

Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek: antes e depois da Copa do Mundo 2014

Brasília Juscelino Kubitschek International Airport: before and after the 2014 World Cup

Aeropuerto Internacional De Brasília Juscelino Kubitschek: antes y después de la Copa Mundial 2014

Recebido: 11/09/2020 | Revisado: 12/09/2020 | Aceito: 16/09/2020 | Publicado: 18/09/2020

Geovanna Santos Pignata

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0783-0109>

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, Brasil

E-mail: geovannapiganata@gmail.com

Felipe Barbosa Cobalchini Santos

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9984-5059>

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, Brasil

E-mail: felipecobalkini@gmail.com

André Augusto Nóbrega Dantas

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3846-5343>

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, Brasil

E-mail: andrenobregadantas@yahoo.com.br

Resumo

O Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek é tido como o principal da região Centro-Oeste, tendo como objetivo interligar o território nacional e internacional e seus respectivos mercados. Esse artigo visa caracterizar o aeroporto quanto ao número de passageiros e lucros obtidos antes e depois das reformas de modernização da infraestrutura aeroportuária entregues em 2014, a fim de verificar se os investimentos realizados foram quitados. A análise se justifica pela realização do Campeonato Mundial de Futebol FIFA de 2014 e os Jogos Olímpicos Rio 2016, sediados no Brasil, os quais geraram expectativas quanto ao aumento da demanda no aeroporto. Realizou-se neste estudo de caso uma pesquisa quantitativa, levantada através de dados extraídos dos anuários estatísticos publicados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, bem como dados publicados pela Agência Nacional de Aviação

Civil – ANAC. Observou-se que pelo fato da taxa de aproveitamento dos voos no período do Mundial ter tido 83% do total de assentos disponibilizados ocupados, os investimentos realizados pela Inframérica suportaram as demandas dos grandes eventos de 2014 e 2016. Em contrapartida, foi concluído que a modernização do aeroporto contribuiu positivamente de modo especial no ano de 2015, onde a quantidade de voos apresentou em âmbito geral os melhores resultados. O fato dos anos dos grandes eventos não terem apresentado as demandas esperadas foi relacionado aos preços das tarifas e conseqüentemente das passagens.

Palavras-chave: Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek; Modernização; Copa do Mundo.

Abstract

The Brasília International Airport Juscelino Kubitschek is considered to be the main one in the Central-West region, giving it the objective of interconnecting the national and international territory and their respective markets. This article aims to characterize the airport in terms of number of passengers and profits obtained before and after the airport infrastructure modernization reforms delivered in 2014, in order to verify whether the investments made were paid of. The analysis is due to the 2014 FIFA World Cup and the Rio 2016 Olympic Games in Brazil. A quantitative research was carried out in this case study, based on data extracted from the statistical yearbooks published by the Brazilian Airport Infrastructure Company - Infraero, by the Department of Airspace Control - DECEA, as well as data published by the Agency National Civil Aviation - ANAC. It was observed that because the rate of use of flights during the World Cup period had 83% of the total available seats occupied the investments made by Inframérica supported the demands of the major events in 2014 and 2016. In contrast it was concluded that the modernization from the airport contributed positively in a special way in 2015 where the number of flights presented the best results in general. The fact that the years of major events didn't meet the expected demands was related to the fare prices and consequently to the ticket.

Keywords: Brasília International Airport Juscelino Kubitschek; Modernization; World Cup.

Resumen

El aeropuerto internacional Brasilia Juscelino Kubitschek es considerado el principal aeropuerto de la región del Medio Oeste, con el objetivo de conectar el territorio nacional e internacional y sus respectivos mercados. Este artículo tiene como objetivo caracterizar el aeropuerto en términos de número de pasajeros y ganancias obtenidas antes y después de las

reformas de modernización de la infraestructura aeroportuaria entregadas en 2014, com el fin de verificar si las inversiones realizadas fueron amortizadas. El análisis se justifica por la realización de la Copa Mundial de la FIFA 2014 y los Juegos Olímpicos de Río 2016, com sede en Brasil. Em este caso de estudo se realizou uma investigação quantitativa, basada em datos extraídos de anuários estadísticos publicados por la Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuaria – Infraero, por el Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA, así como datos publicados por la Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC. Se observo que debido a que la tasa de uso de vuelos durante el Mundial tuvo el 83% del total de asientos disponibles ocupados, las inversiones realizadas por Inframérica respaldaron las demandas de los grandes eventos de 2014 y 2016. Por outro lado, se concluyó que la modernización del aeropuerto contribuyó positivamente de manera especial em 2015, donde el número de vuelos presentó los mejores resultados em general. El hecho de que los años de grandes eventos no cumplieran com las demandas esperadas estuvo relacionado com los precios de las tarifas y, em consecuencia, com las entradas.

Palabras clave: Aeropuerto Internacional Brasilia Juscelino Kubitschek; Modernización; Copa del Mundo.

1. Introdução

Ao longo da história da humanidade os meios de transporte sempre influenciaram na formação dos grandes centros urbanos. No século XVIII predominava o transporte o marítimo, originando a formação das cidades próximas aos portos, seguido pelo transporte ferroviário no século XIX e rodoviário no século XX. Atualmente, no século XXI, o destaque é o modal aéreo, em virtude das necessidades do mundo globalizado. A viabilidade de atravessar continentes em poucas horas mudou não só as relações de trabalho, mas também as relações pessoais. O novo modal de destaque busca atender a conectividade e velocidade que o mundo vem exigindo e tem como apoio os aeroportos os quais ganham destaque desempenhando o papel de infraestrutura (Vasconcelos, 2007).

No Brasil, os principais aeroportos estão localizados nos grandes centros urbanos. Ganham destaque o de Guarulhos, na região metropolitana da capital do estado de São Paulo, Congonhas na capital do estado de São Paulo, o Galeão na capital do estado do Rio de Janeiro e o Aeroporto Internacional de Brasília localizado na capital federal. Nesse contexto, o Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek tem uma importância essencial desde a sua inauguração em 1957, como forma de ligação, integração e desenvolvimento.

De acordo com o Programa Nacional de Regionalização do Turismo, o aeroporto de Brasília é tido como o principal da região Centro-Oeste, pois interliga o território nacional e internacional e seus respectivos mercados. Conecta cerca de 50 cidades sendo 21 delas pontos turísticos, o que mostra a importância do mesmo no desenvolvimento regional e turístico. Além disso, deve-se destacar o fato do Distrito Federal sediar o Governo Federal, auxiliando assim na dinamização da economia regional em larga escala (Miragaya, 2003).

Brasília também é sede do Congresso Nacional o qual recebe representantes eleitos para os 513 cargos de deputado federal e 81 de senadores de várias partes do país, bem como de suas equipes de gabinete. Desta forma, as grandes decisões políticas passam pela capacidade do Aeroporto Internacional de Brasília de absorver as demandas de voos que esses agentes públicos têm, ficando evidente a importância geoestratégica e geopolítica do aeroporto para o país.

Diante disso, motivado pelas expectativas de aumento da demanda com a realização do Campeonato Mundial de Futebol FIFA 2014 e dos Jogos Olímpicos Rio 2016, sediados no Brasil, este artigo visa caracterizar o Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek antes e depois das reformas de modernização da infraestrutura aeroportuária entregues em 2014, a fim de identificar as mudanças e os seus resultados, positivos ou negativos, em relação ao tempo de retorno do investimento, ao lucro e ao aumento de atividades. Tais atividades podem ser tanto turísticas quanto executivas, os parâmetros utilizados não levaram em conta tal diferenciação, mas sim a quantidade de passageiros que passaram pelo aeroporto, assim como o número de eventos.

2. Referencial Teórico

Breve histórico

Em 1955 foi criada provisoriamente uma pista de pouso em um rancho por Bernardo Sayão, vice-governador de Goiás, chamado Aeroporto Vera Cruz, onde hoje está localizada a Rodoferroviária. A construção dessa pista foi um pedido do então presidente da Comissão de localização da Nova Capital, Marechal José Pessoa. Naquele mesmo ano o aeroporto recebeu a visita da primeira comitiva para construção de Brasília e no ano seguinte o presidente Juscelino Kubitschek pousou pela primeira vez no Planalto Central (Aeroporto de Brasília, 2020). Houve ainda um segundo aeroporto provisório, situado na BR-040, em frente ao Palácio do Catetinho. Ocorreu junto às obras de construção do Núcleo Residencial Pioneiro

da Fazenda do Gama, onde foi erguido o Catetinho, e que atendeu ao presidente e aos pioneiros na construção da nova capital (Silva, 2010).

O Catetinho foi inaugurado em 1956 no local onde está erguido o aeroporto definitivo até os dias de hoje. Em 2 de abril de 1957, o Presidente Juscelino Kubistchek pousou no Aeroporto de Brasília, em um Viscount turbo hélice de fabricação inglesa, que possuía apenas uma pista de 2.400 metros de extensão e 45 metros de largura. Tal pista se contrapôs ao projeto que continha uma pista de 3.300 metros de comprimento (Silva, 2010). A inauguração oficial do aeroporto comercial foi em 3 de maio de 1957 com o primeiro voo comercial da Pan American para Nova Iorque.

Figura 1 – Inauguração do aeroporto oficial de Brasília.



Fonte: Arquivo público do DF (2010).

O terminal de passageiros inicialmente era feito de madeira e apenas com o passar das décadas houve obras de modernização, sendo a primeira obra inaugurada em 1971 com projeto do arquiteto Tércio Fontana Pacheco (Aeroporto de Brasília, 2017). Foram asfaltadas as pistas de pouso e decolagem e construída a base aérea, a torre de controle e o prédio em alvenaria de três pavimentos. No ano de 1990 o Aeroporto Internacional de Brasília passa a adquirir a forma habitual, idealizada pelo arquiteto Sérgio Parada, com um corpo central e satélite para embarque e desembarque de passageiros, sendo a primeira etapa inaugurada em 1992. Nesta etapa foi incluída a concepção do viaduto de acesso ao terminal de passageiros e a cobertura metálica (Silva, et al., 2015).

Com a finalização da terceira etapa das obras foram construídos um novo espaço para embarque e desembarque internacional, um terraço panorâmico, um *finger* e uma praça de alimentação 24 horas. Além disso, houve a abertura de uma galeria com fontes, jardinagem e espaço para exposições. Assim, o aeroporto passou a ter uma área de 17.285m² (Silva, et al., 2015). Em 2013 sob nova gerência o aeroporto volta a se modernizar com reformas de ampliação por parte do Consórcio Inframérica, entregues em 2014 para atender as demandas do Campeonato Mundial de Futebol realizado no Brasil.

Concessão à Iniciativa Privada

O Aeroporto Internacional de Brasília foi dirigido pela INFRAERO até dezembro de 2012. Após esse período, por meio de processo de concessão à iniciativa privada, a administração do aeroporto passou para o Consórcio Inframérica (Aeroporto de Brasília, 2020). Em dados obtidos pelo Jornal de Brasília relatou-se que o aeroporto foi arrematado por R\$ 4.501.132.500.

Em 2013, iniciaram-se então obras de ampliação previstas no contrato de concessão, aspirando suportar a expectativa de aumento da demanda em função da realização da Copa do Mundo FIFA 2014 e dos Jogos Olímpicos Rio 2016, ambos sediados no Brasil. Foram iniciadas as construções dos píeres Norte e Sul do Terminal garantindo um aumento no número de portões de embarque e uma expansão da área útil. Em 2014, a reforma foi entregue e a área do terminal que antes era de 60 mil metros quadrados passou a ter 100 mil metros quadrados, 29 *fingers*, 70 posições para estacionamento de aviões, cerca de 80 pontos comerciais, serviços bancários e de alimentação (Silva, et al., 2015).

Em março de 2015 a Aeronáutica aumentou a capacidade de pista do aeroporto para 60 voos por hora, tornando-o assim o terminal aéreo com a maior capacidade de pista do país. Até março de 2018, a Inframérica investiu R\$ 1,7 bilhão na modernização e ampliação do Aeroporto Internacional de Brasília. A meta prevista até o final dos 25 anos de contrato é de um investimento total de R\$ 2,85 bilhões, chegando a uma capacidade de 41 milhões de passageiros por ano até a última fase (Aeroporto de Brasília, 2020).

Figura 2 – Aeroporto Internacional de Brasília após a reforma da Inframérica.



Fonte: Wikipédia (2017).

Em 2019, a capacidade do aeroporto passou a ser de um voo a cada 53 segundos, aumentando a quantidade para mais de 63 voos por hora. Desta forma, o Aeroporto de Brasília se destaca atualmente como o 3º maior do Brasil em movimentação internacional de passageiros e alcança também o 3º lugar no ranking mundial de pontualidade. O aeroporto possui o maior hub (ponto de conexão para transferir seus passageiros para o destino pretendido) doméstico do país, ligando a região Norte/Nordeste à região Sul/Sudeste. Ademais, é um dos 10 mais movimentados da América Latina e o primeiro na região centro-oeste brasileira. O aeródromo é ainda o único da América do Sul a operar pistas paralelas simultâneas independentes (Aeroporto de Brasília, 2020).

O terminal brasiliense opera nove rotas estrangeiras: A Transportes Aéreos Portugueses - TAP voa para Lisboa, a Copa Airlines viaja para a Cidade do Panamá, a LATAM Airlines Brasil vai para Santiago do Chile e para Lima, a American Airlines e a GOL Linhas Aéreas Inteligentes fazem a linha para Miami, a GOL Linhas Aéreas Inteligentes voa ainda para Orlando, Cancún e Buenos Aires (Falando de Viagem, 2020).

3. Metodologia

Optou-se por fazer neste estudo de caso uma pesquisa com abordagem quantitativa, tendo a pesquisa documental como a principal técnica de coleta de dados. Os dados secundários foram extraídos dos anuários estatísticos publicados pela INFRAERO, pelo

DECEA, bem como pela ANAC. O Aeroporto Internacional de Brasília foi caracterizado e analisado quanto ao número de eventos, pousos e decolagens e número de passageiros que passam pelo aeroporto. Ademais, foram considerados também os embarques e desembarques e a contribuição de companhias aéreas nestes períodos. A partir dos dados coletados foram construídas tabelas e gráficos exemplificando o antes e depois dos grandes eventos que aconteceram no Brasil em 2014 e 2016, em relação ao Aeroporto de Brasília, possibilitando identificar as mudanças e os seus resultados positivos ou negativos em relação ao tempo de retorno do investimento, ao lucro e ao aumento da quantidade de passageiros, pousos e decolagens, sejam tais atividades de cunho turístico ou executivo.

4. Resultados e Discussão

Antes de analisar dados extraídos dos anuários estatísticos, é relevante apresentar algumas codificações que aparecem nas planilhas e anuários publicados. A Organização da Aviação Civil Internacional – ICAO, com o intuito de padronizar a classificação dos aeroportos, criou um código de quatro letras exclusivo para cada aeroporto. No caso do Aeroporto Internacional de Brasília, o código é SBBR, sendo que “S” significa América do Sul, “B” designa o país do aeroporto, no caso Brasil, e “BR” código da cidade do aeroporto, no caso Brasília.

Existe ainda outra codificação criada pela Associação Internacional de Transportes Aéreos – IATA, na qual o Aeroporto Internacional de Brasília tem o código BSB. São siglas únicas, formadas por três letras que podem remeter ao nome do lugar onde está o aeroporto, à região a qual o aeroporto serve ou à personalidade que homenageia. Por fim, tem-se a codificação que aparece nos relatórios, que é a codificação que delimita as regiões de atuação de cada superintendência da Infraero. Como exemplo, temos a SRCO, que significa Superintendência Regional do Centro-Oeste, na qual encontra-se localizado o Aeroporto Internacional de Brasília.

Até o ano de 2012, a Infraero publicou em seu Anuário Estatístico Operacional os dados referentes à movimentação anual de aeronaves, de passageiros e de carga aérea e correios, entre outras informações. Após a transferência da administração do aeroporto para o consórcio Inframérica, os dados referentes ao mesmo não foram mais publicados pela Infraero, motivo pelo qual se recorreu a outras fontes de análise. Já em 2012, o DECEA publicou em seu Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo as informações sobre pousos,

decolagens, cruzamentos (sobrevoos) e TGL (toques e arremetidas) do Aeroporto Internacional de Brasília.

Foram analisados assim os dados referentes ao ano de 2012 publicados nos dois anuários. As estatísticas da Infraero dizem respeito a eventos como o número de pousos e decolagens, ao passo que os dados do DECEA somam a tais números os eventos de sobrevoos e os de toques e arremetidas. Este, portanto apresenta números mais elevados, total de 203.951 eventos, em relação àquele, totalizando 188.528 eventos, como pode ser verificado nas Figuras 3, 4 e 5 apresentadas a seguir.

Figura 3 – Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo 2012.



Fonte: DECEA - Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (2013).

Figura 4 – Anuário Estatístico Operacional 2012.



AEROPORTO: Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek

ICAO: SBBR

REGIONAL: SRCO

MUNICÍPIO: Brasília

UF: DF

⚠

Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens)

Ano	Regular		Não Regular			Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/Geral			
2008	115.743	2.316	9.803	101	13.514	141.477	-	6,65
2009	130.811	1.509	4.716	245	25.068	162.349	14,75	7,09
2010	143.046	1.678	6.967	321	24.314	176.326	8,61	6,66
2011	153.574	3.667	5.959	227	26.143	189.570	7,51	6,55
2012	152.380	3.989	4.765	267	27.127	188.528	-0,55	6,28

Fonte: Infraero (2013).

Figura 5 – Movimento de Aeronaves em dezembro de 2012.



SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO AEROPORTUÁRIO - DGDR
Movimento de Aeronaves da REDE INFRAERO em Dezembro de 2012

Discriminação	Pousos no Mês	Pousos no Ano	Decolagens no Mês	Decolagens no Ano	Pou + Dec. no Mês	Pou + Dec. no Ano
BBR - Aeroporto Internacional de Brasília	7.556	94.341	7.555	94.187	15.113	188.528
Transporte Regular	6.295	78.097	6.312	78.272	12.607	156.369
Voo Doméstico	6.140	76.068	6.156	76.312	12.296	152.380
Nacional	6.140	76.068	6.156	76.312	12.296	152.380
Regional	0	0	0	0	0	0
Voo Internacional	155	2.029	156	1.960	311	3.989
Transporte Não Regular	1.263	16.244	1.243	15.915	2.506	32.159
Voo Doméstico	1.222	15.557	1.210	15.424	2.432	30.981
Voo Internacional	41	687	33	491	74	1.178

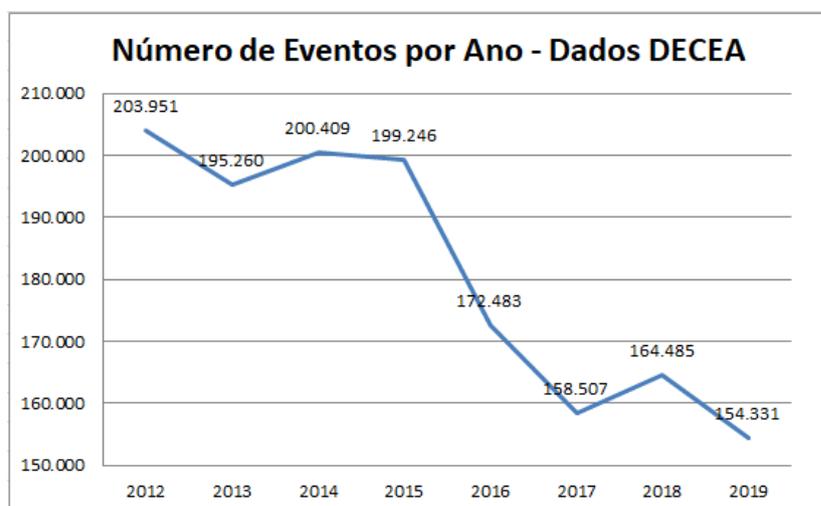
Fonte: Infraero (2013).

Além do anuário, a Infraero publica em seu site oficial estatísticas colhidas a partir do formulário chamado Resumo de Passageiros Embarcados (RPE). Esse é preenchido pelas próprias empresas aéreas, para atender a Lei nº 12.527 de 18 de novembro de 2011 (Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, 2020), que regulamenta o direito constitucional de acesso a informações públicas por qualquer cidadão, fortalecendo as políticas de transparência pública e controle popular. Os dados são apresentados no site nos moldes da Figura 4 apresentada anteriormente.

Entretanto, a partir de 2013, a Infraero não mais incluiu em seu anuário e nem no seu site oficial os dados referentes ao Aeroporto Internacional de Brasília, sendo os dados obtidos a partir de 2013 publicados pelo DECEA.

O Aeroporto Internacional de Brasília vem se mantendo nos últimos oito anos como o terceiro maior aeroporto do Brasil em número de pousos, decolagens, sobrevoos (cruzamentos) e toques e arremetidas (TGL). Porém, houve uma considerável redução, em números absolutos, nos eventos do ano de 2012 para 2019. Tal redução foi de aproximadamente 24,3% e pode ser melhor demonstrada na Figura 6 a seguir.

Figura 6 – Número de eventos de decolagem, pouso, sobrevoos e toques e arremates, de 2012 a 2019 no Aeroporto Internacional de Brasília – Dados DECEA, Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea.



Fonte: Autores.

Percebe-se por esses dados que as reformas entregues para a Copa do Mundo de 2014 impactaram positivamente na infraestrutura do Aeroporto de Brasília, porém não foram capazes de manter elevadas as demandas do aeroporto. Fato esse que pode estar associado a diversos motivos, como por exemplo, a crise econômica no final de 2016/ início de 2017, aumento dos preços das passagens e redução do número de voos.

A ANAC também mantém uma série histórica de dados sobre o aeródromo. No seu site oficial, foram encontradas planilhas com dados desde o ano de 2000 até os dias atuais. Nota-se que os dados da ANAC referentes ao Aeroporto Internacional de Brasília também apresentam uma redução no que se refere ao número de decolagens, comparando os anos de 2012 e 2019. Analisando a Figura 7 a seguir, percebe-se que houve uma redução de aproximadamente 22,7%.

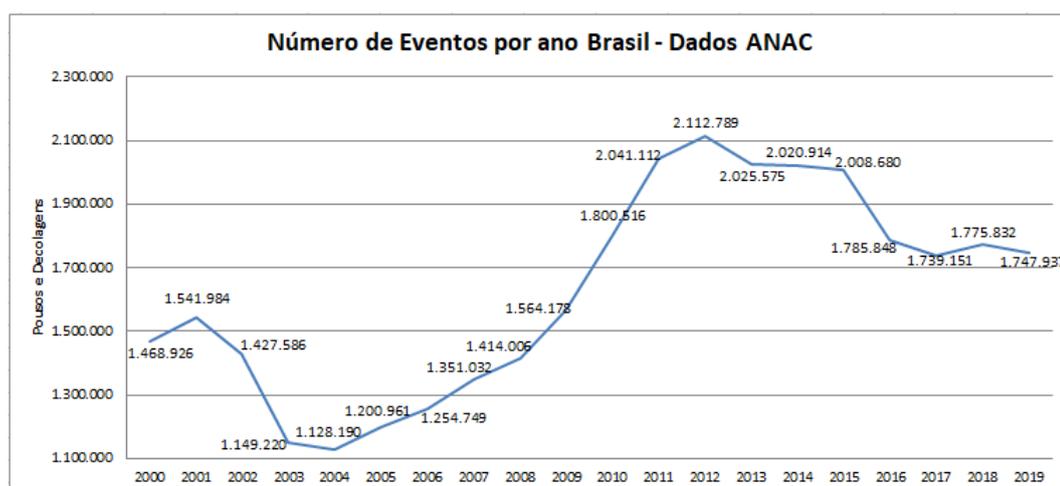
Figura 7 – Número de eventos de decolagem e pouso por ano, de 2000 a 2019, no Aeroporto Internacional de Brasília – Dados ANAC.



Fonte: Autores.

Diferentemente dos dados fornecidos pela DECEA, a Figura 7 apresentada anteriormente mostra um pico no ano de 2015, fato este que se justifica por se referir apenas às decolagens nacionais, não levando em conta a grande influência dos voos internacionais, principalmente no ano de 2014 (ano da Copa do Mundo). Desta forma, o preço das passagens, que apresentaram valor atrativo em tal ano, movimentou o cenário nacional de aviação. Comparando a Figura 7 com a Figura 8 mostrada a seguir, pode se perceber que a projeção da curva de decolagem no Brasil se assemelha à de Brasília.

Figura 8 – Número de eventos de decolagem e pouso por ano, de 2000 a 2019 no Brasil – Dados ANAC.



Fonte: Autores.

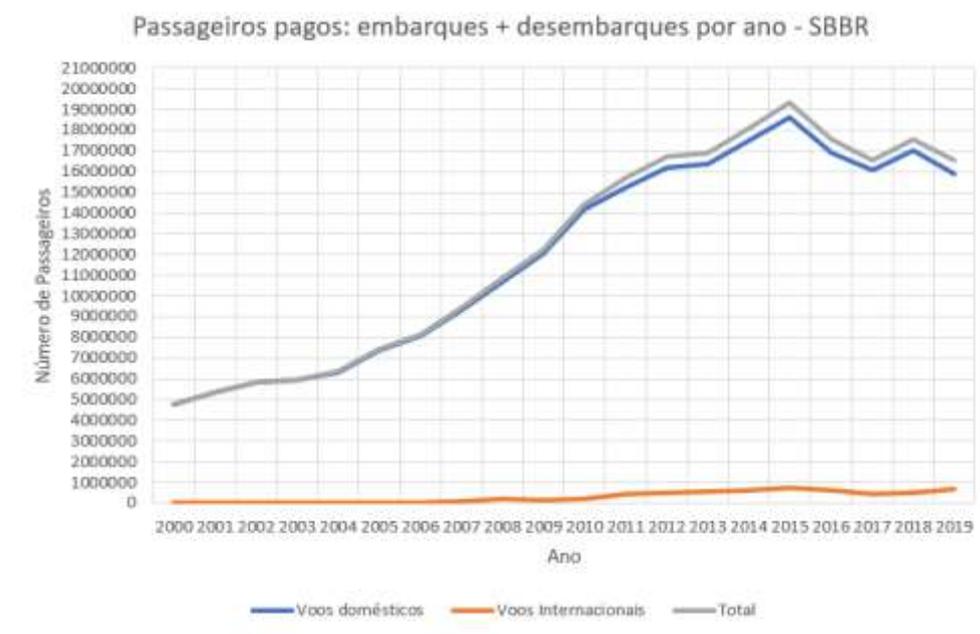
Dessa forma percebe se que o modal aeroviário passa a crescer no ano de 2005 tanto no cenário de Brasília quanto no cenário nacional e a partir de 2014 se torna instável. O

Campeonato Mundial de Futebol FIFA ocorreu justamente no ano de 2014 e segundo o jornalista esportivo José Cruz, tanto esse evento quanto os Jogos Olímpicos de 2016 deixaram um saldo negativo ao país (Câmara dos Deputados, 2017). Tal saldo negativo relacionado às crises econômicas enfrentadas pelo país, de magnitude concentrada nos anos de 2014 e 2017, influenciou na estabilidade das demandas aeroviárias.

Em relação aos pousos e decolagens por ano, o Aeroporto Nacional de Brasília não apresenta um maior número em 2014 como ocorre no cenário nacional, nesse caso o pico foi deslocado para o ano de 2015. Ainda assim, pode-se concluir então que tanto as reduções quanto os aumentos de decolagens agem de maneira similar ao longo do território brasileiro.

Analisando a Figura 9 apresentada a seguir, em termos totais de passageiros domésticos, é possível verificar que a variação sofrida ao longo dos anos é crescente até o ano 2015, onde sofre um pico. Em um estudo a fim de averiguar o motivo para tal configuração de gráfico, percebeu-se que as tarifas e conseqüentemente, o valor das passagens, no ano de 2015 foram menores, atraindo assim mais passageiros.

Figura 9 – Número de passageiros (embarques e desembarques) por ano, de 2000 a 2019 no Aeroporto Internacional de Brasília – Dados ANAC.



Fonte: Autores.

Desde o início das atividades da Inframérica no Aeroporto Internacional de Brasília em 2013, a quantidade total de passageiros domésticos que circularam pelos terminais reduziu um pouco a partir do ano de 2016. Já no ano de 2018 volta a crescer e logo após diminui

novamente, mostrando a instabilidade do setor de aviação. A curva de tal gráfico acompanha o pico em 2015 da Figura 7, demonstrando que a quantidade de passageiros também cresceu em tal ano devido aos fatos já citados. O motivo pelo pico não estar concentrado em 2014, também pode estar relacionado ao fato de um evento como o Campeonato Mundial de Futebol ser de grande porte e abranger o mundo inteiro, trazendo uma visibilidade muito grande ao Brasil, fazendo com que em 2015 tivesse uma busca bastante relevante de destinos brasileiros no cenário mundial.

A Figura 10 apresentado a seguir trata desta mesma relação, porém, levando em consideração todo o território brasileiro. É possível observar que tal figura se diferencia no ano de 2014, apresentando um número elevado de passageiros. Tal ano constatou um volume de apenas 0,3% menor que o ano seguinte, ano de maior influência. Isso mostra que a Copa do Mundo FIFA 2014 influenciou de uma maneira mais considerável outros aeroportos brasileiros.

Figura 10 – Total de passageiros, embarques e desembarques, de 2000 a 2019 no Brasil – Dados ANAC.



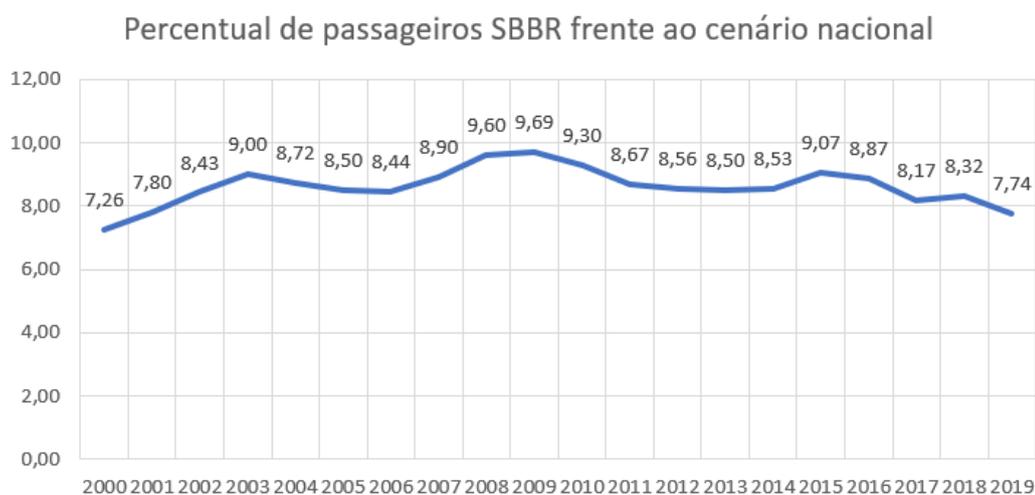
Fonte: Autores.

O relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, publicado pela ANAC em julho de 2015, diz que apesar da pequena redução de 0,2% na quantidade total de voos realizados no período da Copa no Brasil em relação ao período equivalente de 2013, a quantidade de passageiros pagos transportados registrou alta de 6,6%. Ou seja, mesmo com

uma redução na quantidade de voos, houve ainda um aumento no movimento de passageiros neste período.

Aprofundando na associação entre as estatísticas de Brasília e do Brasil, os dados históricos da Agência mostram que o Aeroporto Internacional de Brasília (SBBR) mantém uma participação efetiva no cenário nacional em relação ao transporte de passageiros, sempre com percentual anual acima de 7%, conforme a Figura 11 a seguir.

Figura 11 – Percentual do total de passageiros, embarques e desembarques, de 2000 a 2019 no Aeroporto Internacional de Brasília – Dados ANAC.

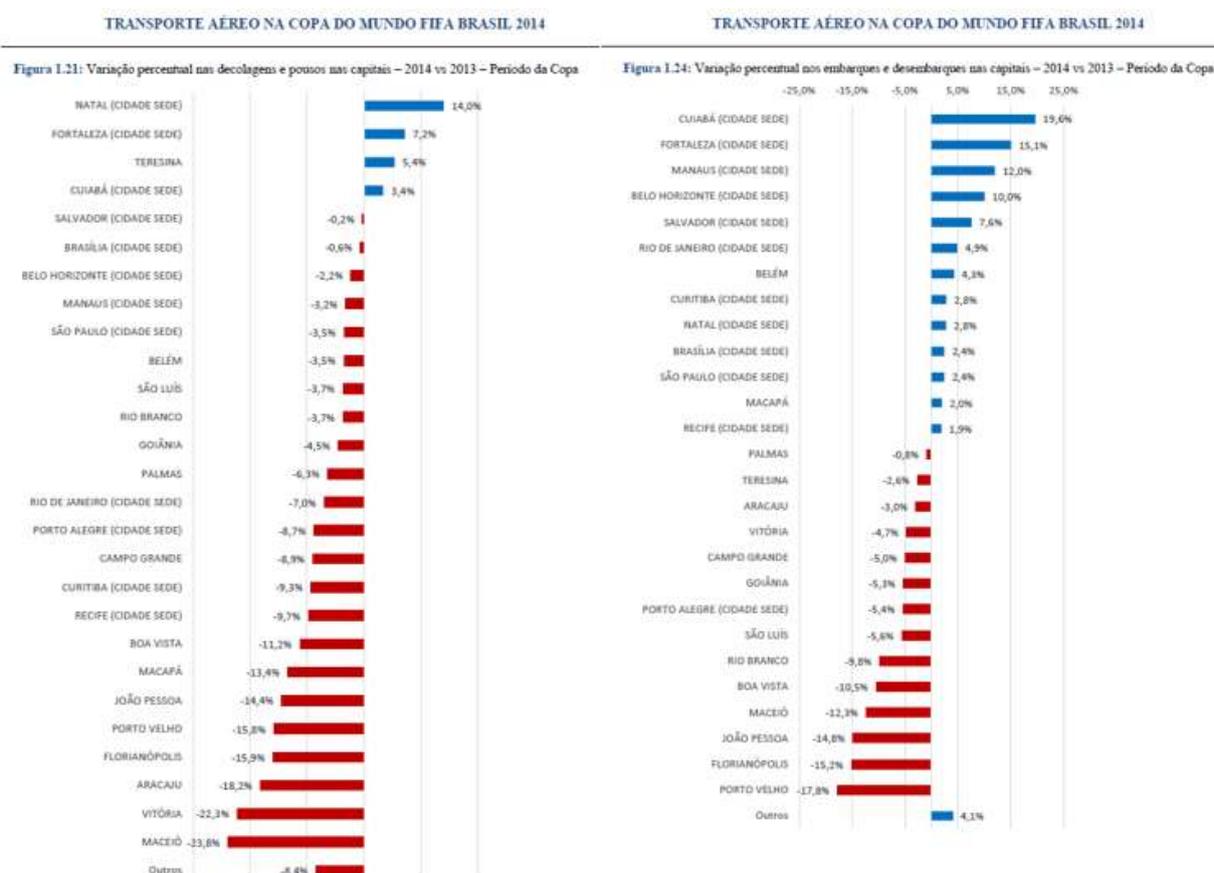


Fonte: Autores.

O Aeroporto Internacional de Brasília obteve aparente aumento de satisfação, observado através de pesquisa realizada com turistas entre os anos de 2013 e 2017. Mesmo sabendo que durante o mundial ocorreu uma redução de voos no Aeroporto Internacional de Brasília, ainda houve um aumento de passageiros nesse período e analisando o percentual da participação efetiva desse mesmo aeroporto frente ao cenário nacional, nota-se que o mesmo tem uma importância significativa no país, e está conseguindo manter sua qualidade de modo geral, englobando infraestrutura, acessos, locomoção, lazer, ou seja, o desempenho operacional.

Na Figura 12 a seguir, pode-se fazer uma análise do Aeroporto Internacional de Brasília com as demais capitais no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014.

Figura 12 – Relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014.

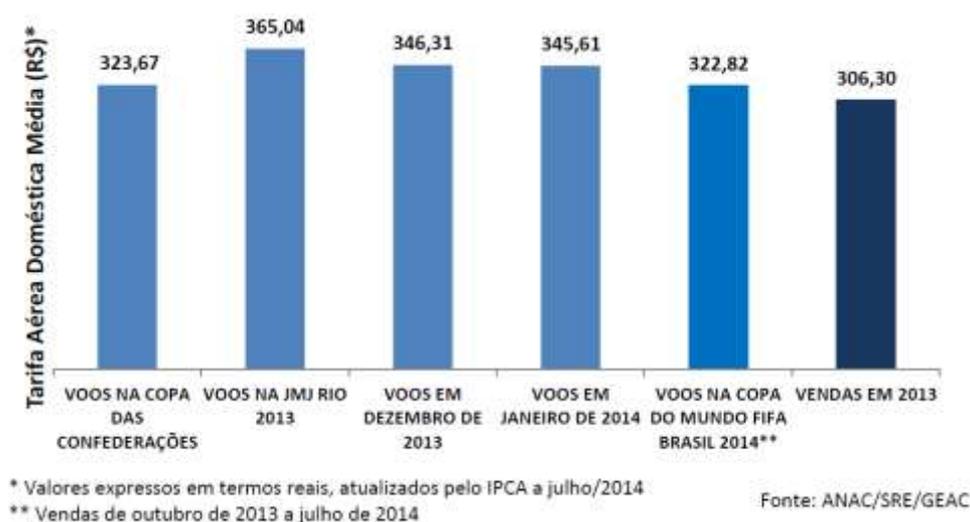


Fonte: ANAC.

Durante o período de realização dos jogos 17,8 milhões de passageiros utilizaram os aeroportos brasileiros, valor que chega a ser até quatro vezes maior que o número registrado na África do Sul em relação à Copa do Mundo de 2010. Além disso, o índice médio de atraso nos voos foi de 6,94%, ficando abaixo tanto do padrão internacional – 15% – quanto do padrão europeu – 7,6% mostrando uma boa eficiência e qualidade (Ministério do Transporte, 2014). No caso de Brasília, no comparativo retratado na Figura 12 apresentada anteriormente, entre o ano de 2013 e 2014 houve uma redução de 0,6% na quantidade de pousos e decolagens e um aumento na quantidade de embarques e desembarques no mesmo período. Brasília teve um aproveitamento dos assentos das aeronaves no período do Mundial de 82,8%.

Com relação aos preços praticados em voos domésticos, comparando-se grandes eventos como a Copa das Confederações em 2013, a Jornada Mundial da Juventude Rio 2013, a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 e períodos de alta temporada, os preços praticados durante o mundial não foram abusivos. A Figura 13 apresentado a seguir retrata bem este cenário.

Figura 13 – Relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014.



Fonte: ANAC.

A expectativa de uma demanda muito alta para a Copa do Mundo em 2014, resultou em um aumento do preço das passagens ofertadas com antecedência, porém como a incerteza sobre essa demanda também era elevada, houve variações sobre o preço. Contudo, ao longo do tempo esses valores foram caindo em razão de diversos motivos, como a contribuição do Governo em pressionar as companhias aéreas. Além disso, com a aproximação do evento e a confirmação de uma demanda menor que a esperada, as companhias abaixaram ainda mais o preço, resultando em valores não abusivos para o período do mundial (Santos, G. E. de O., 2017).

Outra análise importante a ser realizada trata-se do tempo necessário para se obter um retorno dos investimentos realizados pela Inframérica na modernização do Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek. A Figura 14 a seguir diz respeito aos patrimônios líquidos característicos para cada ano, desde a obtenção do aeroporto pela concessionária. Os dados foram obtidos através dos documentos anuais de Demonstrações Financeiras e Relatório do Auditor Independente publicados pelo consórcio anualmente.

Figura 14 – Patrimônio Líquido Anual do Aeroporto de Brasília – Dados Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A. Demonstrações Financeiras e Relatório do Auditor Independente.

Ano de Referência	Patrimônio Líquido
2012	88.947.000
2013	260.687.000
2014	625.898.000
2015	474.226.000
2016	265.601.000
2017	4.391.000
2018	66.022.000
2019	-118.729.000
TOTAL	1.667.043.000

Fonte: Autores.

Segundo dados publicados pelo Ministério do Turismo, que dizem respeito à Receita Cambial Turística do Brasil referente aos anos de 2012 a 2019, todos os anos apresentaram déficit no valor total. Fazendo uma relação entre tais resultados e os resultados expostos na Figura 14 acima, é possível perceber que as atividades turísticas no aeroporto não estão apresentando valores consideráveis de lucro, por vezes acumulando dívidas de um ano para outro, o que é refletido no patrimônio líquido no ano de 2019.

5. Considerações Finais

A partir dos dados apresentados, conclui-se que os investimentos feitos pela Inframérica foram satisfatórios para suportar as demandas dos grandes eventos de 2013, 2014 e 2016, os quais foram respectivamente Copa das Confederações de Futebol, Campeonato Mundial de Futebol FIFA Brasil e Jogos Olímpicos Rio. Pois, tomando-se a taxa de aproveitamento dos voos no período do Mundial, 83% do total de assentos disponibilizados estiveram ocupados. Ainda assim, a quantidade de passageiros em tais eventos não superou as grandes expectativas, algumas possibilidades são levadas em conta. Por exemplo, mesmo após observar pelos dados apresentados que os preços não foram abusivos, no ano de 2014 o Brasil enfrentava a chamada Grande Recessão Brasileira, caracterizada pelo recuo no Produto Interno Bruto (PIB), contraindo a economia e conseqüentemente a condição dos brasileiros de utilizarem o aeroporto para acessar os estádios onde ocorreram os jogos.

Assim, fica evidente a complexidade do setor, que muitas vezes conta com os insumos dos preços que compõem os serviços cotados em moeda estrangeira, em geral dólar, de modo

que a oscilação cambial pode interferir consideravelmente na demanda. A moeda Norte Americana tem sofrido sucessivos aumentos desde 2014, quando em junho a moeda estava cotada em US\$ 1 = R\$ 2,234, em contrapartida aos preços cotados em agosto de 2019, US\$ 1 = R\$ 4,141, acumulando uma alta de aproximadamente 85,4%. Essa alta, tendo em vista que o combustível de avião é cotado em dólar americano e que uma aeronave, por exemplo, Boeing 737 carrega algo em torno de 20 toneladas desse combustível, qualquer variação mais brusca na cotação do dólar pode diminuir a viabilidade da operação, o que conseqüentemente interfere nos preços das passagens.

Portanto, quando os preços das passagens da aviação civil têm um aumento considerável, pela lei da oferta e da demanda, como os serviços da aviação civil não são, até certo ponto, indispensáveis, os consumidores migram para outros modais de transporte como o rodoviário, o aquaviário e até o ferroviário. Isto pode ditar o comportamento do mercado de modo que os altos custos de operação fazem com que os consumidores deixem de utilizar as empresas aéreas. Nessa conformidade, os custos que já estavam altos acabam elevando ainda mais seus preços devido à perda da economia de escala.

Foram realizadas ainda outras análises a partir dos resultados obtidos, como por exemplo, o tempo de retorno do investimento feito pela Inframérica e conseqüentemente quando a concessionária passa a ter lucro. Em relação ao tempo de retorno, sabe-se que o Aeroporto Internacional de Brasília foi adquirido por R\$ 4.501.132.500 e que foram investidos ainda R\$ 750.000.000 para a modernização do mesmo só até a Copa de 2014 e R\$ 1.700.000.000 até o final de 2017. Levando em conta os investimentos realizados a partir do momento em que o aeroporto é assumido pela Inframérica e somando os patrimônios líquidos adquiridos pelos Relatórios dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras da Inframérica nos anos de 2012 a 2017, tem-se um valor de R\$ 1.719.750.000, quantidade suficiente para cobrir os gastos com a modernização investidos até o ano de 2017 e obter certo lucro. Porém, avaliando os anos seguintes, percebe-se que a Concessionária teve um grande prejuízo no ano de 2019, reduzindo o patrimônio líquido total para R\$ 1.667.043.000. Dessa forma, o consórcio Inframérica deve buscar reverter tal situação, visando não só a retomada dos lucros anuais como também o retorno ao investimento realizado na compra do aeroporto.

Referências

Aeroporto de Brasília. (2017). *Linha do tempo Aeroporto de Brasília*. Recuperado de <https://www.bsb.aero/hotsites/2017/60anos/#:~:text=Movimenta%C3%A7%C3%A3o%20do>

%20ano%3A%206.741%20pousos%20e%206.738%20decolagens.&text=O%20terminal%20de%20passageiros%20de,do%20arquiteto%20T%C3%A9rcio%20Fontana%20Pacheco.&text=Infraero%20come%20a%20administrar%20o%20Aeroporto%20de%20Bras%C3%ADlia.

Aeroporto de Brasília. (2020). *Notícias: Aeroporto de Brasília sobe de posição e se torna o terceiro Terminal Aéreo mais pontual do mundo*. Recuperado de [https://www.bsb.aero/br/noticias/aeroporto-de-brasilia-sobe-de-posicao-e-se-torna-o-3o-terminal-aereo-mais-pontual-do-mundo/2189/](https://www.bsb.aero.br/noticias/aeroporto-de-brasilia-sobe-de-posicao-e-se-torna-o-3o-terminal-aereo-mais-pontual-do-mundo/2189/)

Aeroporto de Brasília. (2020). *O aeroporto: Dados e Informações*. Recuperado de <https://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/sobre-o-aeroporto/dados-e-informacoes/>

ANAC. (2020). *Relatório de atividades*. Recuperado de <https://www.anac.gov.br/publicacoes/relatorios-de-atividades>

Arquivo Público do DF. (2010). *Galeria de cartões postais*. Recuperado de <http://cpdoc.fgv.br/brasil/postais>

Câmara dos Deputados. (2017). *Legado da Copa e da Olimpíada – Balanço dos impactos desses megaeventos no Brasil*. Recuperado de <https://www.camara.leg.br/radio/programas/521438-legado-da-copa-e-da-olimpiadabalanco-dos-impactos-desses-megaeventos-no-brasil/>

Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea. (2020). *Anuário Estatístico*. Recuperado de <http://portal.cgna.gov.br/resources>

DECEA. (2020). *Publicações*. Recuperado de <https://publicacoes.decea.gov.br/>

Falando de Viagem. (2020). *Voos internacionais do Aeroporto de Brasília*. Recuperado de <https://www.falandodeviagem.com.br/viewtopic.php?f=143&t=16968>

INFRAERO. (2013). *Anuário Estatístico Operacional*. Recuperado de <https://transparencia.infraero.gov.br/estatisticas/>

Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A. (2015). *Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2014 e Relatório do Auditor Independente*, 01-05. Recuperado de <https://www.bsb.aero/pdf/demonstrativo-financeiro-2014.pdf>

Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A. (2016). *Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2015 e Relatório do Auditor Independente*, 01-05. Recuperado de <https://www.bsb.aero/pdf/demonstrativo-financeiro-2015.pdf>

Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A. (2017). *Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2016 e Relatório do Auditor Independente*, 01-05. Recuperado de <https://www.bsb.aero/pdf/demonstrativo-financeiro-2016.pdf>

Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A. (2018). *Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2017 e Relatório do Auditor Independente*, 01-05. Recuperado de <https://www.bsb.aero/pdf/demonstrativo-financeiro-2017.pdf>

Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A. (2019). *Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2018 e Relatório do Auditor Independente*, 01-05. Recuperado de <https://www.bsb.aero/pdf/demonstrativo-financeiro-2018.pdf>

Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A. (2020). *Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2019 e Relatório do Auditor Independente*, 01-06. Recuperado de <https://www.bsb.aero/pdf/demonstrativo-financeiro-2019.pdf>

Jornal de Brasília. (2012). *Leilão de aeroportos arrecada quase cinco vezes mais que o previsto pelo governo*. Recuperado de <https://jornaldebrasil.com.br/economia/leilao-de-aeroportos-arrecada-quase-cinco-vezes-o-previsto-pelo-governo/>

Ministério do Esporte. (2014). Balanço final para as ações da Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014 (6º Balaço). Recuperado de http://arquivo.esporte.gov.br/arquivos/assessoriaEspecialFutebol/copa2014/6_Balanco_Copa_dez_2014.pdf

Ministério do Turismo. (2020). *Receita e despesa cambial turística no Brasil*. Recuperado de <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/estat%C3%ADsticas-e-indicadores/receita-cambial.html>

Miragaya, J. F. G. (2003). Dinâmica Econômica, Migrações e Integração do Território no Centro-Oeste: O impacto do eixo Brasília-Goiânia. *Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília-DF*. Recuperado de https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/15401/1/2013_JulioFlavioGameiroMiragaya.pdf

Presidência da República Casa Civil. (2011). Lei nº 12.527 de 18 de novembro de 2011. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20112014/2011/lei/112527.htm

Ribeiro, L. H. M. da S; & Araújo, T. G. de; Ferreira, E. B. (2019). Análise da Qualidade Percebida do Setor Aeroportuário no Brasil após a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. *Revista Brasileira de Gestão e Engenharia*, 20, 29-32. Recuperado de <http://periodicos.cesg.edu.br/index.php/gestaoeengenharia/article/view/485>

Santos, G. E. de O. (2017). Diversidade de impactos econômicos da Copa do Mundo Fifa de 2014 no Brasil. *Cultur - Revista de Cultura e Turismo*, 11 (1), 208-210. Recuperado de <http://www.each.usp.br/turismo/publicacoesdeturismo/ref.php?id=25653>

Silva, A. M. da. (2010). *Brasília e sua história*. Goiânia, Cidade Gráfica Editora.

Silva, E. A. M. da; & Sobrinho, F. L. A; & Fortes, J. A. A. S. (2015). A importância geoestratégica do Aeroporto Internacional de Brasília no desenvolvimento do turismo regional. *Caderno Virtual de Turismo*, 15 (3), 305-307. Recuperado de <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/1220>

Vasconcelos, L. F. S. (2007). O aeroporto como integrante de um projeto de desenvolvimento regional: a experiência brasileira. *Dissertação de Mestrado em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília-DF*, 14-16. Recuperado de <https://repositorio.unb.br/handle/10482/2910>

Wikipédia. (2017). *Aeroporto Internacional de Brasília*. Recuperado de https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_Internacional_de_Bras%C3%ADlia.

Wikipédia. (2020). *Crise político econômica no Brasil desde 2014*. Recuperado de https://pt.wikipedia.org/wiki/Crise_pol%C3%ADtico-econ%C3%B4mica_no_Brasil_desde_2014#:~:text=A%20recente%20crise%20econ%C3%B4mica%20no,3%2C%25%20em%202016.

Porcentagem de contribuição de cada autor no manuscrito

Geovanna Santos Pignata – 34%

Felipe Barbosa Cobalchini Santos – 33%

André Augusto Nóbrega Dantas – 33%