.690.854.600	2022	122,9%	
7	SBMQ	Aeroporto Internacional de Macapá – Alberto Alcolumbre (MCP)	2022	352.564.078	2021	442.723.706	2023	25,6%	
7	SBBE	Aeroporto Internacional de Belém – Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro (BEL)	2022	3.881.277.776	2021	5.600.691.256	2023	44,3%	
7	SBCR	Aeroporto Internacional de Corumbá (CMG)	2022	25.967.837	2021	30.111.658	2023	16,0%	
7	SBMA	Aeroporto de Marabá – João Corrêa da Rocha (MAB)	2022	243.817.946	2021	360.102.343	2023	47,7%	
7	SBUR	Aeroporto de Uberaba – Mário de Almeida Franco (UBA)	2022	19.194.048	2021	35.943.658	2023	87,3%	
7	SBMK	Aeroporto de Montes Claros – Mário Ribeiro (MOC)	2022	62.920.939	2021	207.917.559	2023	230,4%	
7	SBUL	Aeroporto de Uberlândia – Tenente Coronel Aviador César Bombonato (UDI)	2022	337.483.218	2021	671.671.006	2023	99,0%	
7	SBHT	Aeroporto Interestadual de Altamira (ATM)	2022	34.052.901	2021	42.148.258	2023	23,8%	
7	SBCJ	Aeroporto de Parauapebas/Carajás (CKS)	2022	146.489.679	2021	246.857.115	2023	68,5%	
7	SBSN	Aeroporto Internacional de Santarém – Maestro Wilson Fonseca (STM)	2022	379.538.677	2021	385.398.834	2023	1,5%	
7	SBCG	Aeroporto Internacional de Campo Grande (CGR)	2022	892.400.157	2021	1.292.532.208	2023	44,8%	
7	SBSP	Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Deputado Freitas Nobre (CGH)	2022	8.514.272.777	2021	7.672.666.321	2023	107,6%	
								Média	106,3%
								Mediana	46,3%

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

4.2.2. INDICADORES OPERACIONAIS PARA AS PRIMEIRAS RODADAS DE CONCESSÕES

Neste subitem, é realizada uma análise especificamente voltada para os aeroportos concedidos nas rodadas 2, 3 e 4, por serem concessões mais antigas e com impactos potencialmente consolidados. A Tabela 10 apresenta o desempenho operacional dos nove aeroportos concedidos nestas rodadas, antes e depois da concessão. Como parâmetros, foram utilizados os valores médios de ASK, RPK e decolagens registrados do ano 2000 até o ano da concessão de cada aeroporto (colunas: “Antes”) e do ano da concessão até 2023 (colunas: “Depois”). Os resultados mostram que: a) o número de assentos-quilômetro ofertados (ASK) aumentou **49,0%** após as concessões dos aeroportos selecionados; b) a quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados cresceu **66,4%** após as concessões; c) o número de decolagens aumentou **25,2%** nestes aeroportos.

Os resultados apresentados demonstram o impacto positivo no desempenho operacional do setor aéreo brasileiro causado pela gestão privada dos complexos aeroportuários, evidenciando o aumento de eficácia, a expansão da capacidade e o aumento da movimentação aérea nos aeroportos.

TABELA 10: VALORES MÉDIOS DOS INDICADORES OPERACIONAIS PARA OS AEROPORTOS CONCEDIDOS NAS RODADAS 2, 3 E 4 ANTES (DE 2000 ATÉ O ANO DA CONCESSÃO) E DEPOIS (DO ANO DA CONCESSÃO ATÉ 2023) DAS CONCESSÕES

Aeroporto	Ano da concessão	ASK		RPK		Decolagens	
		Antes	Depois	Antes	Depois	Antes	Depois
Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (BSB)	2012	17.220.057.242	25.359.793.341	11.379.956.773	19.978.938.074	111.500	125.339
Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro (GRU)	2012	80.414.632.675	125.185.168.458	59.453.097.075	101.505.712.123	166.087	247.350
Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos (VCP)	2012	2.586.297.327	14.033.781.694	1.783.254.960	11.356.852.539	36.581	112.367
Aeroporto Internacional Belo Horizonte/ Confins – Tancredo Neves (CNF)	2014	5.380.893.950	10.489.877.105	3.651.381.642	8.223.040.957	52.249	91.027
Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim/ Galeão (GIG)	2014	29.789.966.448	36.969.509.844	21.877.079.922	30.008.773.254	102.153	84.610
Aeroporto Internacional de Florianópolis – Hercílio Luz (FLN)	2017	2.107.879.014	2.629.427.007	1.273.749.475	2.079.656.615	28.133	26.362
Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho (POA)	2017	7.113.801.597	8.742.200.429	4.952.177.015	6.987.404.903	57.544	55.102
Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins (FOR)	2017	8.852.639.991	12.100.480.386	6.579.376.063	10.071.723.903	39.265	37.915
Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SSA)	2017	11.710.357.990	10.626.625.653	8.567.035.056	8.683.448.678	70.936	52.068
Média		18.352.947.359	27.348.540.435	13.279.678.665	22.099.505.672	73.827	92.460

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Anac.

BOX 2: A RELICITAÇÃO DE AEROPORTOS BRASILEIROS

No Brasil, o processo de relicitação de aeroportos ocorre quando uma concessionária devolve um ativo ao governo, principalmente devido a dificuldades financeiras e expectativas de demanda frustradas, mediante extinção amigável dos contratos administrativos. Em seguida, acontece a realização de novo leilão e a assinatura de contrato de concessão pela nova concessionária vencedora do certame.

O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal (RN), foi o primeiro do país a concluir esse procedimento. Em 2020, a concessionária Inframerica, que administrava o complexo desde 2011, solicitou a devolução amigável do ativo devido a desafios econômicos. Em 2021, o aeroporto foi qualificado para relicitação pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), e, em 2023, a Anac aprovou o edital para um novo leilão. Em fevereiro de 2024, a Zurich Airport Brasil, vencedora do certame, iniciou as operações no aeroporto com contrato de 30 anos.

O ocorrido com o aeroporto de São Gonçalo do Amarante serviu de exemplo para outros pedidos de devolução, como foi o caso dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Viracopos (SP). No caso do Galeão, a concessionária RioGaleão, administradora do complexo desde 2014, solicitou a devolução voluntária em 2022 alegando que a queda de demanda havia provocado desequilíbrio financeiro do contrato e fazendo o pedido de relicitação da unidade em conjunto com o outro aeroporto da cidade, o Santos Dumont. A iniciativa de relicitação conjunta tem gerado opiniões controversas que envolvem debates sobre monopólio e falta de estímulo à concorrência. De acordo com as informações mais recentes levantadas, em agosto de 2024, o processo de relicitação do empreendimento foi prorrogado pelo prazo de 24 meses.

Já o caso do Aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), é o mais complexo. Desde 2012 a Aeroportos Brasil administra o empreendimento, mas, em 2017, a crise

financeira do aeroporto se agravou, levando a empresa a manifestar o interesse da relicitação. Entretanto, embora a Lei nº 13.448/2017 — que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário — já estivesse vigente, a regulamentação do tema só ocorreu em 2019, com a promulgação do Decreto nº 9.957/2019. Diante da problemática, a empresa apostou na recuperação judicial para solucionar a crise. Após o encerramento da recuperação judicial da concessionária em 2020, o processo de relicitação foi iniciado, em 2021. No entanto, o aeroporto se reequilibrou e voltou a bater recordes quanto à movimentação de passageiros em 2022 e 2023, o que fez com que a concessionária se reestruturasse e recorresse à solução consensual, solicitando a continuidade da concessão. Até novembro de 2024, ainda não existia um acordo entre a Anac, o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Aeroportos Brasil.

Os problemas mencionados são comuns em concessões das primeiras rodadas, nas quais os contratos exigiam investimentos fixos mesmo quando as demandas ficassem abaixo da projetada. A partir da 4ª rodada de concessões, em 2017, os contratos foram ajustados de modo a estabelecer alguns investimentos obrigatórios e outros vinculados a gatilhos de demanda, ou seja, só seriam obrigatórios a partir do momento que o aeroporto alcançasse um determinado volume de passageiros transportados. A mudança na modelagem contribuiu para a atração de diversos operadores internacionais renomados, como a Fraport (Alemanha), a Vinci Airports (França) e Aena (Espanha).

Diante do apresentado, tem-se que a possibilidade de relicitação em situações extraordinárias é importante para manter a eficiência e a qualidade dos serviços aeroportuários. Esse processo permite que o governo repasse a gestão para empresas com capacidade de investimento, garantindo a continuidade e a melhoria dos serviços, além de evitar que problemas financeiros das concessionárias impactem negativamente o atendimento aos usuários.

4.2.3. SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS

Além da utilização de indicadores operacionais, a mensuração da satisfação dos passageiros é fundamental para avaliar o impacto das concessões de aeroportos no Brasil. A cada trimestre, a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) realiza a Pesquisa de Satisfação do Passageiro⁴³ nos 20 principais⁴⁴ aeroportos do país, por meio de entrevistas presenciais realizadas nas salas de embarque e desembarque dos aeroportos, com passageiros de voos domésticos e internacionais.

Para cada critério da pesquisa, o entrevistado deve atribuir uma nota que varia de 1 a 5, sendo 1 = muito ruim; 2 = ruim; 3 = regular; 4 = bom; e 5 = muito bom. Entre os aspectos avaliados estão fatores relativos ao acesso ao aeroporto, facilidades de check-in, procedimentos de inspeção e segurança, oferecimento de serviços e comércio e ambiente aeroportuário, além de atribuir uma nota para a satisfação geral com o aeroporto.

A Tabela 11 apresenta os valores médios de satisfação dos usuários, com base nas notas de satisfação geral com o aeroporto, nos aeroportos selecionados em três momentos: (i) no ano anterior à sua concessão; (ii) no ano seguinte à concessão; e (iii) no segundo trimestre de 2024, considerando os dados mais recentes disponibilizados pela SAC.

⁴³ Ministério de Portos e Aeroportos. **Dados Abertos**. Disponível em: dados.gov.br/dados/conjuntos-dados/pesquisa-de-satisfacao-do-passageiro-em-aeroportos. Acesso em: out. 2024.

⁴⁴ Os aeroportos onde são coletadas as informações são: São Paulo/Guarulhos, São Paulo/Congonhas, Rio de Janeiro/Santos Dumont, Rio de Janeiro/Galeão, Confins, Brasília, Fortaleza, Manaus, Porto Alegre, Cuiabá, Curitiba, Campinas/Viracopos, Recife, Salvador, São Gonçalo do Amarante (Natal), Goiânia, Vitória, Belém, Fortaleza e Maceió.

TABELA 11: EVOLUÇÃO DA SATISFAÇÃO GERAL MÉDIA DOS PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS SELECIONADOS CONSIDERANDO O ANO ANTERIOR À CONCESSÃO, O IMEDIATAMENTE POSTERIOR E 2024

Rodada	Código ICAO	Nome	Ano concessão	Satisfação geral do usuário (um ano antes da concessão)	Ano considerado	Satisfação geral do usuário (um ano depois da concessão)	Ano considerado	Satisfação geral do usuário (2º tri. de 2024)	% de aumento da nota — pré-concessão x 2024
2	SBBR	Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (BSB)	2012	-	2011	3,6	2013	4,4	-
2	SBGR	Aeroporto Internacional de São Paulo/ Guarulhos – Governador André Franco Montoro (GRU)	2012	-	2011	3,5	2013	4,3	-
2	SBKP	Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos (VCP)	2012	-	2011	4,0	2013	4,5	-
3	SBCF	Aeroporto Internacional Belo Horizonte/ Confins – Tancredo Neves (CNF)	2014	3,7	2013	4,0	2015	4,5	21,6%
3	SBGL	Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim/Galeão (GIG)	2014	3,8	2013	4,0	2015	4,4	15,8%
4	SBFL	Aeroporto Internacional de Florianópolis – Hercílio Luz (FLN)	2017	-	2016	3,8	2018	4,7	-
4	SBFZ	Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins (FOR)	2017	4,2	2016	4,2	2018	4,4	4,8%
4	SBPA	Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho (POA)	2017	4,2	2016	4,3	2018	4,6	9,5%
4	SBSV	Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SSA)	2017	3,8	2016	4,3	2018	4,4	15,8%
5	SBCY	Aeroporto Internacional de Cuiabá – Marechal Rondon (CGB)	2019	4,2	2018	4,3	2020	4,4	4,8%
5	SBMO	Aeroporto Internacional de Macció – Zumbi dos Palmares (MCZ)	2019	4,5	2018	4,4	2020	4,6	2,2%
5	SBRF	Aeroporto Internacional do Recife/ Guararapes – Gilberto Freyre (REC)	2019	4,4	2018	4,2	2020	4,3	-2,3%
5	SBVT	Aeroporto Internacional de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (VIX)	2019	4,4	2018	4,5	2020	4,6	4,5%
6	SBCT	Aeroporto Internacional de Curitiba – Afonso Pena (CWB)	2021	4,7	2020	4,5	2022	4,5	-4,3%
6	SBEG	Aeroporto Internacional de Manaus – Eduardo Gomes (MAO)	2021	4,4	2020	4,4	2022	4,4	0,0%
6	SBGO	Aeroporto Internacional de Goiânia – Santa Genoveva (GYN)	2021	4,4	2020	4,5	2022	4,4	0,0%
7	SBBE	Aeroporto Internacional de Belém – Val-de-Cans/Júlio Cezar Ribeiro (BEL)	2022	4,2	2021	4,1	2023	4,1	-2,4%
7	SBSP	Aeroporto de São Paulo/Congonhas – Deputado Freitas Nobre (CGH)	2022	4,4	2021	4,2	2023	4,3	-2,3%

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Ministério de Portos e Aeroportos.

Nota-se que os aumentos mais significativos de notas foram observados nas concessões mais antigas, a exemplo dos Aeroportos Internacionais do Rio de Janeiro e de Salvador (que avançaram de 3,8 para 4,4) e de Belo Horizonte (a nota passou de 3,7 para 4,5). Já as concessões mais recentes não registraram variação na percepção dos passageiros ou apresentaram reduzidas quedas. Esse resultado indica que existe uma notável curva de aprendizado ao iniciar a concessão de um aeroporto à iniciativa privada. Isso porque aeroportos com concessões mais antigas podem ter implementado melhorias significativas e aprendido com suas experiências de gestão ao longo dos anos, ao passo que aqueles concedidos mais recentemente podem estar em processo de adaptação e transição e, conseqüentemente, em obras, o que pode contribuir para a redução da satisfação dos passageiros em um primeiro momento. É possível inferir, portanto, que as benfeitorias e investimentos realizados pelos entes privados demoram um determinado período — variável de acordo com a realidade de cada aeroporto — para serem percebidos pelos passageiros, o que gera expectativa de melhoria na avaliação dos aeroportos concedidos na 7ª rodada (2022) para os próximos anos.

4.3. IMPACTO DOS INVESTIMENTOS REALIZADOS

Conforme apresentado nos capítulos anteriores, foram levantadas informações sobre os investimentos realizados nos aeroportos privados e dados relacionados à percepção dos passageiros sobre os serviços aeroportuários, conforme detalhado no capítulo 3 e no item 4.2.2. Entretanto, considera-se relevante a análise do tempo necessário para alcançar os picos de satisfação dos passageiros e do valor monetário aplicado para esse fim. Para essa avaliação, foram considerados os aeroportos delegados à iniciativa privada nas rodadas 2, 3 e 4 de concessões aeroportuárias, excluindo os leilões realizados a partir da 5ª rodada, que ocorreram em blocos. Essa exclusão evita uma análise agregada que poderia se tornar pouco representativa, considerando que os blocos incluem aeroportos de portes muito distintos.

A Tabela 12 apresenta os valores médios de satisfação dos passageiros em cada aeroporto no primeiro ano completo da gestão privada (coluna: “Satisfação ano seguinte à concessão”), a maior nota de satisfação alcançada e seu aumento percentual. Nota-se que o **Aeroporto Internacional de Florianópolis** foi o que registrou o maior aumento percentual na satisfação dos passageiros, tendo elevado sua nota média de 3,8, em 2018, para 4,8, em 2022, um aumento de 26,3% em 5 anos de gestão privada.

Foi também incluído na tabela o período necessário para que cada aeroporto alcançasse seu nível máximo de satisfação dos clientes. Da coluna “Tempo para maior satisfação (anos)”, nota-se que, em geral, existe um intervalo de tempo que varia entre 4 e 5 anos para que as benfeitorias realizadas pelas concessionárias sejam, de fato, percebidas pelos clientes. Ao considerar o valor monetário despendido por cada empresa no período considerado (coluna: Investimento para alcançar maior satisfação (R\$ bilhões), tem-se que o **Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos** foi o que registrou o maior montante investido no período, de R\$ 6,33 milhões, em 5 anos.

Entretanto, ao analisar o incremento de satisfação proporcionado e o investimento despendido, tem-se noção da eficiência na alocação dos recursos. A coluna “Valor utilizado para incremento de 1% na satisfação (R\$ bilhões)” da Tabela 12 mostra que o **Aeroporto Internacional de Florianópolis** novamente se destaca com o menor valor de recurso necessário (R\$ 30 milhões) para aumentar em 1% a satisfação de seus passageiros.

Assim, ao considerar os nove aeroportos de forma agregada, observa-se que, juntos, foram investidos **R\$ 24,55 bilhões** para gerar um aumento médio da nota de satisfação dos passageiros de **15,6%** no período de **4,4 anos**.

TABELA 12: ANÁLISE DO TEMPO NECESSÁRIO PARA ATINGIR A MAIOR SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS APÓS A CONCESSÃO CONSIDERANDO OS AEROPORTOS CONCEDIDOS NAS RODADAS 2, 3 E 4 DE CONCESSÕES

Aeroporto	Ano da concessão	Satisfação ano seguinte à concessão	Maior satisfação	Aumento de satisfação (%)	Tempo para maior satisfação (anos)	Investimento para alcançar maior satisfação (R\$ bilhões)	Valor utilizado para incremento de 1% na satisfação (R\$ bilhões)
Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (BSB)	2012	3,6	4,5	25,0%	5	2,52	0,10
Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro (GRU)	2012	3,5	4,4	25,7%	4	6,22	0,24
Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos (VCP)	2012	4,0	4,7	17,5%	5	6,33	0,36
Aeroporto Internacional Belo Horizonte/Confins – Tancredo Neves (CNF)	2014	4,0	4,6	15,0%	4	1,40	0,09
Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim/Galeão (GIG)	2014	4,0	4,4	10,0%	4	2,84	0,28
Aeroporto Internacional de Florianópolis – Hercílio Luz (FLN)	2017	3,8	4,8	26,3%	5	0,77	0,03
Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho (POA)	2017	4,3	4,6	7,0%	5	2,26	0,32
Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins (FOR)	2017	4,2	4,6	9,5%	4	1,09	0,11
Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (SSA)	2017	4,3	4,5	4,7%	4	1,11	0,24
Média	-	4,0	4,6	15,6%	4,4	2,73	0,20
					Soma de investimentos	24,55	

Fonte: Elaboração CNT, com dados da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e da Anac.

Nota: De acordo com os dados disponibilizados pela Anac, o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte – Confins não tem o registro de investimento nos anos de 2018 e 2019.



Embarque
Internacional
International Departures



Emb
Dom
Domestic



Check-in
Check-in



Venda de
Ticket sales

Oria

Air Europa

Iberia

Wizz Air

Qualquer serviço
operado por
nosso parceiro



5 DESAFIOS E PROPOSTAS

PARA O FORTALECIMENTO DA
AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL

É evidente a necessidade do Brasil em direcionar investimentos para ampliar a oferta e a qualidade das infraestruturas de transporte no país. No setor aéreo, as concessões à iniciativa privada para a administração de aeroportos federais realizadas desde 2011 aceleraram os investimentos e têm se mostrado impulsionadoras do desenvolvimento do setor.

A significativa elevação dos montantes investidos e o aumento da eficiência operacional são alguns dos benefícios percebidos na mudança de gestão, o que pode ser refletido no aumento da satisfação dos usuários e das empresas aéreas que utilizam os serviços nos aeroportos.

Além de complementar os recursos provenientes do poder público, os custos de manutenção e expansão da infraestrutura são direcionados para o ente privado, o que torna a gestão aeroportuária mais ágil e responsiva. Essa transferência de responsabilidades é notadamente útil considerando o cenário persistente de limitações orçamentárias e baixos investimentos do governo federal, já que o Brasil ainda enfrenta uma grande lacuna entre a disponibilidade de sua infraestrutura atual e aquela necessária para um sistema de transporte aéreo abrangente, seguro e eficaz.

Em 2018, a CNT estimou que seriam necessários R\$ 30,31 bilhões de investimentos em infraestrutura aeroportuária no país⁴⁵. Ainda que alguns projetos apontados no Plano CNT de Transporte e Logística (2018) já tenham sido implementados ou iniciados, chama a atenção a robustez do valor necessário. Esse cenário mostra-se particularmente preocupante diante das projeções de aumento no tráfego aéreo global de passageiros⁴⁶.

Este capítulo compila os principais desafios do setor aéreo no Brasil e propõe soluções para o desenvolvimento do setor aeroportuário brasileiro e para a aviação civil, de modo a fomentar a sua competitividade, prover uma infraestrutura eficiente para os usuários e, principalmente, garantir maior previsibilidade e segurança jurídica para as empresas privadas que operam no segmento.

⁴⁵ Plano CNT de Transporte e Logística 2018.

⁴⁶ De acordo com o Relatório de Tráfego Aéreo Anual 2024 divulgado pela *Airports Council International* (ACI), há uma previsão de aumento do tráfego global de passageiros de 10% ao final de 2024, com relação ao ano de 2023, alcançando o patamar de aproximadamente 9,5 bilhões de passageiros transportados. Esse valor representa 104% do nível alcançado em 2019.

Para a identificação e mapeamento dos desafios do setor, foram realizadas entrevistas com lideranças e especialistas em transporte aéreo⁴⁷. As conversas com os especialistas também embasaram as propostas desenvolvidas pela CNT neste estudo. Elas foram categorizadas em quatro temas principais: a) planejamento do setor aéreo; b) incentivos setoriais; c) financiamento; e d) ambiente de negócios e regulação.

5.1. PLANEJAMENTO DO SETOR AÉREO

No Brasil, há falta de um planejamento integrado que assegure a continuidade, a consistência e estabilidade das políticas públicas desenvolvidas para o setor aéreo. Atualmente, as ações são fragmentadas e pontuais, impulsionadas pelas prioridades de cada governo, sem alinhamento de longo prazo com as reais necessidades do setor. É necessária uma diretriz de longo prazo, capaz de superar as flutuações políticas e alinhar os interesses públicos e privados, garantindo o desenvolvimento de todos os segmentos da cadeia do transporte aéreo.

O **Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**, lançado em 2007, tinha como objetivo impulsionar o desenvolvimento econômico do Brasil, com investimento inicial de R\$ 503,9 bilhões entre 2007 e 2010. Para o setor aeroportuário, foram anunciados R\$ 3,00 bilhões destinados à ampliação e melhoria de 20 aeroportos. O valor total do PAC, nesta primeira fase (2007 a 2010), foi elevado para R\$ 657,4 bilhões; porém, o orçamento para os aeroportos foi reduzido para cerca de R\$ 1,00 bilhão. Até 2010, apenas 28,0% do orçamento do programa para o setor foi executado. O PAC 2 (2011 a 2014) trouxe novas expectativas, com R\$ 3,00 bilhões destinados a 22 projetos em 14 aeroportos, incluindo a construção de terminais, pistas e torres de controle, com o objetivo de ampliar a capacidade do sistema aeroportuário brasileiro.

Em 2012, o governo federal lançou o **Programa de Investimentos em Logística (PIL)**, com o objetivo de melhorar as infraestruturas de transporte no país, inicialmente para os

⁴⁷ A CNT registra os agradecimentos pela disponibilidade de tempo e elucidações às seguintes lideranças e especialistas do setor aéreo: Murilo Siqueira Junqueira (Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária - SINEAA), Antônio Augusto do Poço Pereira (Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias - SNEA), Fábio Rogério Carvalho (CEO da ABR Aeroportos do Brasil) e Tiago Raposeiras Bonvini (Diretor Executivo da ABR Aeroportos do Brasil), Flávio Pires (Presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG), Geraldo Strambi (Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA), Gilberto Scheffer (Diretor-Secretário do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA), Jurema Monteiro (Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - Abear), Raul de Souza (Diretor de segurança e operações de voo da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - Abear), Emmanuel Aldano (Consultor em Ciência de Dados da Abear), Renato Rabello (Gerente de Relações Institucionais da Abear) e Cláudio Oliveira (Diretor Operacional do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola - SINDAG).

setores rodoviário e ferroviário, mas no mesmo ano, foi expandido para os setores aeroportuário e portuário. A iniciativa adotava o modelo de parcerias público-privadas para fomentar os investimentos na infraestrutura do Brasil. No âmbito do PIL, havia o **PIL: Aeroportos**, que tinha como principais objetivos melhorar a qualidade dos serviços e aumentar a oferta de transporte aéreo, principalmente por meio da criação de uma rede de aviação regional. A intenção era contemplar 270 aeroportos regionais de todas as Unidades Federativas, com cerca de R\$ 15,80 bilhões em investimentos. Entretanto, com a criação do **Programa de Parcerias e Investimentos (PPI)**, em 2016, várias mudanças nos modelos de concessões foram implementadas, o que levou ao abandono pelo setor privado de vários projetos previstos no PIL. Na prática, apenas as concessões dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG) ocorreram conforme previsto no PIL⁴⁸.

O **Programa Voo Simples**, lançado em outubro de 2020, buscou modernizar e simplificar o setor de aviação civil no Brasil, encerrando suas atividades em março de 2024 com resultados expressivos. Das 73 ações planejadas, 91,0% foram concluídas, incluindo a simplificação de processos para o registro de aeronaves e empresas de táxi aéreo⁴⁹.

O **Novo PAC**, lançado em agosto de 2023, prevê R\$ 10,60 bilhões de investimentos no setor aeroportuário, com R\$ 7,90 bilhões destinados até 2026 e R\$ 2,70 bilhões após esse período. Dos R\$ 10,60 bilhões de investimentos previstos, R\$ 9,60 bilhões serão aplicados em 49 aeroportos já concedidos, enquanto R\$ 1,00 bilhão será destinado a ações públicas, incluindo a retomada de obras paralisadas e novos projetos em diversas regiões, como o Parque do Jalapão (TO) e áreas do Norte e Nordeste. Os recursos serão aplicados em modernização de aeroportos já concedidos à iniciativa privada e em obras públicas de ampliação, reformas e construção de novos terminais regionais. O programa foca em melhorar a infraestrutura e a conectividade aérea, atendendo tanto grandes aeroportos quanto terminais em regiões remotas, como os de Coari (AM), Aracati (CE), Patos (PB), Serra Talhada (PE), Cáceres (MT) e Jataí (GO). A iniciativa também contempla investimentos em acessibilidade e segurança, essenciais para aprimorar a experiência dos passageiros⁵⁰.

Em novembro de 2024, o governo federal lançou a primeira fase do **Programa AmpliAR**, que prevê o investimento de R\$ 7,30 bilhões em 102 aeroportos regionais. Desse total, R\$ 5,30 bilhões serão destinados à modernização de 89 terminais de passageiros

⁴⁸ Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política. Disponível em: revistasep.org.br/index.php/SEP/article/view/511. Acesso em: nov. 2024.

⁴⁹ Disponível em: gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/voo-simples. Acesso em: nov. 2024.

⁵⁰ Disponível em: gov.br/casacivil/pt-br/novopac/transporte-eficiente-e-sustentavel/aeroportos/aeroportos. Acesso em: nov. 2024.

existentes no interior do país, enquanto R\$ 2,00 bilhões estão alocados para a construção de 13 novos aeroportos regionais. O cronograma prevê que o primeiro leilão será realizado até maio de 2025. Os contratos de concessão terão prazo de um ano para licenciamento e mais dois anos para a realização dos investimentos.

A segunda fase do Programa incluirá outros aeroportos regionais, com a licitação dessas instalações ainda em fase de estudos preliminares. A implementação do AmpliAR depende da participação de concessionárias dos grandes aeroportos do país, como aquelas que operam os terminais lucrativos de Guarulhos, Viracopos e Galeão. A estratégia do governo é que essas concessionárias contribuam com investimentos em aeroportos regionais como parte do processo de reequilíbrio contratual. O modelo de contratação, derivado do processo de ajuste do contrato de Guarulhos, estabelece que as concessionárias vencedoras da licitação dos blocos de aeroportos regionais devem oferecer o maior valor de investimento previsto. Após a definição do vencedor, a Anac avaliará ajustes nos contratos, que podem incluir o aumento da tarifa aeroportuária, descontos na outorga à União ou ampliação do prazo de concessão em até cinco anos, dependendo da negociação com as concessionárias⁵¹.

As iniciativas mencionadas reforçam a necessidade de integração entre as políticas públicas para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e da aviação civil no Brasil. Nota-se que cada programa apresenta abordagens isoladas e limitadas. Os governos frequentemente redefinem prioridades, o que compromete a implementação de projetos e prejudica o eficaz aproveitamento dos investimentos públicos e privados. Essa lacuna evidencia a necessidade de um planejamento eficiente e duradouro, que promova a complementaridade entre os setores público e privado, assegurando a expansão, a modernização e a integração da infraestrutura aeroportuária.

5.2. INCENTIVOS SETORIAIS

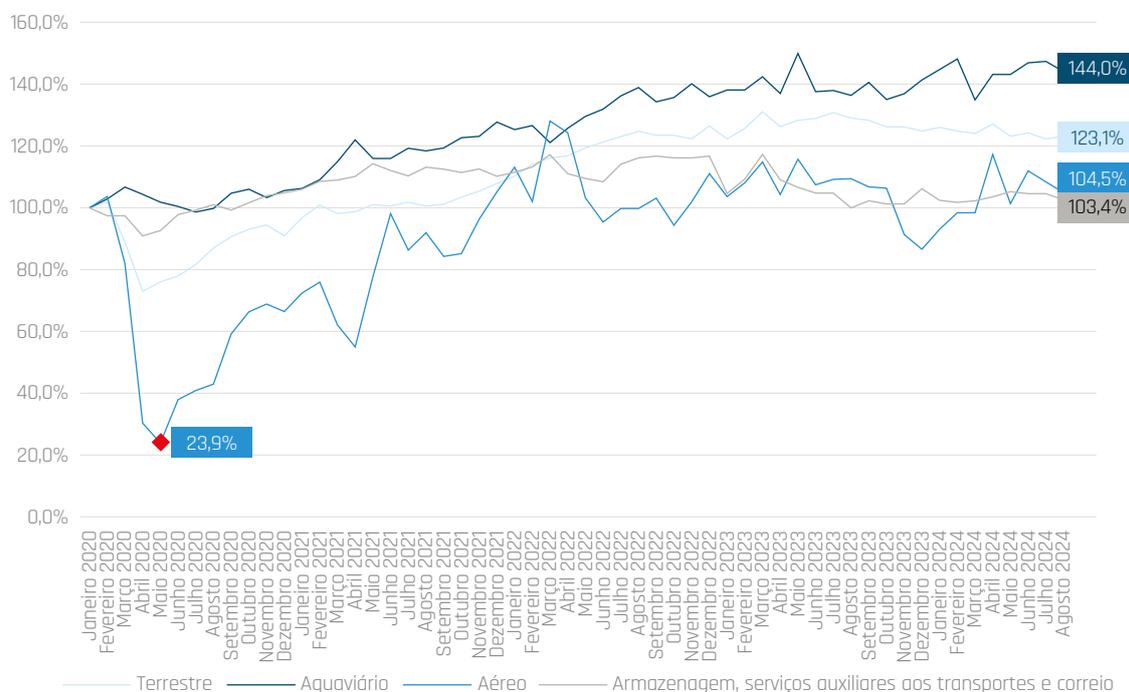
O setor aéreo foi um dos mais impactados pelas restrições de locomoção impostas pela pandemia de covid-19 (2020 a 2023⁵²), enfrentando queda acentuada no volume de serviços, refletido no número de passageiros e operações. Embora tenha começado a se recuperar

⁵¹ Disponível em: valor.globo.com/brasil/noticia/2024/11/26/governo-lana-programa-para-levar-r-73-bilhes-a-102-aerportos-regionais.ghtml. Acesso em: nov. 2024.

⁵² O diretor-geral da Organização Mundial da Saúde (OMS), Tedros Adhanom Ghebreyesus, declarou o fim da pandemia de covid-19 como emergência de saúde pública de importância internacional (ESPII) no dia 5 de maio de 2023.

gradualmente, os níveis de demanda ainda não retornaram aos observados antes da crise. A Pesquisa Mensal de Serviços (PMS), divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostra que o volume de serviços prestados pelo setor aéreo no Brasil chegou, em maio de 2020, a 23,9% do volume no período pré-pandemia (fevereiro de 2020) e demorou dois anos para alcançar o nível de fevereiro de 2020. Em agosto de 2024, o volume de serviços de setor aéreo no Brasil encontra-se apenas 4,5% acima do volume observado no pré-pandemia (fevereiro de 2024)⁵³, como pode ser observado no Gráfico 16.

GRÁFICO 16: EVOLUÇÃO MENSAL DO VOLUME DE SERVIÇOS (PMS), PARA SEGMENTOS DO TRANSPORTE, COM AJUSTE SAZONAL*



Fonte: Elaboração CNT, com dados do IBGE.

*Número-índice dos modos de transporte – jan./20 a ago./24. A série tem ajuste sazonal (fev. 2020 = 100)

Diante da importância da aviação civil para a integração do território nacional, principalmente em razão de sua elevada extensão e dificuldade de acesso a diversas localidades, entende-se que não devem ser poupados esforços para incentivar a retomada da movimentação de passageiros nos aeroportos. Nesse contexto, uma medida que deve gerar benefícios imediatos e de longo prazo é a **destinação dos recursos do FNAC para**

⁵³ Boletim de Conjuntura Econômica da CNT – Outubro/2024.

as finalidades para as quais o Fundo foi criado em 2011, pela Lei nº 12.462/2011:

a) desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil; b) incremento do turismo (incluído pela Lei nº 14.002/2020); e, c) cobertura de custos de desapropriações de áreas destinadas a ampliações da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil (incluído pela Lei nº 14.901/2024).

A melhoria das infraestruturas aeroportuárias inclui investimentos em acessos aos aeroportos, especialmente no que se refere ao sistema de transporte público. Além do impacto positivo direto ao empreendimento, a proposta também beneficia toda a sociedade do entorno.

O fomento ao turismo local e o estímulo ao uso dos aeroportos como polos de atividades culturais (exploração de receitas acessórias) também são iniciativas que podem promover a ampliação do faturamento dos aeroportos.

O setor enfrenta, ainda, problemas relacionados à **falta de profissionais**, principalmente de pilotos, mecânicos de aeronaves e agentes de tripulação. Nesse sentido, recomenda-se o **estabelecimento de programas de formação e capacitação de profissionais para atuação em aeronaves e nos aeroportos**, que pode ser viabilizado por meio de parcerias entre escolas técnicas, universidades, centros de tecnologia, SEST SENAT, companhias aéreas e concessionárias, para a formação de profissionais com as qualificações necessárias pelo setor. O SEST SENAT, empresa do Sistema Transporte que oferece soluções de saúde, qualidade de vida e qualificação profissional aos trabalhadores do setor transportador, possui mais de 32 cursos livres e gratuitos⁵⁴ para atender especificamente essa demanda do setor aéreo.

A **falta de incentivos ao desenvolvimento da aviação regional** também se mostrou como uma questão a ser solucionada entre os especialistas entrevistados. É fundamental a **criação de um programa de fomento à aviação regional**, a exemplo do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR)⁵⁵, criado pela Medida Provisória (MP) nº 652/2014, cuja vigência foi encerrada em novembro de 2014. Dentre as propostas do Programa, estavam o aumento do repasse do FNAC para a aviação regional e subsídios do governo em 50,0% dos assentos de voos regionais. As medidas visavam reduzir os valores

⁵⁴ EaD SEST SENAT: 32 cursos livres para decolar sua carreira no setor aéreo. Disponível em: digital.sestsenat.org.br/blog/cursos-ead-sest-senat-setor-aereo. Acesso em: out. 2024.

⁵⁵ Ministério de Portos e Aeroportos. Subsídios (PDAR). Disponível em: gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/subsidios-pdar. Acesso em: out. 2024.

das passagens aéreas em voos com origem ou destino em aeroportos regionais e ampliar a quantidade de municípios atendidos.

Uma iniciativa que já vem sendo implementada pelo governo federal para inserir novos passageiros no sistema aéreo é o **Programa Voa Brasil**⁵⁶, lançado em julho de 2024. O programa beneficia aposentados, independentemente de sua faixa de renda. De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos⁵⁷, o Programa vem ajudando a fomentar o turismo e impulsionar a aviação regional, visto que cerca de 56% dos aeroportos participantes estão em cidades de médio e pequeno porte. Destaca-se que não há subsídio governamental na iniciativa, que funciona apenas com base na oferta de assentos ociosos das aeronaves. Com expectativa de ampliação para estudantes de instituições de ensino público prevista para 2025, convém ressaltar a importância de se ter **critérios bem definidos sobre a fonte de financiamento da medida**, para que o benefício não implique aumento das tarifas para os não beneficiários.

Ainda no contexto de estímulo à aviação regional no país, cabe ressaltar a importância dos aeroportos delegados a estados e municípios, tendo em vista sua relevância nas malhas aéreas de suas regiões. Sendo assim, convém envidar esforços para que estes aeroportos tenham sua viabilidade financeira comprovada, para que sejam atrativos para a iniciativa privada ou sejam ativos rentáveis para os entes públicos que optem por sua administração direta.

Por fim, entende-se que **a falta de uma definição específica para esse segmento**, com estabelecimento de princípios, seu escopo e limites, impacta significativamente o fluxo logístico de pessoas e mercadorias no território. Nesse contexto, torna-se essencial que o **governo federal envide esforços para estabelecer uma definição precisa para o termo, como forma de integrá-la a um sistema intermodal mais amplo e para direcionar a formulação de futuras políticas públicas.**

5.3. FINANCIAMENTO

O mercado de financiamento do setor é globalizado e envolve uma variedade de estruturas complexas, que conectam entidades públicas e privadas, cada uma com interesses e

⁵⁶ Programa do governo federal em que aposentados do INSS podem comprar passagens nacionais por até R\$ 200,00 o trecho.

⁵⁷ Agência Gov. **Maior programa social da aviação brasileira, Voa Brasil tem impulsionado os destinos regionais.** 2024. Disponível em: agenciagov.abc.com.br/noticias/202409/maior-programa-social-da-aviacao-brasileira-voa-brasil-tem-impulsionado-os-destinos-regionais. Acesso em: out. 2024.

metas específicas. Essas instituições frequentemente formam parcerias estratégicas para viabilizar tanto a aquisição de aeronaves quanto o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária. Nesse contexto, **o investimento público desempenha papel essencial**, facilitando o acesso a financiamentos atrativos para aeronaves e projetos de infraestrutura. O mercado de capitais continua sendo uma fonte essencial de recursos, fornecendo liquidez e apoio financeiro que impulsionam o crescimento e a estabilidade do setor, tanto no que se refere à frota aérea quanto às instalações aeroportuárias. É essencial, portanto, **promover a complementaridade entre investimentos públicos e privados**, evitando a substituição de um pelo outro, uma vez que existe demanda por recursos públicos, especialmente em aeroportos administrados pela Infraero e nos que se encontram sob gestão estadual e municipal.

Uma medida importante para o setor aéreo, em seus diversos segmentos, consiste na **ampliação do acesso a financiamentos com taxas de juros mais atrativas** para investimentos em infraestruturas aeroportuárias e aeronaves, por meio de bancos públicos, como o Banco da Amazônia, Banco do Nordeste e Banco do Brasil, que concedem os empréstimos com recursos dos fundos constitucionais de financiamento, e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Os Fundos Constitucionais de Financiamento do Centro-Oeste (FCO), do Nordeste (FNE) e do Norte (FNO) foram criados pela Lei nº 7.827/1989 e recebem 3% da arrecadação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto de Renda (IR). Os financiamentos visam fomentar os setores produtivos das três regiões.

O Banco do Nordeste possui a linha de crédito FNE Proinfra (Programa de Financiamento à Infraestrutura Complementar da Região Nordeste), que financia a aquisição de bens de capital, incluindo investimentos em infraestrutura logística (construção e manutenção de ruas, avenidas, viadutos, rodovias, metrô, ferrovias, portos e aeroportos, visando ao escoamento da produção e/ou ao transporte de passageiros). O prazo máximo de reembolso dos financiamentos a aeroportos é de 24 anos (com carência de 8 anos). A linha FNE Rural – Programa de Apoio ao Desenvolvimento Rural do Nordeste financia a aquisição de aeronaves para pulverização agrícola, com prazo de reembolso de até 20 anos (com carência de até 4 anos)⁵⁸.

⁵⁸ Disponível em: bnb.gov.br/fne-rural. Acesso em: 29 out. 2024.

O Banco da Amazônia financia com recursos do FNO todos os bens necessários à viabilização do projeto de aeroportos sustentáveis (definidos como aqueles que apresentam eficiência no consumo de água, produção e consumo de energia renovável, baixo impacto do descarte de resíduos e contribuição socioeconômica e ambiental à região Norte). O prazo do financiamento é de 24 anos, com 6 anos de carência⁵⁹.

Entre os itens financiáveis com recursos do FCO, estão: a) todos os bens e serviços necessários à implantação, ampliação, modernização e reforma de infraestrutura econômica e capital de giro para empreendimentos de infraestrutura aeroportuária; b) aviões para pulverização agrícola, inclusive usados; c) aviões novos ou usados, nacionais ou importados (quando não houver similar nacional) adquiridos no Brasil, para empresa aérea regional de transporte regular de passageiros; d) aviões e helicópteros para empresa de táxi aéreo homologada pela Anac para transporte de passageiros enfermos (UTI aérea)⁶⁰.

Taxas de juros mais acessíveis favorecem o planejamento das empresas, os investimentos em tecnologia e inovação e a expansão das rotas, o que contribui para a melhoria da conectividade no país, e a aquisição de aeronaves mais eficientes e menos poluentes.

Ainda, a **adoção de subsídios diretos** deve ser uma política considerada. A experiência internacional evidencia que essa abordagem é essencial para viabilizar a manutenção de rotas que não são financeiramente autossustentáveis, mas **garantem a conectividade e fomentam o desenvolvimento de regiões menos atendidas**, promovendo o acesso a serviços essenciais e contribuindo para a inclusão social e econômica.

Na Austrália, por exemplo, o *Remote Air Services Subsidy Scheme* (RASS)⁶¹ foi criado para fornecer voos subsidiados a comunidades remotas, garantindo o acesso a serviços essenciais. O RASS subsidia o transporte de passageiros e mercadorias para 269 comunidades isoladas, facilitando o acesso a saúde e educação. Nos Estados Unidos, o *Essential Air Service* (EAS)⁶² assegura que comunidades remotas mantenham acesso a serviços aéreos comerciais, mesmo em rotas não lucrativas. Apesar das críticas sobre sua sustentabilidade e a imposição de um limite de subsídio de US\$ 200 por passageiro, o EAS é considerado essencial para conectar regiões de baixa densidade populacional ao sistema nacional de transporte aéreo e evitar sua exclusão econômica e social.

⁵⁹ Disponível em: [Reprogramacao_Financieira_FNO_2024__1.pdf](#). Acesso em: 29 out. 2024.

⁶⁰ Disponível em: [copy_of_Programacao_FCO_202414EdioJlPpdf](#). Acesso em: 29 out. 2024.

⁶¹ [infrastructure.gov.au/infrastructure-transport-vehicles/aviation/regional-remote-aviation/remote-air-services-subsidy](#). Acesso em: out. 2024.

⁶² [transportation.gov/policy/aviation-policy/small-community-rural-air-service/essential-air-service](#)

Para ampliar os investimentos públicos em infraestruturas aeroportuárias, **a CNT apoia a aprovação da PEC 1/2021⁶³ (PEC da Infraestrutura), que prevê destinar 70% das outorgas onerosas do setor de transporte ao reinvestimento na infraestrutura do próprio setor**, o que ajudaria a compensar a escassez de investimentos públicos e permitiria a execução de obras estratégicas em áreas historicamente negligenciadas, promovendo um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável.

Outro desafio do setor aéreo nacional é **a falta de aeronaves para operação**. Esse quadro se agravou desde o período da pandemia, em função da redução da capacidade produtiva do setor no mundo, que impactou a produção de peças e componentes. Os problemas da cadeia de suprimentos continuam a afetar as empresas aéreas, cujos negócios são impactados pelos atrasos na entrega de peças e de aeronaves, o que limita a capacidade de expansão de rotas e renovação da frota pelas empresas aéreas⁶⁴.

Para enfrentar essa questão, propõe-se a **destinação de parte dos recursos do FNAC para a pesquisa e desenvolvimento de tecnologias destinadas à construção de aeronaves no Brasil**. Essa iniciativa busca fortalecer a indústria aeronáutica nacional, com foco especial na Embraer, e promover a inovação e a autonomia do país na fabricação de aeronaves. Além disso, **sugere-se que o FNAC seja utilizado exclusivamente para a aviação civil**, garantindo que os recursos sejam direcionados a investimentos que atendam às demandas específicas desse segmento. Esta medida contribuirá com o crescimento da aviação civil brasileira, promovendo o desenvolvimento econômico, a geração de empregos e o aumento da competitividade das empresas brasileiras no mercado global.

No período entre 2011 e 2024, o valor total pago do FNAC alcançou R\$ 22,49 bilhões, mas os investimentos somaram apenas R\$ 2,45 bilhões (média de apenas 10,9% dos recursos disponíveis). Essa discrepância evidencia a necessidade urgente de um direcionamento mais eficaz dos recursos do Fundo.

⁶³ A proposta de emenda à Constituição foi aprovada no Senado em fevereiro de 2022 e, atualmente, segue em tramitação na Câmara dos Deputados. A última movimentação do processo ocorreu em abril de 2023 e consistiu na aprovação da redação da proposta pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

⁶⁴ Disponível em: [iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report](https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report). Acesso em: 30 out. 2024.

5.4. AMBIENTE DE NEGÓCIOS E REGULAÇÃO

Para que o setor aeroportuário possa se desenvolver, é fundamental que haja previsibilidade e segurança jurídica para os investidores privados. A **flexibilização da entrada de capital estrangeiro** (por meio da redução do risco cambial) e o **fomento do uso de modelos de financiamento como o *Project Finance***⁶⁵ são medidas fundamentais nessa direção, assim como o **incentivo à participação internacional em projetos de transporte**. A aprovação do PL 7.063/2017⁶⁶ é outra iniciativa fundamental para atrair mais investimentos ao setor transportador. O projeto enfatiza a necessidade de **revisão e modernização das normas de concessões e PPPs para ampliar a possibilidade de utilização desse instrumento**. A proposta de redução do valor mínimo de contrato de R\$ 20 milhões para R\$ 5 milhões beneficia, principalmente, municípios de pequeno e médio porte, que não possuem projetos de valores tão elevados.

A agilidade **nos processos de devolução e relicitação dos aeroportos** também é uma ação que deve ser implementada com objetivo de criar um ambiente de negócios favorável aos investimentos e garantir a continuidade e a eficiência das operações. A agilidade e tempestividade nas negociações possibilita o planejamento a longo prazo, tanto para o governo quanto para os operadores privados, facilitando o alinhamento de investimentos e melhorias que atendam às necessidades futuras do setor aéreo. Um processo dinâmico de devolução e relicitação é essencial para a manutenção e aprimoramento da infraestrutura aeroportuária, evitando a deterioração das instalações e assegurando que os aeroportos cumpram os padrões de segurança e desempenho exigidos.

O **elevado custo com judicialização** também é um problema recorrente no âmbito de atuação das empresas aéreas em operação no país. De acordo com a Abear⁶⁷, 98,5% das ações judiciais globais abertas no período entre 2020 e 2023 movidas contra empresas aéreas foram ajuizadas no Brasil. Com o intuito de reduzir esses gastos, que acabam refletindo no preço das passagens aéreas, diversas ações podem ser tomadas para promover um ambiente regulatório mais eficiente e incentivar a resolução extrajudicial de

⁶⁵ “Nessa modalidade, os fluxos de caixa do empreendimento são dados, majoritariamente, como garantia aos agentes financiadores. No Brasil, dificilmente esse arranjo se dá em regime puro (*non recourse*), em que são consideradas apenas as projeções de receitas para o pagamento do financiamento. Assim, garantias corporativas adicionais são exigidas, o que se coloca como um limitador à capacidade de financiamento dos acionistas das concessões e, consequentemente, a participação em outros projetos” (Série Parcerias: A Provisão de Infraestruturas de Transporte pela Iniciativa Privada – Rodovias, 2023, p. 99).

⁶⁶ O projeto de lei se encontra atualmente em debate na Câmara dos Deputados, tendo sua última movimentação ocorrida em outubro de 2024, com a designação de relator para o processo.

⁶⁷ Agência Brasil. 2024. **Abear critica excesso de judicialização contra o setor aéreo**. Disponível em: agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-09/abear-critica-excesso-de-judicializacao-contr-o-setor-aereo. Acesso em: out. 2024.

conflitos. **O fortalecimento de plataformas como Consumidor.gov** pode ser uma medida eficiente para estimular a conciliação amigável entre passageiros e empresas aéreas, sem a necessidade de processos judiciais. **A realização de campanhas educativas para informar os viajantes sobre seus direitos e deveres, bem como sobre formas de mediação de conflitos**, também são iniciativas que podem minimizar esse tipo de custo para as empresas aéreas.

Além da judicialização, a **elevada carga tributária a qual o setor aéreo está sujeito** contribui para o aumento do custo dos serviços prestados e reflete no preço das passagens aéreas. A reforma tributária, aprovada pela Emenda Constitucional nº 132/2023, não contemplou o transporte aéreo no rol dos “regimes específicos, diferenciados ou favorecidos de tributação”, impedindo o setor, portanto, de ser beneficiado com a redução da alíquota padrão. Além disso, o imposto seletivo aplicado em função da essencialidade das mercadorias e dos serviços, incidirá sobre a propriedade de veículos automotores aéreos, à exceção de aeronaves agrícolas e de operadores certificados para prestar serviços aéreos a terceiros.

Outra medida que traria impactos significativos aos operadores do setor consiste na **redução da carga tributária incidente sobre os combustíveis utilizados na aviação**, visto que esse insumo (juntamente com lubrificantes) representa 36%⁶⁸ dos custos das empresas aéreas brasileiras. Além disso, **a diminuição de impostos para aeronaves que utilizam combustíveis sustentáveis, a exemplo do SAF⁶⁹, e para empresas que adotam práticas operacionais ambientalmente responsáveis**, seria uma ação complementar que não beneficiaria apenas o setor, como também auxiliaria a promoção da indústria de combustíveis alternativos aos fósseis no país.

A adoção de tecnologias e combustíveis mais limpos contribuem para a redução das emissões de gases poluentes e para a redução do impacto ambiental do transporte aéreo, alinhando o crescimento do setor com os compromissos globais de combate às mudanças climáticas. Cabe destacar que o setor aéreo responde por 1,1% das emissões de CO₂ no Brasil⁷⁰ e tem adotado diversas iniciativas para o cumprimento do compromisso firmado pelo país na Organização da Aviação Civil Internacional, de atingir a neutralidade das emissões líquidas de carbono até 2050. Entre as iniciativas, destaca-se o Projeto Eficiência

⁶⁸ De acordo com o Painel de Indicadores do Transporte Aéreo 2023 da Anac.

⁶⁹ Conhecido como combustível sustentável de aviação, o SAF (da sigla em inglês *Sustainable Aviation Fuel*) é uma alternativa que vem sendo desenvolvida em opção ao querosene de aviação e que reduz a emissão de CO₂ entre 70% e 90%.

⁷⁰ Boletim Ambiental da CNT, outubro de 2024. Disponível em: cnt.org.br/boletins. Acesso em: 30 out. 2024.

de Rotas⁷¹, o uso de novas tecnologias, a compensação com créditos de carbono e a transição da indústria para o uso do combustível sustentável de aviação (SAF).

Ainda no contexto da tributação incidente sobre o setor, há a discussão sobre **a cobrança do IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) sobre a área de complexos aeroportuários**. Sobre a temática, a CNT⁷² argumenta que os bens e imóveis utilizados para a prestação de serviços públicos estão diretamente atrelados ao interesse coletivo, sendo considerados **extensões do próprio serviço público e, portanto, não deveriam ser tributados**. O STF corroborou essa posição⁷³ em julgamento de recurso promovido pela Inframerica contra a cobrança do tributo sobre toda a área do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (Natal) e deferiu que áreas utilizadas diretamente para a prestação de serviços públicos essenciais (como área de embarque, pista de pouso e decolagem e terminais de carga) não podem ser sujeitas ao IPTU, em razão de permanecerem como propriedade da União. Contudo, a incidência do imposto sobre as áreas comerciais que visem o lucro (como lojas e restaurantes) estaria permitida.

Com isso, **propõe-se a garantir a imunidade na cobrança de IPTU sobre tais imóveis**, pois sua cobrança comprometeria a viabilidade econômica das concessões ao aumentar os custos operacionais das concessionárias. **Entretanto, em caso de incidência, o poder concedente deveria reconhecer a cobrança como causa de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão afetados**. A medida garante segurança jurídica aos agentes econômicos atuantes no setor e ao ambiente de negócios no país.

Outra preocupação levantada pelos especialistas entrevistados foi a **inclusão de aeronaves no grupo de veículos sujeitos ao pagamento do IPVA**, promovido pela reforma tributária. Contudo, o STF⁷⁴ já emitiu decisão no sentido de não permitir a cobrança desse tributo para aeronaves (e embarcações), pois este seria uma substituição da antiga Taxa Rodoviária Única (TRU)⁷⁵.

⁷¹ O Projeto Eficiência de Rotas, que visa o aprimoramento e otimização de rotas aéreas, tem sido feito desde 2020, em uma parceria entre a Abear, a Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Disponível em: abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/trabalho-colaborativo-entre-abear-iata-e-decea-reduz-emissao-de-90-milhoes-de-kg-de-gas-carbonico. Acesso em: out. 2024.

⁷² CNT. Agenda Institucional Transporte e Logística 2024. Disponível em: cnt.org.br/documento/ea3056e3-a20b-432b-84eb-e542b945e95d. Acesso em: out. 2024.

⁷³ STF. Imóveis destinados a atividade econômica em aeroporto do RN devem pagar IPTU. Disponível em: portal.stfj.us.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=515395&ori=1. Acesso em: out. 2024.

⁷⁴ JusBrasil. Reforma Tributária – A incidência de IPVA sobre veículos aéreos e aquáticos e seus impactos. Disponível em: jusbrasil.com.br/artigos/reforma-tributaria-a-incidencia-de-ipva-sobre-veiculos-aereos-e-aquaticos-e-seus-impactos/2575630902. Acesso em: out. 2024.

⁷⁵ Imposto criado pelo decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, incidente sobre o registro e licenciamento de veículos automotores. A taxa foi efetivamente extinta em 1986, após sua substituição pelo IPVA.

Diante de todas as benfeitorias proporcionadas pelas concessionárias relatadas ao longo deste trabalho — muito voltadas especificamente para o transporte de passageiros —, cabe destacar a importância da realização de ações que também sejam direcionadas a **melhorias na movimentação de carga nos aeroportos que possuem essa atividade**. Isso porque, considerando o avanço do mercado eletrônico e a exigência cada vez maior dos consumidores para curtos prazos de entrega, em todo o mundo, é fundamental que o país tenha uma infraestrutura aérea eficiente e adequada para o transporte de mercadorias cada vez mais imediato. Nesse sentido, **propõe-se a revisão de contratos de concessão de aeroportos e a inclusão nos novos, que também realizam transporte de cargas, para a consideração de cláusulas que prevejam que uma parcela considerável dos investimentos deve ser direcionada para este fim**.

Em síntese, com a elaboração desta publicação, a CNT reforça seu compromisso no sentido de promover um ambiente que estimule o desenvolvimento sustentável e eficiente da infraestrutura aeroportuária no Brasil. A implementação de políticas públicas que garantam previsibilidade e segurança jurídica aos investidores privados é essencial para atrair capital estrangeiro e fomentar novos modelos de financiamento. A modernização de normas para concessões e PPPs, exemplificada pelo PL 7.063/2017, e o estímulo à participação internacional em projetos de transporte são medidas que fortalecem a integração e o desenvolvimento econômico do país. Além disso, a agilidade nos processos de devolução e relicitação de aeroportos e a redução da carga tributária sobre combustíveis e aeronaves sustentáveis são ações necessárias para alinhar o setor aos compromissos ambientais globais.

TABELA 13: RESUMO DOS DESAFIOS E PROPOSTAS APRESENTADAS

Desafios	Propostas
Perda de receita em razão do não atingimento dos parâmetros de movimentação registrados antes da pandemia	Destinar os recursos do FNAC para as finalidades para as quais o Fundo foi criado
	Fomentar o turismo local e estimular o uso dos aeroportos como polos de atividades culturais
Escassez de profissionais para atuar no setor	Estabelecer programas de formação e capacitação de profissionais
Falta de incentivo ao desenvolvimento da aviação regional	Retomar o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR)
	Definir, cuidadosamente, os critérios de financiamento do Programa Voa Brasil
Ausência de uma definição precisa para aviação regional	Estabelecer definição para o termo como forma de integrá-lo a um sistema intermodal e direcionar a formulação de políticas públicas
	Ampliar o investimento público e promover a complementariedade entre investimentos públicos e privados
	Ampliar o acesso a financiamentos com taxas de juros mais atrativas
Deficiência da infraestrutura aeroportuária	Aplicar subsídios diretos ao setor, com benefícios comprovados na experiência internacional
	Aprovar a PEC 1/2021 (PEC da Infraestrutura), que prevê o investimento de 70% da outorga na infraestrutura do próprio setor
	Destinar o recurso do FNAC exclusivamente para a aviação civil
Falta de aeronaves para operação	Destinar parte do FNAC para a pesquisa e desenvolvimento de tecnologias destinadas à construção de aeronaves no Brasil
	Utilizar o Fncac como garantia para empréstimos às empresas aéreas regulares
Dificuldade na atração de investimento privado para o setor e criação de um ambiente de negócios favorável	Fomentar o uso de modelos de financiamento, como o Project Finance
	Aprovar o PL 7.063/2017 para atrair mais investimentos ao setor
	Acompanhar e estimular a agilidade nos processos de devolução e relicitação de aeroportos
Elevado custo com judicialização	Fortalecer plataformas de incentivo a resolução de conflitos extrajudiciais entre passageiros e empresas aéreas, como o Consumidor.gov
	Realizar campanhas educativas para informar os passageiros sobre seus direitos e deveres, bem como formas de mediação de conflitos
Elevada carga tributária incidente sobre o setor	Reduzir carga tributária sobre combustíveis utilizados na aviação
	Reduzir impostos para aeronaves que utilizem combustíveis sustentáveis, como o SAF, e para empresas que adotem práticas ambientalmente responsáveis
Cobrança de IPTU sobre a área de complexos aeroportuários	Garantir a imunidade na cobrança de IPTU sobre tais imóveis ou sua consideração como causa de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos
Inclusão de aeronaves no grupo de veículos sujeitos ao pagamento do IPVA na reforma tributária	Isenção do IPVA para aeronaves ou sua destinação para o investimento em infraestrutura destinada à aviação geral
Benefitorias realizadas pelas concessionárias são muito direcionadas ao transporte de passageiros	Revisar contratos, e incluir nos novos, cláusulas que prevejam uma parcela de recursos destinada ao terminal de cargas do aeroporto

Fonte: Elaboração CNT.





The background of the page is a monochromatic blue-tinted aerial photograph of a large stadium. The stadium's seating bowl is visible, along with the surrounding urban landscape and infrastructure. The word "REFERÊNCIAS" is centered over the image in a white, bold, sans-serif font.

REFERÊNCIAS

AeroEngenharia. **O que é: horário de voo.** Disponível em: aeroengenharia.com/glossario/o-que-e-horario-de-voo. Acesso em: out. 2024.

ACI World. **ACI World projects 10% growth for passenger traffic in 2024 to reach 9.5 billion.** 2024. Disponível em: aci.aero/2024/09/18/aci-world-projects-10-growth-for-passenger-traffic-in-2024-to-reach-9-5-billion. Acesso em: out. 2024.

Agência Brasil. **Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea) critica excesso de judicialização contra o setor aéreo.** 2024. Disponível em: agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-09/abea-critica-excesso-de-judicializacao-contr-o-setor-aereo. Acesso em: out. 2024.

Agência Brasil. **Governo prorroga prazo para licitação do Aeroporto Internacional do Galeão por 24 meses.** 2024. Disponível em: agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-08/governo-prorroga-prazo-para-licitacao-do-galeao-por-24-meses. Acesso em: out. 2024.

Agência Brasil. **Censo Agropecuário: Brasil tem 5 milhões de estabelecimentos rurais.** Disponível em: agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-10/censo-agropecuario-brasil-tem-5-milhoes-de-estabelecimentos-rurais. Acesso em: out. 2024.

Agência Governo. **Maior programa social da aviação brasileira, Voa Brasil, tem impulsionado os destinos regionais.** 2024. Disponível em: agenciagov.ebc.com.br/noticias/202409/maior-programa-social-da-aviacao-brasileira-voa-brasil-tem-impulsionado-os-destinos-regionais. Acesso em: out. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Aeroagrícolas.** Disponível em: gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroagricolas. Acesso em: out. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Aeroportos e Aeródromos.** Disponível em: gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos. Acesso em: out. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Anuário do Transporte Aéreo.** Disponível em: gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo. Acesso em: out. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Concessões de aeroportos.** Disponível em: gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes. Acesso em: jul. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Dados Estatísticos**. Disponível em: sistemas.anac.gov.br/dadosabertos/Voos%20e%20opera%C3%A7%C3%B5es%20a%C3%A9reas/Dados%20Estat%C3%ADsticos%20do%20Transporte%20A%C3%A9reo. Acesso em: out. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Painel de indicadores do transporte aéreo 2023**. 2023. Disponível em: gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo-2023. Acesso em: out. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Empresas Aéreas**. Disponível em: gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas. Acesso em: out. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Operadores Privados**. Disponível em: gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/operadores-privados. Acesso em: out. 2024.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Sector aéreo brasileiro mostra forte recuperação de indicadores em 2022**. Disponível em: gov.br/anac/pt-br/noticias/2023/sector-aereo-brasileiro-mostra-forte-recuperacao-de-indicadores-em-2022. Acesso em: out. 2024.

Avantto. **Balanco aviação executiva no Brasil em 2023**. 2023. Disponível em: avantto.com.br/blog/aero/balanco-aviacao-executiva-no-brasil-em-2023. Acesso em: out. 2024.

Brasil. Ministério da Agricultura. **Aviação agrícola**. Disponível em: gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/insumos-agropecuarios/aviacao-agricola. Acesso em: jul. 2024.

Brasil. Ministério de Portos e Aeroportos. Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC). **Pesquisa de Satisfação do Passageiro**. Disponível em: dados.gov.br/dados/conjuntos-dados/pesquisa-de-satisfacao-do-passageiro-em-aeroportos. Acesso em: out. 2024.

Brasil. Ministério de Portos e Aeroportos. **Subsídios PDAR**. Disponível em: gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/subsidios-pdar. Acesso em: out. 2024.

Brasil. **Decreto-lei nº 917, de 7 de outubro de 1969**. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0917.htm. Acesso em: out. 2024.

Brasil. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18987cons.htm. Acesso em: out. 2024.

Brasil. **Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004**. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm. Acesso em: out. 2024.

Brasil. **Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011**. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm. Acesso em: out. 2024.

Brasil. **Lei nº 13.499, de 26 de outubro de 2017**. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13499.htm. Acesso em: out. 2024.

Confederação Nacional do Transporte (CNT). **Agenda Institucional Transporte e Logística 2024**. Disponível em: cnt.org.br/documento/ea3056e3-a20b-432b-84eb-e542b945e95d. Acesso em: out. 2024.

Confederação Nacional de Municípios (CNM). **Comissão especial aprova Medida Provisória de incentivos à aviação regional**. Disponível em: cnm.org.br/comunicacao/noticias/comiss%C3%A3o-especial-aprova-mp-de-incentivos-%C3%A0-avia%C3%A7%C3%A3o-regional. Acesso em: out. 2024.

Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA). **Anuário estatístico 2012**. 2012. Disponível em: portal.cgna.decea.mil.br/files/uploads/anuario_estatistico/anuario_estatistico_2012.pdf. Acesso em: out. 2024.

Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA). **Anuário estatístico 2022**. 2022. Disponível em: portal.cgna.decea.mil.br/files/uploads/anuario_estatistico/anuario_estatistico_2022.pdf. Acesso em: out. 2024.

Folha de São Paulo. **Com crise da Boeing, companhias aéreas têm falta de aviões em meio a alta procura**. 2024. Disponível em: folha.uol.com.br/mercado/2024/04/com-crise-da-boeing-companhias-aereas-tem-falta-de-avioes-em-meio-a-alta-procura.shtml. Acesso em: out. 2024.

InfoMoney. **Companhias aéreas enfrentam falta de aeronaves e maiores gastos com manutenção**. 2024. Disponível em: infomoney.com.br/mercados/companhias-aereas-enfrentam-falta-de-aeronaves-e-maiores-gastos-com-manutencao. Acesso em: out. 2024.

JusBrasil. **Reforma tributária: a incidência de IPVA sobre veículos aéreos e aquáticos e seus impactos.** Disponível em: jusbrasil.com.br/artigos/reforma-tributaria-a-incidencia-de-ipva-sobre-veiculos-aereos-e-aquaticos-e-seus-impactos/2575630902. Acesso em: out. 2024.

Metrópolis. **Setor aéreo sofre com falta de aviões para atender demanda.** 2022. Disponível em: metropoles.com/negocios/setor-aereo-sofre-com-falta-de-avioes-para-atender-demanda. Acesso em: out. 2024.

MHEREB, G. A. **Aviação agrícola no Brasil: caracterização, invisibilização e debates.** 2017. 128 f. Dissertação (Mestrado em Agroecologia e Desenvolvimento Rural). Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), Araras, 2017.

Ministério da Defesa. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **O DECEA.** Disponível em: decea.mil.br/?i=quem-somos&p=o-decea. Acesso em: out. 2024.

Ministério da Agricultura e Pecuária. **Aviação Agrícola.** Disponível em: gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/insumos-agropecuarios/aviacao-agricola. Acesso em: out. 2024.

Ministério dos Portos e Aeroportos. Dados abertos. **Pesquisa de Satisfação do Passageiro.** Disponível em: dados.gov.br/dados/conjuntos-dados/pesquisa-de-satisfacao-do-passageiro-em-aeroportos. Acesso em: out. 2024.

Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO). **Climate resilient airports.** Disponível em: icao.int/environmental-protection/Documents/Climate%20resilient%20airports.pdf. Acesso em: out. 2024.

Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO). **Doc 9157: Aerodrome design manual – Part 1.** Disponível em: edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5918118/course/section/6091447/icao_doc_9157_aerodromedesignmanual-part1.pdf. Acesso em: out. 2024.

Raízen. **Saf combustíveis.** Disponível em: raizen.com.br/blog/saf-combustivel. Acesso em: out. 2024.

SANTOS JUNIOR, W. A. **A contribuição da rede e transporte aéreo regional para o desenvolvimento socioeconômico.** 2024. Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Disponível em: repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/41510/1/Contribui%3c3%a7%3%a3oRedeTransporte.pdf. Acesso em: out. 2024.

Senado Federal. **SIGA Brasil**. Disponível em: senado.leg.br/orcamento/sigabrasil. Acesso em: out. 2024.

Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT). **Cursos EAD SEST SENAT setor aéreo**. Disponível em: digital.sestsenat.org.br/blog/cursos-ead-sest-senat-setor-aereo. Acesso em: out. 2024.

Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG). **Perspectivas econômicas e de sustentabilidade – 2024**. Disponível em: sindag.org.br. Acesso em: out. 2024.

SÓRIA, M. H. A. **Comprimento de Pista**. 2006. Departamento de Transportes – STT. Universidade de São Paulo (USP) Disponível em: edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5918118/course/section/6091447/COMPRI_pista_2006_comAvisos.pdf. Acesso em: out. 2024.

Supremo Tribunal Federal (STF). **Imóveis destinados a atividade econômica em aeroporto do RN devem pagar IPTU**. 2023. Disponível em: portal.stf.jus.br/noticias/ver-NoticiaDetalhe.asp?idConteudo=515395&ori=1. Acesso em: out. 2024.

ANEXOS

I. CRONOLOGIA DA LEGISLAÇÃO

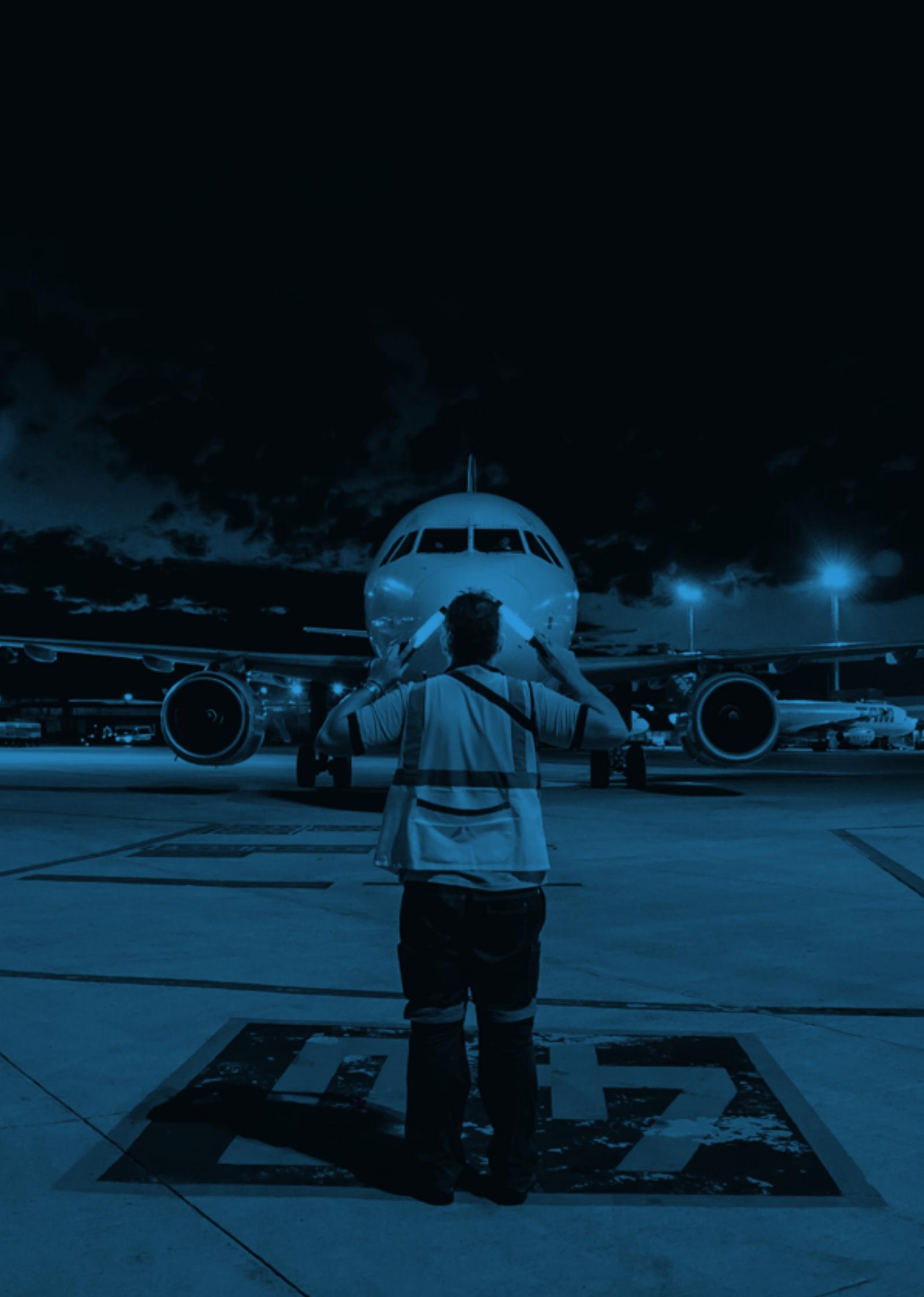
(continua)

Data	Ato Normativo	
12/12/1972	Lei nº 5.862	<p>Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), vinculada ao Ministério da Aeronáutica.</p> <p>A Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Seu objeto social inclui diversas atribuições, como supervisão técnica, operacional e administrativa de unidades aeroportuárias, gestão de participações acionárias, captação de recursos, celebração de contratos e convênios, entre outras. A constituição da Infraero envolve a transferência de bens da União, abertura de crédito especial e nomeação de representante da União nos atos constitutivos. Seus recursos incluem tarifas aeroportuárias, verbas orçamentárias, créditos especiais, rendimentos de participações em outras empresas, entre outros.</p>
26/12/1973	Lei nº 6.009	<p>Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos e sobre as facilidades à navegação aérea.</p> <p>Os aeroportos e suas instalações serão projetados, construídos, mantidos, operados e explorados diretamente pela União ou por entidades da Administração Federal Indireta, especialmente constituídas para aquelas finalidades, ou, ainda, mediante concessão ou autorização.</p> <p>A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidem sobre a parte utilizada.</p>
1990	Lei nº 8.031	Conversão da MP nº 155/1990, instituiu o Programa Nacional de Desestatização (PND).
13/02/1995	Lei nº 8.987 (Lei das Concessões)	Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no artigo 175 da Constituição Federal.
1997	Lei nº 9.491	Revogou a Lei nº 8.031/1990. Rege atualmente o Plano Nacional de Desestatização.
30/12/2004	Lei nº 11.079	Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.
2005	Lei nº 11.182	Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.
05/08/2011	Lei nº 12.462	<p>Cria o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), cujos recursos devem ser aplicados exclusivamente no desenvolvimento e no fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuárias e aeronáutica civil e no incremento do turismo.</p> <p>Fontes de recursos do FNAC:</p> <p>Valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária;</p> <p>Rendimentos de aplicações financeiras.</p>
22/11/2011	Decreto nº 7.624	Dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão.
2011	MP nº 551	Convertida na Lei nº 12.648/2012
2012-2015		Programa de Investimentos em Logística I (PIL I)
2012	MP nº 579	Disciplinou regras para a renovação de concessões.
2012	Lei nº 12.648	Promoveu diversas alterações em legislações anteriores relacionadas à infraestrutura aeroportuária e à aviação civil no Brasil. Entre as mudanças, destacam-se a criação de um adicional sobre as tarifas aeroportuárias para investimentos em melhorias e expansão das instalações, a destinação de recursos para o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) e a definição de tarifas de navegação aérea.

(conclusão)

Data	Ato Normativo	
2019	Lei nº 13.903	Autoriza a criação da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. (NAV Brasil) e altera as Leis nº 7.783, de 28 de junho de 1989, e nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973. A empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A., estabelecida como uma sociedade anônima vinculada ao Ministério da Defesa, resultou da cisão parcial da Infraero, para absorver ativos, passivos e pessoal ligados à navegação aérea. A Lei delimita sua estrutura, competências e atribuições, abrangendo governança corporativa, regime jurídico do pessoal e gestão financeira, autorizando-a a comercializar infraestrutura aeronáutica, fornecer treinamentos, firmar contratos e buscar financiamentos. Isso a consolida como a entidade pública encarregada dos serviços de navegação aérea no Brasil.
2020	Lei nº 14.002	Prorrogou benefícios tributários, alterando a alíquota do imposto sobre a renda retido na fonte em operações de arrendamento mercantil de aeronaves; autorizou a criação da Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur) como serviço autônomo para promover o turismo brasileiro no exterior; estabeleceu as competências e estrutura da Embratur, incluindo órgãos de direção como Conselho Deliberativo e Conselho Fiscal; regulou a gestão da Embratur por meio de contrato de gestão; e previu a extinção do Instituto Brasileiro de Turismo e a transferência de suas atribuições para o Ministério do Turismo, assim como a transferência de bens e servidores para a Embratur.
2020	Lei nº 14.034	As entidades responsáveis pela administração dos aeroportos poderão estabelecer sistema próprio para processamento, cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias, com anuência da autoridade de aviação civil, permitida a cobrança da tarifa de embarque juntamente com a cobrança da passagem, e o proprietário ou o explorador da aeronave deverão entregar os respectivos valores tarifários às entidades responsáveis pela administração dos aeroportos.
2021	MP nº 1.089	Convertida na Lei nº 14.368/2022.
2022	Lei nº 14.368	Compete à autoridade de aviação civil estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária.

Fonte: Elaboração CNT.



CNT

CNT / SEST SENAT / ITL
———— Sistema Transporte ————

Use a câmera do celular para
ler o QRCode ao lado e acessar
esta e outras publicações da CNT:

