

UMA ANÁLISE DOS EFEITOS DA GESTÃO PRIVADA NOS INVESTIMENTOS E SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS, COM FOCO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

Daniel Nogueira de Souza¹

Resumo: Este trabalho tem como objetivo analisar os efeitos sobre os níveis de investimento e o bem estar dos passageiros da mudança de gestão do setor público para o privado nos aeroportos, com foco especial no Aeroporto Internacional de Brasília – Juscelino Kubitschek. A pesquisa é de maneira exploratória, utilizando técnicas de análises e interpretações de dados, além de uma revisão na bibliografia – doméstica e internacional – que trata do assunto. Os resultados corroboram a hipótese de que a gestão privada dos aeroportos contribuiu para um substancial aumento dos investimentos e, por conseguinte, para um maior bem estar dos passageiros.

Palavras-chave: Aeroporto; Concessão; Satisfação de passageiros; Brasília.

Abstract: This paper has the objective of analyzing the effects, on the investment levels and the passenger's satisfaction, of the change of airports management, from the public to the private sector, with special focuses on the International Airport of Brasília – Juscelino Kubitschek. This is an exploratory research, which uses techniques of data analysis and interpretation as well as a bibliographic review (domestic and international). The results corroborate the hypothesis that the private management has contributed to a substantial increase of investments and, therefore, to a higher satisfaction for passengers.

Keywords: airport; concession; passenger satisfaction; Brasília.

1. INTRODUÇÃO

Durante a década de 2000 houve um alto crescimento do transporte aéreo no Brasil, mais especificamente na aviação civil. Após o crescimento de 127% entre os anos de 2000 e 2010, o setor apresentou sinais de estagnação em razão da saturação nos aeroportos, decorrente da falta de capacidade da Infraero, empresa pública então responsável pela administração dos principais aeroportos do país. Devido a isso, após várias tentativas de fazer a Infraero deslanchar os investimentos nos aeroportos, e com a iminência dos grandes eventos esportivos em 2014 e 2016, o Governo Federal decidiu que haveria concessões dos principais aeroportos para o setor privado, visando a melhoria de infraestrutura.

¹ Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa: danielns950@gmail.com

UMA ANÁLISE DOS EFEITOS DA GESTÃO PRIVADA NOS INVESTIMENTOS E SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS, COM FOCO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

Desde então, em 5 rodadas de concessão já foram transferidos à iniciativa privada 22 aeroportos federais, os quais representam quase 70% do tráfego de passageiros no Brasil. Além disso, o Governo já anunciou a realização das duas últimas rodadas, que irão transferir para o setor privado todos os demais aeroportos ainda hoje sob a gestão da Infraero.

Diante desse contexto, o presente trabalho tem por objetivo avaliar os efeitos das concessões sobre o bem estar dos passageiros, com atenção especial ao Aeroporto Internacional de Brasília, Juscelino Kubischek.

Para tanto, serão comparados os níveis de investimentos dos aeroportos da Infraero e das concessionárias, antes e depois do início das concessões. Ademais, buscar-se-á avaliar em que medidas esses investimentos acarretam melhorias na percepção de qualidade dos passageiros, por meio da avaliação da série histórica do índice de satisfação dos passageiros usuários do Aeroporto Internacional de Brasília.

Além da presente introdução, o trabalho contém mais quatro seções. A segunda faz uma revisão bibliográfica, a terceira discorre sobre a gestão nos aeroportos do Brasil e, por seu turno, a quarta sobre os efeitos da concessão. Por fim, a quinta seção apresenta algumas considerações finais a título de conclusão.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A presente revisão bibliográfica aborda, inicialmente, os aspectos jurídicos e institucionais relacionados ao instituto da concessão de serviços públicos. Posteriormente, serão abordadas as experiências internacionais e domésticas de concessões aeroportuárias.

2.1 Concessões de Serviços Públicos Sob o Aspecto Jurídico-Institucional

Em 13 de fevereiro de 1995, foi promulgada a Lei nº 8987/95, que diz respeito a concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal, dando o início ao processo de participação do capital privado nos serviços públicos de infraestrutura.

A Lei nº 8.987/95 trata dos regimes de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, dispostos previamente na CRFB/88, esclarecendo o que são e como se aplicam esses regimes. Apesar de serem elucidadas na mesma lei, a permissão e a concessão são institutos diferentes (BRASIL, 1995).

Para Sundfeld (2011, p.20) as parcerias público-privadas se definem como:

Em sentido amplo, como múltiplos vínculos negociais de trato continuado estabelecidos entre a Administração Pública e particulares para viabilizar o desenvolvimento, sob a responsabilidade destes, de atividades com algum coeficiente de interesse geral.

Campos (2014, p. 54) afirma que as PPPs se configuram como um dos principais instrumentos para que o governo possa descentralizar a administração dos investimentos transmitindo-a ao setor privado.

Uma das principais maneiras de ser realizada a parceria público-privada é através das concessões. Para Carvalho (2015, p. 619) concessão se configura a transferência da prestação de serviços públicos para particulares, pelo ente público, a pessoas jurídicas, ou consórcios de empresas que para desempenhar a atividade transferida. A administração pública mantém o seu papel como fiscalizador e regularizador, tendo acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos econômicos, financeiros e técnicos da concessionária.

Para Carvalho Filho (2014, p.375), contrato administrativo pelo qual a Administração Pública transfere à pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de certa atividade de interesse coletivo. Nessa relação jurídica, a Administração Pública é denominada de concedente, e, o executor do serviço, de concessionário. Na Lei 8987/95, a concessão é definida pelo legislador como: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.

A relação existente entre a iniciativa privada e a Administração Pública teve seu ensejo no período imperial brasileiro, como opção à arraigada falta de recursos que banquem as obras de médio e grande porte no Brasil (Gauld, 2006).

Conforme a Lei 8987/95, a concessão só é possível mediante licitação, e pode ser conceituada como:

Um procedimento administrativo pelo qual uma pessoa governamental, pretendendo alienar, adquirir ou locar bens, realizar obras ou serviços, outorgar concessões, permissões de obra, serviço ou de uso exclusivo de bem público, segundo condições por ela estipuladas previamente, convoca interessados na apresentação de propostas, a fim de selecionar a que se revele mais conveniente em função de parâmetros antecipadamente estabelecidos e divulgados (Mello, 2009, p.519).

UMA ANÁLISE DOS EFEITOS DA GESTÃO PRIVADA NOS INVESTIMENTOS E SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS, COM FOCO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

A licitação deverá ser feita através da modalidade de concorrência, na qual é utilizada para licitações de grande valor, em que a participação é de qualquer interessado, desde que cumpram os requisitos estipulados no edital, tendo sua convocação com antecedência mínima de 45 ou 30 dias.

Para Justen Filho (2008, p.4):

A outorga mediante licitação pode ser essencial ao regime da concessão (no Brasil, pelo menos), mas não é elemento constitutivo da identidade da concessão. Dito em outras palavras: a qualificação do caso concreto como concessão é pressuposto para a aplicação do regime jurídico da licitação. É necessário reconhecer, previamente, se uma certa outorga configura concessão de serviço público. Se configurar, então se aplicará a licitação. A exigência de licitação é decorrência da presença da concessão. Logo, a alusão à obrigatoriedade da licitação não apresenta cunho definitivo do instituto da concessão. Trata-se de exigência que integra o regime jurídico correspondente.

Os dispositivos constitucionais (art. 21, inciso XII, alínea “c”) e legais (inciso VI do art. 36 da Lei nº 7.565/1986) preveem que a exploração da infraestrutura aeroportuária é de titularidade da União, a qual pode ser delegada à iniciativa privada por meio de concessão. Além disso, a Lei da Anac (Lei nº 11.182/2005, art. 8º, inciso XXIV) coloca a Agência como poder concedente da infraestrutura aeroportuária. Sendo assim, a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, decide o modelo de exploração (ou seja, se um aeroporto vai ser concedido, administrado pela Infraero ou por estado ou município) e a Anac executa as concessões que assim forem decididas.

2.2 Processos de Concessões Aeroportuárias no Brasil e no Mundo

Embora o processo de concessões de aeroportos seja relativamente novo no Brasil – com início na década de 2000, conforme será visto mais à frente –, sua utilização mundo a fora já é bem mais antiga, tendo se iniciado no bojo dos movimentos liberalizantes das últimas décadas do século anterior.

Em 1987, Margaret Thatcher, ex-Primeira Ministra do Reino Unido, privatizou sete aeroportos da empresa governamental British Airport Authority, em uma licitação que teve o valor de US\$ 2,5 Bilhões, ou R\$ 12,93 Bilhões na cotação atual. Desde então, diversas nações passaram a privatizar de forma fracionária ou inteiramente, seus aeroportos (Zhang e Zhang, 2003 apud Moraes, 2016).

Austrália, Canadá e Índia também são exemplos de países que têm realizado parcerias nos aeroportos de seus países (Young e Wells, 2014).

O México em 1995, publicou uma lei para conceder 58 aeroportos, utilizando contratos e arrendamentos por um grande período. Moraes (2016, p.55) afirma que a intenção desses países era de ter arrendamentos de longo prazo, além de desenvolver terminais, estacionamento, pistas, venda de ações minoritárias dos aeroportos, e não simplesmente a transmissão de propriedade.

No Brasil, tradicionalmente a administração pública, por intermédio da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), foi a responsável pela exploração da infraestrutura aeroportuária. Durante a década de 2000 houve um grande crescimento do transporte aéreo no Brasil, não acompanhado pela infraestrutura aeroportuária. Com um crescimento de 127% entre os anos de 2000 e 2010, houve uma estagnação no setor de transporte aéreo, ocasionando uma saturação nos aeroportos.

Diante da incapacidade daquela empresa pública de promover os investimentos necessários à expansão dos aeroportos, e considerando a iminência dos grandes eventos esportivos que se aproximavam, o Governo Federal acabou optando pelo modelo de concessões para o setor privado, visando a melhoria de infraestrutura.

O objetivo de mudança da administração pública para iniciativa privada, pelo Governo Federal, foi então o aperfeiçoamento e a ampliação a infraestrutura aeroportuária brasileira e por consequência, a melhoria no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil.

As concessões [...] fazem parte de um conjunto de medidas que estão sendo implementadas pelo Governo Federal para que a economia brasileira se recupere e volte a crescer, e para que melhore a qualidade dos aeroportos nacionais (CNT, 2018).

3. A GESTÃO DOS AEROPORTOS NO BRASIL

Além da capacidade de investimento, a qualidade da gestão e a visão comercial das concessionárias também foram utilizadas pelo Governo Federal como argumento para justificar a transferência

Ademais, conforme já relatado, a decisão de conceder ou não para a iniciativa privada teve como um grande argumento a favor a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, pois eram eventos mundiais e que traria grande público e os aeroportos brasileiros não possuía infraestrutura para suportar um grande número de usuários.

A concessão de aeroportos no Brasil teve seu início em 2011, com o Aeroporto de São Gonçalo de Amarante (Natal-RN). Apesar de ter sido o primeiro aeroporto leiloadado,

**UMA ANÁLISE DOS EFEITOS DA GESTÃO PRIVADA NOS INVESTIMENTOS E
SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS, COM FOCO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE
BRASÍLIA**

só passou a ser operado pela concessionária em 2014, pois se tratava de um novo sítio aeroportuário.

Logo em seguida, em 2012, foram concedidos o Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (Guarulhos-SP), Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek (Brasília-DF) e Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas-SP), ambos começaram a ser operados no ano posterior ao leilão.

O Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Belo Horizonte-MG) e o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro-Galeão (Rio de Janeiro-RJ) foram leiloadas em 2014, com a transferência ocorrida em 2015.

Em 2017, foram leiloados, o Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães (Salvador-BA), o Aeroporto Internacional Pinto Martins (Fortaleza-CE), o Aeroporto Internacional Hercílio Luz (Florianópolis-SC) e o Aeroporto Internacional Salgado Filho (Porto Alegre-RS), a iniciação da concessão começou no início de 2018.

Ainda em 2018, foram incluídos no Programa Nacional de Desestatização 12 aeroportos, que foram concedidos em blocos regionais. O bloco do Nordeste, formado pelo Aeroporto Internacional de Recife (Recife-PE), o Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares (Maceió-AL), o Aeroporto Internacional de Aracaju (Aracaju-SE), o Aeroporto Internacional Crastro Pinto (João Pessoa-PB), o Aeroporto de Campina Grande (Campina Grande-PB) e o Aeroporto de Juazeiro do Norte (Juazeiro do Norte-CE). Outro bloco é o Sudeste, no qual foram concedidos o Aeroporto de Vitória (Vitória-ES) e o Aeroporto de Macaé (Macaé-RJ). Por fim, há o bloco do Centro-Oeste, com a concessão do Aeroporto Internacional Marechal Rondon (Cuiabá-MT), o Aeroporto Municipal Presidente João Figueiredo (Sinop-MT), o Aeroporto de Rondonópolis (Rondonópolis-MT) e o Aeroporto de Alta Floresta (Alta Floresta-MT).

Atualmente, segundo informações da Anac referentes a 2019, os 22 aeroportos já concedidos processam quase 70% dos passageiros do transporte aéreo brasileiro. Tendo perdido seus principais aeroportos, a Infraero encontra-se com dificuldades de se financiar de forma autossustentada – embora ainda não seja considerada uma empresa dependente².

² Para possibilitar a manutenção da Infraero como empresa não dependente do Tesouro Nacional após a perda da maioria dos seus principais aeroportos, foi aprovada a Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016, que extinguiu o Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero), o qual passou então a ser incorporado às tarifas cobradas pela Infraero.

Diante desse cenário, e considerando os resultados das concessões aeroportuárias em termos de aumento de investimentos e da qualidade de serviço aos passageiros, o Governo Federal tem anunciado que, até 2022, os outros 44 aeroportos da Infraero serão concedidos à iniciativa privada (Ministério da Infraestrutura, 2019).

Em que pese a grande magnitude do programa de concessões aeroportuárias, bem como seus efeitos na rede aeroportuária federal, o trabalho de conclusão de curso focará os efeitos da concessão do Aeroporto Internacional de Brasília.

Por ser um aeroporto localizado na capital do Brasil é de grande pertinência tratarmos sobre o tema da concessão do aeroporto de Brasília e verificar se esse modelo de concessão trouxe reais benefícios para o principal ator envolvido, a população.

3.1 Procedimentos para Realização de Concessões

Cabe ressaltar que cada rodada de concessão de aeroportos inicia-se pela elaboração dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEAs) e das minutas de edital e contrato, os quais são submetidos a consulta pública durante um período de 45 dias, em que se busca melhorar tais documentos por meio da participação social. Após esse período, analisadas e processadas todas as manifestações, a versão final dos referidos documentos é enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU), com a finalidade de exame e receber orientações. Após isso se publica o edital para a concessão e se realiza o leilão.

A empresa vencedora é aquela que oferecer a maior outorga para o ativo leilado, sempre acima do mínimo estipulado previamente pela ANAC.

Após a escolha da empresa vencedora, a empresa paga a quantia que ofereceu como lance vencedor, mediante parcelas fixas e variáveis sobre as receitas ocasionadas na infraestrutura do aeroporto. Os recursos são investidos no Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), para aplicação em projetos de investimentos nos demais aeroportos do país – sejam administrados pela Infraero ou pelos entes subnacionais (estados e municípios).

3.2 História do Aeroporto de Brasília

Em 1956 teve o início da construção do Aeroporto Internacional de Brasília e sua inauguração foi em 1957, com o 1º voo comercial da Pan American para Nova York.

O Aeroporto possui uma área de 1.334 quilômetros quadrados e é o terceiro maior do país, além de ser o primeiro aeroporto da América do Sul a operar com pistas

UMA ANÁLISE DOS EFEITOS DA GESTÃO PRIVADA NOS INVESTIMENTOS E SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS, COM FOCO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

simultâneas. O aeroporto ainda possui o terminal com a maior capacidade de pista do Brasil.

Devido à estagnação que ocorreu e em razão do grande crescimento que vinha se ocorrendo, em 1º de dezembro de 2012 a Inframerica assume a concessão do Aeroporto de Brasília, mas com a supervisão ainda da Infraero.

O transporte aéreo doméstico brasileiro, a exemplo do que ocorre com as rotas internacionais, se centraliza em uma pequena quantia de cidades e pode ser verificado pelas linhas aéreas de maior número de oferta de assento. Os Aeroportos de Guarulhos e Congonhas, seguidos pelos Aeroportos de Brasília, Confins e os terminais da cidade do Rio de Janeiro, podem ser considerados o coração do transporte aéreo no Brasil. (Fernandes e Pacheco, 2016)

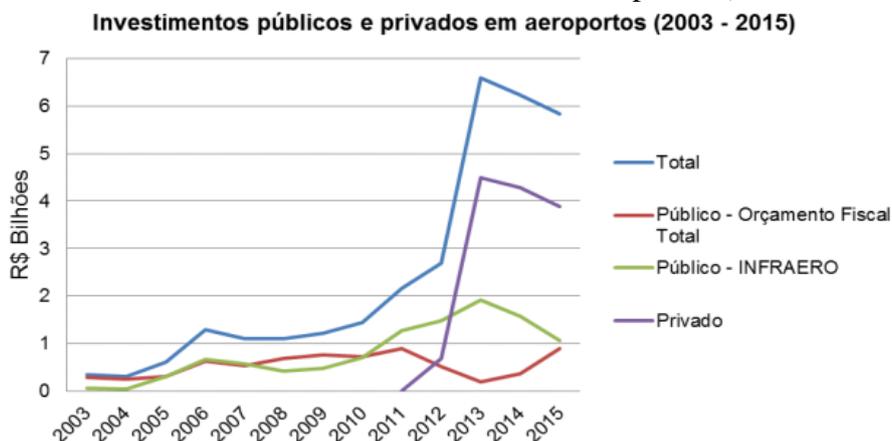
A concessão tem uma duração de 25 anos e foi arrematado no leilão pela Inframerica pelo valor de 4,5 bilhões de reais e logo no primeiro dia da administração da Inframerica começou as obras de ampliação previstas no contrato da concessão. Até dezembro de 2017 já havia sido investido R\$1,7 bilhões de um investimento previsto de R\$ 2,85 bilhões até o fim do contrato.

4. EFEITOS DA CONCESSÃO SOBRE INVESTIMENTOS E BEM ESTAR DOS PASSAGEIROS

Após o início das concessões, foi possível ver as notórias evoluções em que a administração privada iria trazer para os aeroportos concedidos. Um primeiro aspecto a ser avaliado é o montante de investimentos destinados à ampliação da infraestrutura aeroportuária.

O gráfico a seguir demonstra o salto dos investimentos na infraestrutura aeroportuária após o início da gestão privada.

Gráfico 1: Investimento Públicos e Privados em Aeroportos (Valores da Época)



Fonte: CAMPOS NETO (2016, p.12)

Nota-se que o salto nos investimentos ocorre em 2012, quando os as concessionárias dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante – RN, Guarulhos – SP, Campinas – SP e Brasília – DF, encontram-se em plena expansão dos respectivos aeroportos. Posteriormente, em 2014 iniciam-se as obras de expansão dos Aeroportos de Confins – MG e Galeão (Rio de Janeiro – RJ), concedidos no ano anterior.

A tabela a seguir demonstra a diferença entre os investimentos executados pelas concessionárias privadas e a Infraero.

Tabela 1: Investimentos de Acordo com o Modelo de Exploração

Ano	Infraero			Concessionárias		
	Investimentos (R\$ mil)	Passageiros (pax)	R\$ mil investidos por pax	Investimentos (R\$ mil)	Passageiros (pax)	R\$ mil investidos por pax
2004	1.240.733	74.380	16,68	-		
2005	1.499.749	89.252	16,80	-		
2006	1.767.275	98.156	18,00	-		
2007	1.104.338	107.589	10,26	-		
2008	739.129	115.096	6,42	-		
2009	741.501	128.695	5,76	-		
2010	1.081.740	157.787	6,86	-		
2011	1.812.865	184.509	9,83	-		
2012	1.955.581	140.850	13,88	1.411.998	58.258	24,24
2013	2.304.218	140.928	16,35	6.174.901	62.186	99,30
2014	1.889.620	147.001	12,85	5.463.660	69.265	78,88
2015	1.328.469	118.340	11,23	2.635.973	98.493	26,76
2016	769.736	110.215	6,98	1.651.314	90.878	18,17
R\$ mil por passageiro antes das concessões (2004-2011)			10,45			-
R\$ mil por passageiro depois das concessões (2012-2016)			12,55			45,74

*Valores de investimentos atualizados (R\$ dez/2019)

Fonte: Autor, com base em dados da ANAC e da SAC.

Note-se que as concessionárias apresentam volumes de investimentos por passageiro muito superiores à Infraero. Historicamente, até 2011, a Infraero investia anualmente por volta de R\$ 10,45 mil por passageiro. Com a entrada das concessionárias privadas, esse valor passou para R\$ 12,55 mil por passageiro

Por seu turno, durante os cinco primeiros anos das concessões, as concessionárias investiram 265% mais que a Infraero, atingindo um valor médio de R\$ 45,74 mil por passageiro. Isso demonstra o tamanho da superioridade do setor privado em relação ao setor público, em termos de capacidade de investimento.

UMA ANÁLISE DOS EFEITOS DA GESTÃO PRIVADA NOS INVESTIMENTOS E SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS, COM FOCO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

Constatada essa maior capacidade de investimento, resta saber como os investimentos afetam o bem estar dos passageiros.

4.1 Investimentos e Satisfação dos Usuários no Aeroporto de Brasília

A transferência operacional, a assunção da operação e os investimentos realizados no Aeroporto de Brasília ocorrem de acordo com as fases do contrato de concessão. O quadro abaixo detalha essas fases, bem como suas datas, no caso da concessão do Aeroporto JK.

Tabela 2: Cronograma de Investimentos da Concessão do Aeroporto Internacional de Brasília

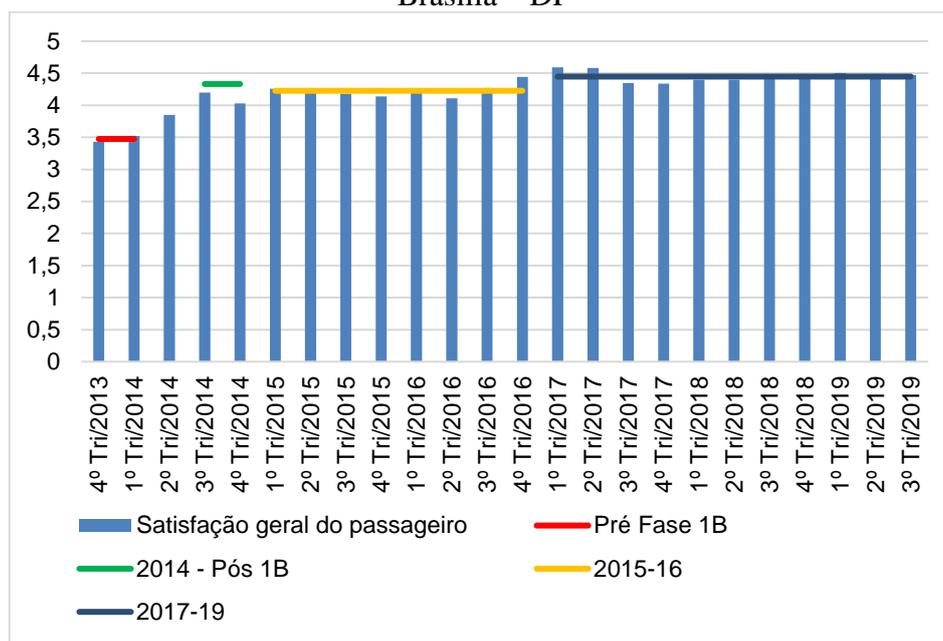
Data	Planejamento
14/06/2012	Assinatura do contrato
24/07/2012	Data de eficácia do contrato
01/03/2013	Término da Fase 1-A: Mudança da Infraero para a Inframerica
24/05/2014	Término da Fase 1-B: Entrega de investimentos obrigatórios: terminal de passageiros com capacidade para processar simultaneamente 1.000 passageiros no embarque e 1.200 passageiros no desembarque; pátio para 24 aeronaves, sendo que 15 posições de estacionamento devem ser atendidas por pontes de embarque; acessos viários e estacionamento para atender à demanda prevista; retirada de obstáculos e nivelamento das faixas preparadas no Sistema de Pistas; implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista
25/05/2014	Início da Fase 1-C: Recomposição do nível de serviço
25/05/2016	Término da Fase 1-C: Recomposição do nível de serviço
26/05/2016	Início da Fase 2: Manutenção do nível de serviço
31/12/2018	Entrega de investimentos obrigatórios: implantação de novas Áreas de Segurança de Fim de Pista
24/07/2037	Fim da Fase 2

Fonte: Moraes (2016, p. 89)

É importante destacar que a grande expansão do sítio aeroportuário ocorreu ao final da Fase 1B, quando foram inaugurados os píeres Norte e Sul, passando o novo terminal a contar com 32 pontes de embarque.

Considerando os objetivos do presente trabalho, busca-se avaliar em que medida a entrega da Fase 1B afetou a percepção de qualidade de serviço dos passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília. Para tanto, considere-se a figura a seguir.

Figura 1: Evolução da Satisfação Geral dos Passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília – DF



Fonte: Secretaria de Aviação Civil (Portal Hórus)

Observa-se, com a entrega das obras previstas na Fase 1B, um aumento imediato de 0,35 ponto do nível de satisfação dos passageiros do Aeroporto JK (em uma escala de zero a cinco), iniciado justamente após a entrega dos investimentos previstos na Fase 1B, ou seja, no trimestre da transição do terminal antigo para o novo terminal.

Além do salto quase instantâneo na percepção de satisfação dos passageiros, pode-se observar também que essa melhora se manteve ao longo do tempo de forma sustentada, ganhando inclusive um acréscimo no final de 2016 em diante.

No quarto trimestre de 2016, houve um aumento de 0,9 (em relação aos 3,5 do início de 2014), ou seja, um aumento após o impacto inicial e que se sustentou de 25,71%, em cujo nível a concessionária tem se mantido até o presente momento, mostrando que a avaliação positiva não foi meramente por um impacto inicial do final das obras, mas também pela melhoria e qualidade que elas trouxeram de forma duradoura.

Em 2019, a média de satisfação geral de passageiros de todos os aeroportos do Brasil era de 4,42, enquanto a do Aeroporto do Brasília era de 4,49, ou seja, 0,07 superior à média dos aeroportos do Brasil.

Tal constatação se mostra aderente à tese de que a expansão da infraestrutura aeroportuária decorrente dos investimentos acaba ensejando um substancial aumento da satisfação dos usuários.

UMA ANÁLISE DOS EFEITOS DA GESTÃO PRIVADA NOS INVESTIMENTOS E SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS, COM FOCO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

A mudança de administração parece ter ocasionado, então, impactos positivos de forma imediata, mas também sustentada. Pelos dados apresentados e pela crescente evolução que tomou desde então, o investimento proposto pelas concessionárias e a sua forma de administração trouxe melhorias substanciais para o principal interessado em serviço público, o usuário.

5. CONCLUSÃO

O presente trabalho fez uma avaliação dos efeitos da concessão sobre os aeroportos, como foco no Aeroporto Internacional de Brasília.

O trabalho verificou que as concessionárias privadas apresentaram uma maior capacidade de investimento em relação ao investimento realizado pela a organização pública, o que possibilita maiores inovações e maior qualidade de serviço e de produto.

E todo esse investimento teve impacto de maneira imediata na satisfação dos passageiros do Aeroporto de Brasília, ocorrendo um aumento de 0,35 na pontuação geral, assim que foi realizado a entrega das obras.

Esse aumento na pontuação da satisfação geral do passageiro foi sustentado ao longo do tempo, tendo crescido e estabelecido, atingindo uma máxima de 4,59 no primeiro trimestre de 2017 e se estabelecendo até os dias atuais. Mostrando que o impacto ocasionado pela mudança de administração, trouxe mudanças positivas para os passageiros, não somente a curto prazo, mas a médio e longo também.

Por conseguinte, dada a já argumentada maior capacidade de investimento da gestão privada, em comparação à gestão pública, fica claro que a concessão do Aeroporto de Brasília contribuiu para a satisfação dos usuários.

Cabe ressaltar que a presente análise se atém ao nível de investimentos e aos indicadores de satisfação dos passageiros, não abordando eventuais efeitos das concessões aeroportuárias em termos de aumentos de custos tanto para os passageiros quanto para as empresas aéreas. Entende-se que esse novo enfoque pode ser objeto de futuras pesquisas.

Ademais, também é necessário reconhecer que na segunda e terceira rodadas de concessões, conforme visto ao longo do trabalho, a Infraero participou como acionista minoritária das concessionárias, contribuindo, assim, com os aportes de capital necessários para que as concessionárias captassem recursos financeiros destinados aos investimentos. Embora tal aspecto tenha sido diferente nas demais rodadas, as quais continuam com bons indicadores de performance de satisfação e investimentos, é

importante ressaltar que o presente trabalho não abordou os efeitos da participação da Infraero sobre os investimentos que geraram melhoria na satisfação dos usuários.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANAC. **Concessões**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes>. Acesso em: 27/05/2020.

CAMPOS, César. **Editorial. Rio de Janeiro: Cadernos FGV Projetos**. Ano 9, nº 23, p. 54 – 61, 2014.

CARVALHO FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de Direito Administrativo**. 27ª Edição. São Paulo: Atlas, 2014.

CARVALHO, Matheus. **Manual do Direito Administrativo**. 2ª Edição. Bahia: Editora JusPodivm, 2015.

EISENHARDT, Kathleen. **Building Theory from Case Study Research**. Academy of Management Review, v. 14, n. 4, p. 532-550, 1989.

FERNANDES, Elton; PACHECO, Ricardo. **Transporte aéreo no Brasil: uma visão de mercado**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2016

GAULD, Charles. Farquhar, **o Último Titã: um empreendedor americano na América Latina**. São Paulo: Cultura, 2006.

Hórus. Ministério da Infraestrutura. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/>. Acesso em: 14/09/2020

JUSTEN FILHO, Marçal. **As Diversas Configurações da Concessão de Serviço Público**. 2008.

Linha do tempo Aeroporto de Brasília. 2017. Disponível em: <https://www.bsb.aero/hotsites/2017/60anos/#:~:text=2%20de%20abril%20de%201957,Pan%20American%20para%20Nova%20Iorque>. Acesso em: 04/07/2020

MORAES, Salus Augusto Resende. **Evolução Das Concessões Dos Aeroportos Brasileiros: Um Estudo De Caso**. 2016. 145. Administração, Universidade Federal Do Rio Grande Do Sul – Ufrgs.

PEREIRA, Tiago Sousa. **Os Impactos das Concessões Aeroportuárias sobre a Capacidade de Geração de Receitas Comerciais dos Aeroportos**. 2017. 29. Economia, Universidade de Brasília.

SUNDFELD, Carlos. **O Arcabouço Normativo das Parcerias Público-Privadas no Brasil**. Revista do TCU. Ano 36, nº 104, abril/junho de 2005.

YOUNG, Seth; WELLS, Alexander. **Aeroportos: planejamento e gestão**. Tradução: MENEZES, Ronald. Porto Alegre: Bookman, 2014.