



## A ORGANANIZAÇÃO TERRITORIAL DOS AEROPORTOS NO BRASIL (2000 -2021)

Lucas Azeredo Rodrigues <sup>1</sup>

### RESUMO

Compreender as dinâmicas territoriais faz parte de um exercício que cabe à Geografia, dentre elas, a de Transportes. Os elementos de circulação expressam partes da vida regional e das particularidades do Brasil. É neste sentido que esta pesquisa (ainda em andamento) busca analisar a organização espacial dos aeroportos no Brasil. Utilizam-se dados de órgãos oficiais e obtidos em trabalhos de campo para complementar a fundamentação teórica com base na Geografia dos Transportes. Preliminarmente, aponta-se que o desmantelamento de setores estratégicos, dentre eles os aeroportos, por parte da Logística de Estado, e a reformulação da Logística Corporativa como os principais motivos que proporcionaram a recente configuração dos aeroportos pelo país.

**Palavras-chave:** Transporte Aéreo; Geografia dos Transportes; Organização Territorial; Geografia da Circulação, Transporte e Logística; Aeroportos.

### ABSTRACT

Understanding the territorial dynamics is part of an exercise that falls to Geography, among them, that of Transportation. The elements of circulation express parts of regional life and the particularities of Brazil. It is in this sense that this research (still in progress) seeks to analyze the spatial organization of airports in Brazil. Data from official agencies and from field work are used to complement the theoretical foundation based on Transport Geography. Preliminarily, it is pointed out that the dismantling of strategic sectors, among them airports, by the State Logistics, and the reformulation of Corporate Logistics as the main reasons that provided the recent configuration of airports throughout the country.

**Keywords:** Air Transport; Geography of Transportation; Territorial Organization; Geography of Circulation, Transportation and Logistics; Airports.

### INTRODUÇÃO

É fundamental compreender o papel dos sistemas de circulação no espaço geográfico. A partir deles, podem emergir pesquisas sob várias perspectivas, dentre elas a Geografia dos Transportes. O movimento de pessoas no território pode indicar várias dinâmicas regionais e urbanas, das quais constituem interações espaciais de redes e

---

<sup>1</sup> Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGG-UFSC), Bolsista CAPES-DS, [lucas.azeredo.rodrigues@gmail.com](mailto:lucas.azeredo.rodrigues@gmail.com).



fluxos. Neste sentido, a aviação comercial surge como um estudo de caso indispensável na análise dos sistemas de movimento do território brasileiro, haja vista suas dimensões continentais.

A proporção do aumento do fluxo de passageiros diante dos aeroportos com voos regulares, é reflexo não apenas da concentração de operações, mas também de uma frágil política de planejamento territorial do setor numa escala nacional. Além da ausência de programas que incentivem a aviação regional<sup>2</sup>, verifica-se que a concessão dos aeroportos acabou privilegiando determinados pontos do território, colaborando inclusive, para o sucateamento da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO.

A logística de Estado e a logística corporativa remodelaram suas estratégias competitivas em prol de uma maior fluidez pelo território nas últimas décadas. A partir do Governo Lula (2003-2009), o aumento do Produto Interno Bruto – PIB, o acesso ao crédito, a ascensão econômica das classes sociais e o barateamento da tarifa, contribuíram para o crescimento do transporte aéreo no Brasil.

Dados da Agência Nacional da Aviação Civil – ANAC (2021) mostram que a aviação comercial brasileira saltou de 65,5 milhões de passageiros em 2000 para 215,8 milhões em 2019 (crescimento de 229%); o número de aeroportos passou de 202 em 2000 para 169 em 2019, o que denota um aumento de 15%. Em relação às companhias aéreas (brasileiras), no ano 2000 haviam 16 empresas operando, porém até set/2021 existiam apenas 5 companhias (Gol, Latam, Azul, Voepass - e Itapemirim) no transporte de passageiros.

A distribuição de aeroportos pelo território brasileiro com voos regulares de passageiros é desigual. Tal lógica obedece a um binômio: logística de Estado e logística corporativa. A primeira, pautada na questão das limitações operacionais e ausência de pactos normativos eficazes; já a segunda, com a utilização cada vez mais de aeronaves maiores e alto grau de tecnologia, necessita pela articulação de diferentes agentes para sua operacionalidade, algo que nem todos os lugares possuem. E por sempre privilegiar a alta lucratividade e usufruir da oferta, demanda e procura, adotam a prática de preços exorbitantes, sobretudo nas ligações onde existem monopólio.

---

<sup>2</sup> Entende-se como aviação regional, aquela pautada nas ligações de baixa e média densidade, mais regionalizadas, sobretudo entre capitais regionais, centros locais e dentro das unidades federativas.



Ora, quais interações espaciais estariam envolvidas nessas operações aeroportuárias? Qual o nível de capilaridade terrestre (área de captação) que um aeroporto pode apresentar? Como é realizada a distribuição espacial dos aeroportos com voos comerciais regulares? Que estratégias são adotadas pela logística de Estado e logística corporativa para o desenvolvimento do setor? Como amenizar os vazios aeroportuários com serviços regulares?

Com base em tais questionamentos, esta pesquisa busca analisar a organização territorial das infraestruturas aeroportuárias do Brasil que tiveram operação regulares de passageiros entre 2000 e 2021, destacando elementos cordiais da diferenciação espacial imposta pelo jogo da competitividade e fluidez do território. Essa situação, irá refletir não apenas na questão das políticas públicas, mas na própria distribuição desigual dos aeroportos pelo país, inclusive no âmbito do sistema de movimento, na frágil política de concessão aeroportuária, nas hinterlândias aeroportuárias e na importância dos aeroportos para o desenvolvimento regional e urbano.

Trata-se de uma temática importante que expressa partes da vida regional brasileira, haja vista que contribui para a circulação de bens, pessoas, informações e capitais pelos territórios. A diferenciação espacial da distribuição dos aeroportos no Brasil deve ser debatida com o intuito de propor soluções para amenizar a desigualdade da prestação dos serviços aéreos, uma vez que tais objetos contribuem para o estabelecimento de dinâmicas territoriais, posteriormente, geração de renda e emprego.

Para atingir os objetivos propostos neste ensaio, adota-se o guarda-chuva teórico e conceitual a partir da Geografia da Circulação, Transporte e Logística (SILVEIRA, 2011). A leitura do território a partir da Geografia dos Transportes auxilia na compreensão dos principais pontos estratégicos que precisam ser considerados na retomada de crescimento, além de demais efeitos multiplicadores a partir dos fluxos, ora de pessoas, ora de mercadorias.

A metodologia<sup>3</sup> desta pesquisa segue um formato híbrido, começando pelo uso de dados quantitativos e qualitativos. Além do referencial teórico já mencionado, há o uso de conteúdos obtidos em trabalhos de campo e aqueles disponibilizados por órgãos

---

<sup>3</sup> Nesta pesquisa foram considerados apenas aeroportos com voos regulares de passageiros da aviação comercial.



públicos e outros agentes do setor. Como complementação, utilizam-se mapas, gráficos, tabelas e outros meios para a explanação dos dados.

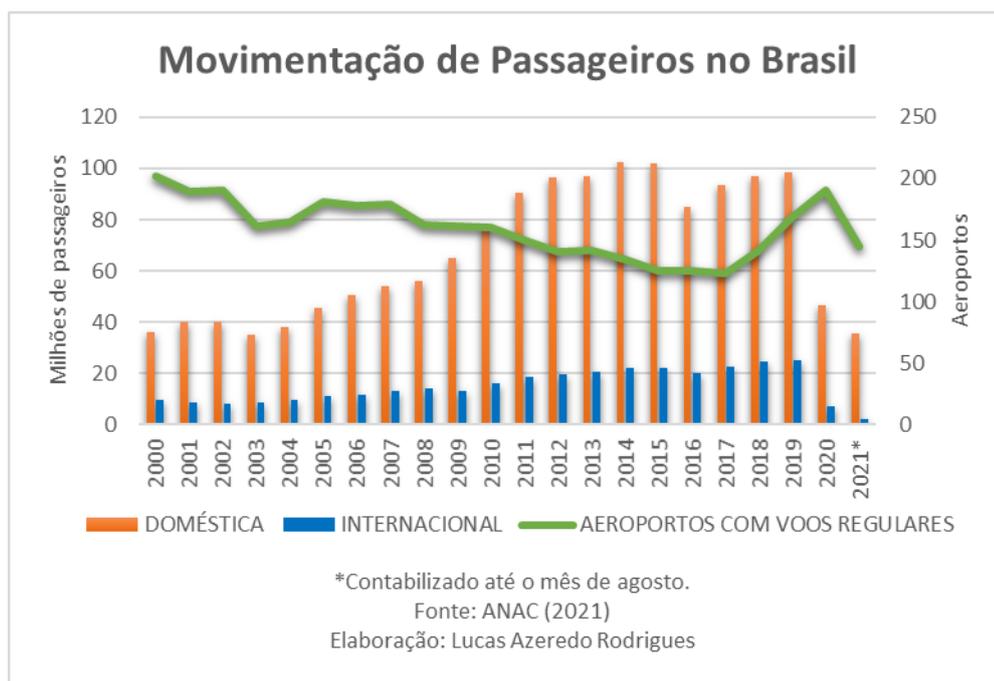
A partir dos microdados da etapa básica (ANAC, 2021), têm-se a perspectiva do montante de aeroportos que servem apenas como ponto de conexão (*hub*) e outros como destino dos passageiros, o que remonta à importância deles para a região onde estão inseridos. Outras fontes, tais como relatórios de gestão dos aeroportos e das companhias aéreas são utilizadas, sobretudo no que se refere aos números das concessões aeroportuárias.

Sendo assim, o presente texto propõe três pontos de debate: 1) a questão das hinterlândias aeroportuárias; 2) a distribuição espacial dos aeroportos no Brasil; 3) o caso das concessões aeroportuárias e a recente distribuição dos aeroportos com voos regulares. Destaca-se que esta pesquisa ainda está em andamento, e diante da volatilidade do setor aéreo, novas formas de uso do território poderão ainda ser impostas no jogo da competitividade.

## **AEROPORTOS: UM DEBATE DAS HINTERLÂNDIAS AEROPORTUÁRIAS E DAS DINÂMICAS URBANAS-REGIONAIS**

É inegável o aumento da movimentação de passageiros no Brasil, tanto no âmbito doméstico, quanto no internacional (gráfico 1). A topologia dos fluxos sofre uma mudança considerável com a reestruturação da aviação regional: a transição dos voos de ponto-a-ponto para o sistema de *hub and spoke* (SILVEIRA; RODRIGUES, 2020). Fato é que a maioria das ligações regionais foram extintas e, com a remodelação das estratégias logísticas das companhias aéreas, os voos passaram a ser conectados a um aeroporto centro de operações. Vários fatores devem ser levados em consideração nessa mudança, dentre elas, o próprio custo benefício, utilização de aeronaves maiores, infraestrutura aeroportuária limitada e a ausência de políticas de incentivo ao setor.

Gráfico 1



Muitos aeroportos deixaram de ter voos regulares com a reformulação dessas estratégias. O planejamento e a gestão dos sistemas de transporte se tornaram fundamentais, tendo em vista que a circulação passou a ser um elemento fundamental em razão da demanda por deslocamentos, contribuindo para a produção do espaço (SILVEIRA, 2019). Em contrapartida, outros aeroportos experimentaram uma forte concentração de operações e uma considerável sobrecarga infraestrutural, o que demandou reajustes logísticos. E isso impactou no território, já que um aeroporto apresenta uma ramificação de serviços numa escala regional.

Daí, se faz necessário trazer a noção das *hinterlândias aeroportuárias*. Trata-se de toda a área de influência que um aeroporto possui, desde a captação e deslocamentos de passageiros, até a prestação de serviços. Diversas atividades concernem uma operação de pouso e decolagem, desde a questão de pré-voos, como descolamentos, os serviços de solo, de operação das aeronaves, alimentação e hospedagem<sup>4</sup>. Em suma, destaca-se que em muitos lugares, a existência de alguns serviços são exatamente para atender a demanda de uma região. Ora, é impossível haver voos sem abastecimentos, *catering* (serviço de alimentação a bordo), operação solo (bagagem, controle, polícia, receita, *check-in*, hotelaria, refeição, e etc.).

<sup>4</sup> Ver mais em Lemos e Rodrigues (2021).



Esse leque de atividades faz parte da complementaridade entre o circuito superior e inferior da economia. Para Santos (2014 [2005], p.95), os dois circuitos são resultados do processo de modernização, gerando um efeito de “concentração e a de dispersão, cuja interação define os modos de organização espacial”, situação em que os transportes assumem um papel fundamental na circulação. Neste momento, os lugares que apresentam *know-how* de serviços mais complexos (aqui, referindo-se à aviação) despontam no jogo da competitividade entre os territórios (SILVEIRA, 2020), direcionando para a concentração das atividades.

A concentração geográfica está diretamente ligada à concentração econômica, já que as atividades modernas pretendem uma locação de acordo com a hierarquia, cujo ápice é encontrado onde a maximização da produção é possível. Comumente, isso ocorre em aglomerações onde outras atividades modernas foram previamente estabelecidas, tendo sido atraídas para aí pelo “grande capital” e pela viabilidade de um mercado. As vantagens das modernas facilidades de transporte, energia, meios de comunicação, bem como de todas as espécies de equipamentos, podem ter o mesmo tipo de impacto que economias externas e externalidades, e fornecem vantagens comparativas que são cumulativas (SANTOS, 2014 [2005], p.106).

Neste cenário de maximização de lucros, o aumento da competitividade e a precarização das relações de trabalho, foram pontos que demandaram por novas discussões, agravadas ainda pela pandemia. Para alguns autores como Antunes (2020), a “*ubeirização* do trabalho” promove a individualização e invisibilidade das tarefas, as quais são reflexos do processo de terceirização e da imposição de uma nova divisão territorial do trabalho oriunda da flexibilização imposta pelo neoliberalismo.

A especialização produtiva que está por trás da precarização está num processo gradual de implementação. Não se trata apenas do uso de aplicativo, mas também da terceirização de atividades essenciais dos sistemas de movimento, seja no âmbito da logística corporativa, quanto na de Estado. Para Felipe Jr. e Silveira (2017) a terceirização está atrelada à lógica da mobilidade geográfica do capital, processo que proporciona uma mudança estrutural e organizacional das firmas, reflexo do advento do neoliberalismo. Tal situação evidencia o processo de globalização, da mesma forma, que intensifica as especializações das empresas como uma forma de otimização, desverticalizando, em partes, a rede em que a atividade está inserida.

Conforme Corrêa (2018), a partir da constituição das redes geográficas, existe uma divisão territorial do trabalho, que apresenta uma hierarquia de poder atrelada à rede urbana em que está inserida. “Há fixos e fluxos que refletem e condicionam a vida nômade. [...] As redes geográficas estão em toda parte” (CORRÊA, 2018, p. 52).



Portanto, é fundamental compreender as interações espaciais nas hinterlândias aeroportuárias e sua importância para a região onde está inserida.

Os aeroportos fazem parte de um amplo sistema de movimento. Geralmente estão localizados em pontos estratégicos da rede urbana. Por exemplo: o Aeroporto Regional Sul, na cidade de Jaguaruna-SC, localiza-se entre os municípios de Criciúma e Tubarão; o Aeroporto Zona da Mata, em Goianá-MG, atende a região da Zona da Mata Mineira. Outras cidades próximas a essas possuem aeroportos (Criciúma para o primeiro caso e Juiz de Fora para o segundo), entretanto, apresentam limitações infraestruturais, direcionando a concentração dos voos nesses que estão adequados para receber as aeronaves que operam no Brasil.

Não há dúvidas de que o setor de transporte é estratégico para o desenvolvimento nacional. Todavia, nos últimos anos tem tido uma espoliação desses sistemas, dentre eles o aéreo. Facilmente se nota uma forte inclinação do Estado brasileiro às políticas neoliberais, e a própria estratégia de concessão reflete isso, como foi discutido por Teixeira (2018) e Silveira e Quintilhano (2019). A inserção do capital estrangeiro no setor aéreo retoma o debate da competitividade territorial e dos neoterritorialismos (SILVEIRA, 2020). Com o Governo Temer (2016-2017) e Bolsonaro (2018-atual) o desmantelamento dos aeroportos ficou mais evidente (vide o exemplo da rodada de concessão em abril/2021). Isto significa que a médio e a longo prazo, haverá danos irreversíveis, causando consideráveis impactos sobretudo naqueles aeroportos regionais que não possuem uma grande movimentação, mas que são fundamentais para as regiões onde está inserido.

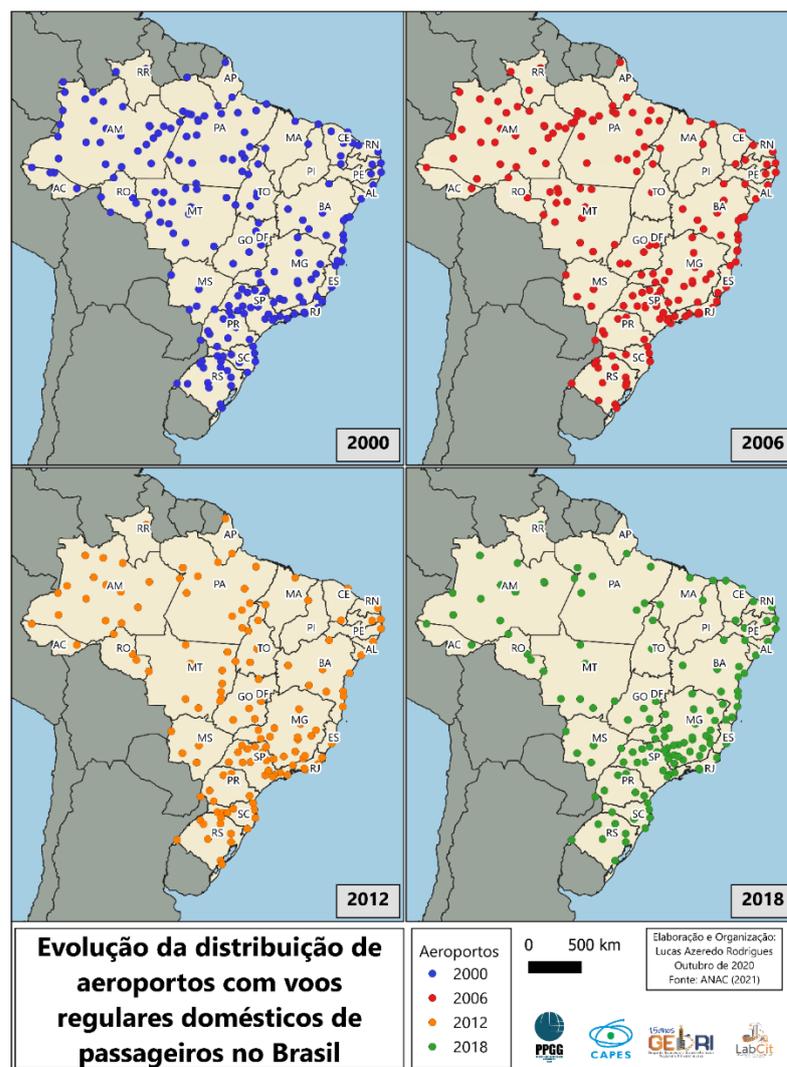
A pandemia do novo-coronavírus antecipou muitas ações da precarização das relações de trabalho. Desde os serviços satélites das companhias aéreas até mesmo nos balcões de *check-in*. Em trabalhos de campo realizados em agosto e setembro de 2021, observou-se tal prática no aeroporto de Florianópolis, Guarulhos e Salvador. A própria “iniciante”, a Itapemirim, já informou que todo esse serviço será terceirizado. Tal situação exige as empresas aéreas de muitas práticas, dentre elas, direitos trabalhistas e outras bonificações que geralmente se ofertam aos trabalhadores. Por um lado, favorece a expansão dos vínculos temporários e de empresas especializadas no ramo, e de outro, a própria precarização e retirada de direitos conforme o desmantelamento das leis

trabalhistas vigentes, reforçadas pelos Governos de Temer (2016-2017) e Bolsonaro (2018-atual).

## A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS AEROPORTOS NO BRASIL: A DISPERÇÃO E A CONCENTRAÇÃO NO SÉCULO XXI

Desde seus primórdios no século XX, a aviação comercial no Brasil colaborou para a existência de ligações regionais<sup>5</sup>. Desses momentos de destaque do setor aéreo, o mais recente é reflexo de uma reestruturação, na qual impactou diretamente a configuração do transporte aéreo nacional, como já destacado em Silveira e Rodrigues (2020). Durante o século XX podemos observar tais transformações com a figura 1.

**Figura 1**



<sup>5</sup> Ver mais em Rodrigues (2020) e em Silveira e Rodrigues (2020).



É necessário reforçar a maioria numérica de aeroportos no ano 2000. O rearranjo logístico das companhias aéreas teve o incremento da utilização de aeronaves maiores, o que impactou no uso de aeroportos com menor infraestrutura. Além disso, outro fator que teve impacto, foi a livre concorrência do setor, iniciada na década de 1990<sup>6</sup>.

A inserção de novas estratégias logísticas colocou em xeque o tradicionalismo e elitismo do transporte aéreo. A dita “popularização” do serviço foi impulsionada com a queda no valor das passagens e a retomada do crescimento que o Brasil experimentou com o Governo Lula 2003-2009.

Pode ser mencionado que a Gol e a Tam também tiveram seus papéis nessa reformulação. A Gol importou o sistema de *low cost, low fare* (apenas *low cost* na prática), assim como a Tam, que entrou para o segmento da aviação doméstica de alta demanda, deixando em segundo plano, a regional de baixa demanda.

De um lado, a padronização de frota com aeronaves a jato, e de outra, aviões regionais obsoletos. A aviação regional no início do século XX era operada por empresas locais, oriundas em sua maioria de táxi aéreo, que utilizavam o excedente de aeronaves oriundas de empresas aéreas nacionais, sobretudo, aquelas que operavam no SITAR<sup>7</sup>, como a TAM (TAM Regional), Transbrasil (Interbrasil), Taba, Varig (Rio Sul e Nordeste). Essas aeronaves tinham uma média de 20 a 30 anos de uso e com a reposição de mercado cada vez mais escassa (boa parte era o Embraer Brasília, E-120). Talvez tenha sido um erro de mercado e planejamento da empresa brasileira em não ter pensado na substituição do protótipo.

Além disso, com o crescimento das “novatas” do setor, iniciou-se o processo de concentração de mercado. E cada vez mais, as empresas regionais que conseguiram se manter, voltaram às suas origens com o táxi aéreo (como exemplo da Abaeté). Se de um lado os aviões usados passaram a ser maiores, por outro, houve um atraso nas infraestruturas aeroportuárias, e, como ainda nos dias atuais, nem todos os aeroportos estavam aptos para receber um avião a jato padrão utilizado na aviação comercial brasileira.

---

<sup>6</sup> Ver mais em Oliveira (2011)

<sup>7</sup> Extinto em 1992.



O aumento do poder aquisitivo da população brasileira atrelada a facilidade de acesso ao crédito (BIELSCHOWSKY, 2013), aumentou a demanda pelo transporte aéreo, e, por conseguinte, com a criação e crescimento de algumas empresas do setor, a movimentação passou a ter seu crescimento favorável.

Outro fator que merece ser mencionado é a competitividade entre o modal aéreo e rodoviário. Em alguns estudos como o de Santos (2020), e, Lemos e Rodrigues (2021), fica evidente que a não reinvenção do setor terrestre e o barateamento das passagens aéreas, sobretudo em trechos longos, são fatores que incrementam a mudança estrutural da aviação, que captou em partes, passageiros oriundos do transporte terrestre. Uma viagem como do Rio de Janeiro a Recife, que no aéreo leva cerca de 3 horas, de ônibus leva pelo menos 36 horas, sendo que com a liberdade tarifária, a passagem rodoviária possa apresentar uma variação (além do tipo de serviço do ônibus). Todavia, uma passagem aérea apresenta grandes oscilações de preço, e isso também tem seu reflexo.

A oferta de destinos cai relativamente com a remodelação das estratégias logísticas. Adoção do sistema de *hub* como estratégia competitiva expôs a realidade de sobrecarga de alguns aeroportos estratégicos. Embora tenha sido alarmado pela mídia como “apagão logístico”, na verdade, houve uma falta de planejamento e gestão das infraestruturas, como já discutido em Silveira (2018; 2019; 2020). A sobrecarga de aeroportos de alta demanda, como Congonhas-SP, destoou a necessidade de discutir as concessões aeroportuárias.

Ainda assim, é visível a existência de alguns vazios aeroportuários no território brasileiro. A região Norte, assim como o Mato Grosso, foram os mais afetados, basta observarmos a quantidade de aeroportos com voos regulares de 2006 para 2012. Ainda que houvesse uma retomada de empresas aéreas com voos regionais, as mesmas não conseguiram competir com as maiores, encerrando as operações, se tornando charter, táxi aéreo, ou até mesmo, sendo incorporadas as maiores.

Na recente configuração, observa-se uma concentração considerável da distribuição dos voos pela região Sudeste. Dos principais aeroportos brasileiros em 2021, destacam-se os de Campinas-SP, Guarulhos-SP e Brasília-DF como principais *hubs*. Outros apresentam sua importância na hierarquia aeroportuária e da rede urbana nacional, como Salvador-BA, Confins-MG, Curitiba-PR, Santos Dummont-RJ (Rio de Janeiro), Porto



Alegre-RS e Recife-PE. Mas também, cabe destacar a queda de participação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão) na hierarquia dos aeroportos nacionais. Este que já foi uns dos principais aeroportos do país, hoje serve praticamente como alimentação dos *hubs*, havendo poucos voos diretos para outros destinos.

## **A AUSÊNCIA DO PLANEJAMENTO TERRITORIAL POR TRÁS DAS CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS**

Com a demanda de remodelação das estratégias competitivas, a logística de Estado optou inicialmente pelas Parcerias Público-Privado (PPPs) nas gestões dos aeroportos federais. Alguns trabalhos já pontuaram algumas fragilidades deste sistema após o *impeachment* de 2016, como Teixeira (2018), e, Silveira e Quintilhano (2019).

No Governo Temer (2017-2018), se escancarou o desmantelamento do Estado brasileiro, com a abertura abrupta do mercado nacional para as empresas estrangeiras. Se com Temer, abriu 100% das concessões aeroportuárias, não suficiente, Bolsonaro em 2019, abre para 100% de participação estrangeira nas companhias aéreas. Uma das problemáticas dessas práticas, é inclusive, de não ser necessário apresentar a origem do capital que está sendo investido, implicando em outras esferas, como a possibilidade de uso de capital oriundo de paraísos fiscais. Além disso, vale mencionar o aumento dos recursos ociosos de capital nacional, o que prejudica, inclusive, a retomada do crescimento no pós-crise. Enquanto isso, empresas estrangeiras, exploram a mais-valia territorial e importam o lucro obtido no país.

A justificativa de ambos é de melhorar o serviço. Porém, o que se observa é um intenso aumento dos valores das passagens, além dos problemas supracitados ao longo desta pesquisa. A ausência de um projeto nacional, retratada de forma generalizada no governo Bolsonaro, evidencia sua fragilidade diante da desvalorização cambial. Sendo assim, o aumento do dólar, principal moeda nas transações do setor aéreo, justifica em partes, o alto valor das passagens aéreas no atual momento.

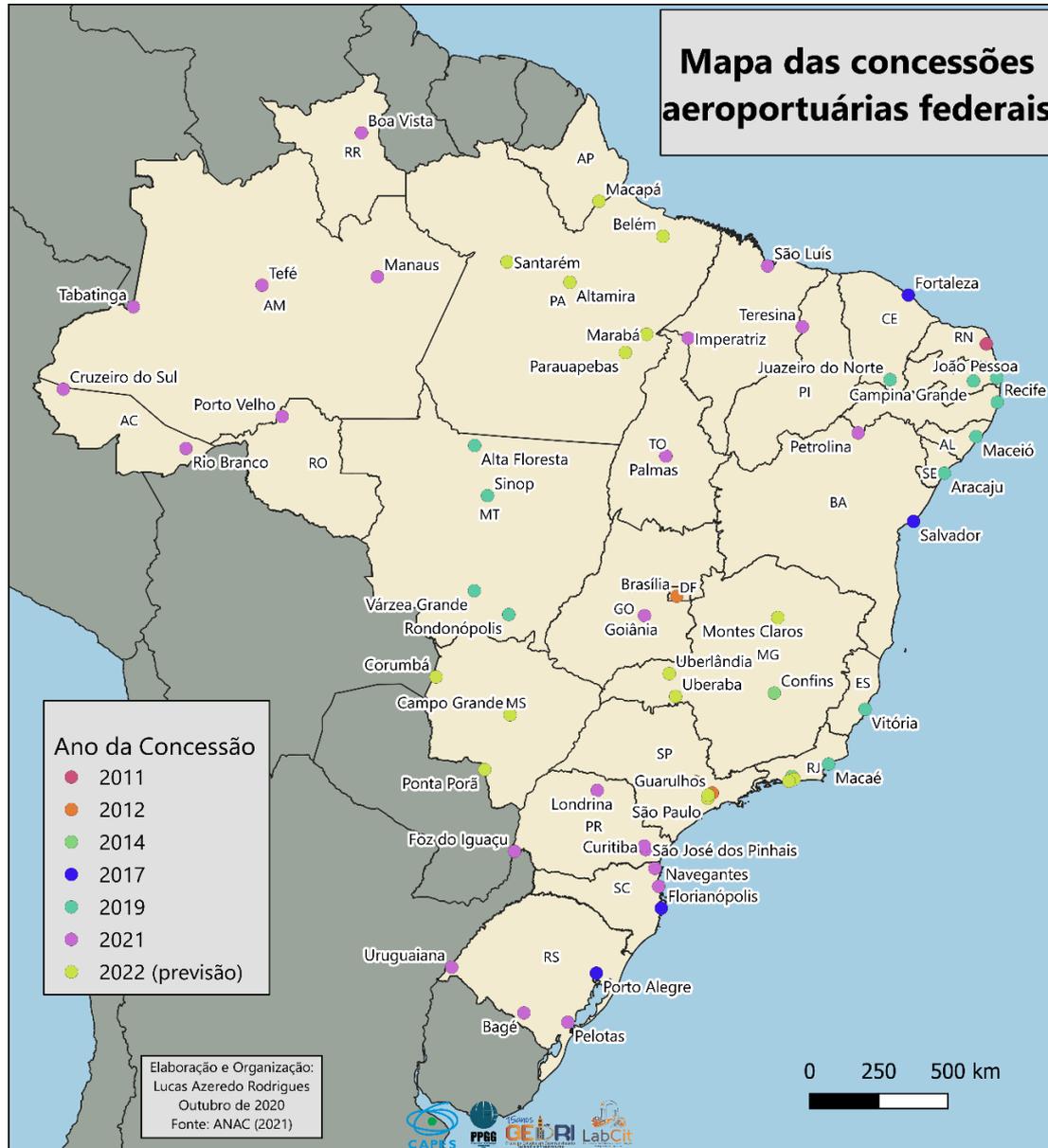
A geopolítica do onipresente planejamento territorial federal é retomada não apenas no combate da pandemia do novo-coronavírus<sup>8</sup>, mas na própria nova forma de concessão dos aeroportos. O sucateamento da INFRAERO é visível com os leilões em

---

<sup>8</sup> Ver mais em Silveira *at al* (2020).

blocos regionais. A figura 2, por exemplo, mostra a localização e o ano das concessões dos aeroportos federais no Brasil.

**Figura 2**



A título de complementação, a tabela 1 mostra “quem são as empresas” por trás das concessões, suas participações e o valor da fatia de mercado. Um dado alarmante é que da movimentação de passageiros no Brasil em 2021, quase 80% passaram por um aeroporto concedido (figura 3). O montante aumenta para 95% se adicionarmos os aeroportos que serão leiloados em 2022, dentre eles, o mais competitivo do Brasil, o de São Paulo (Congonhas).



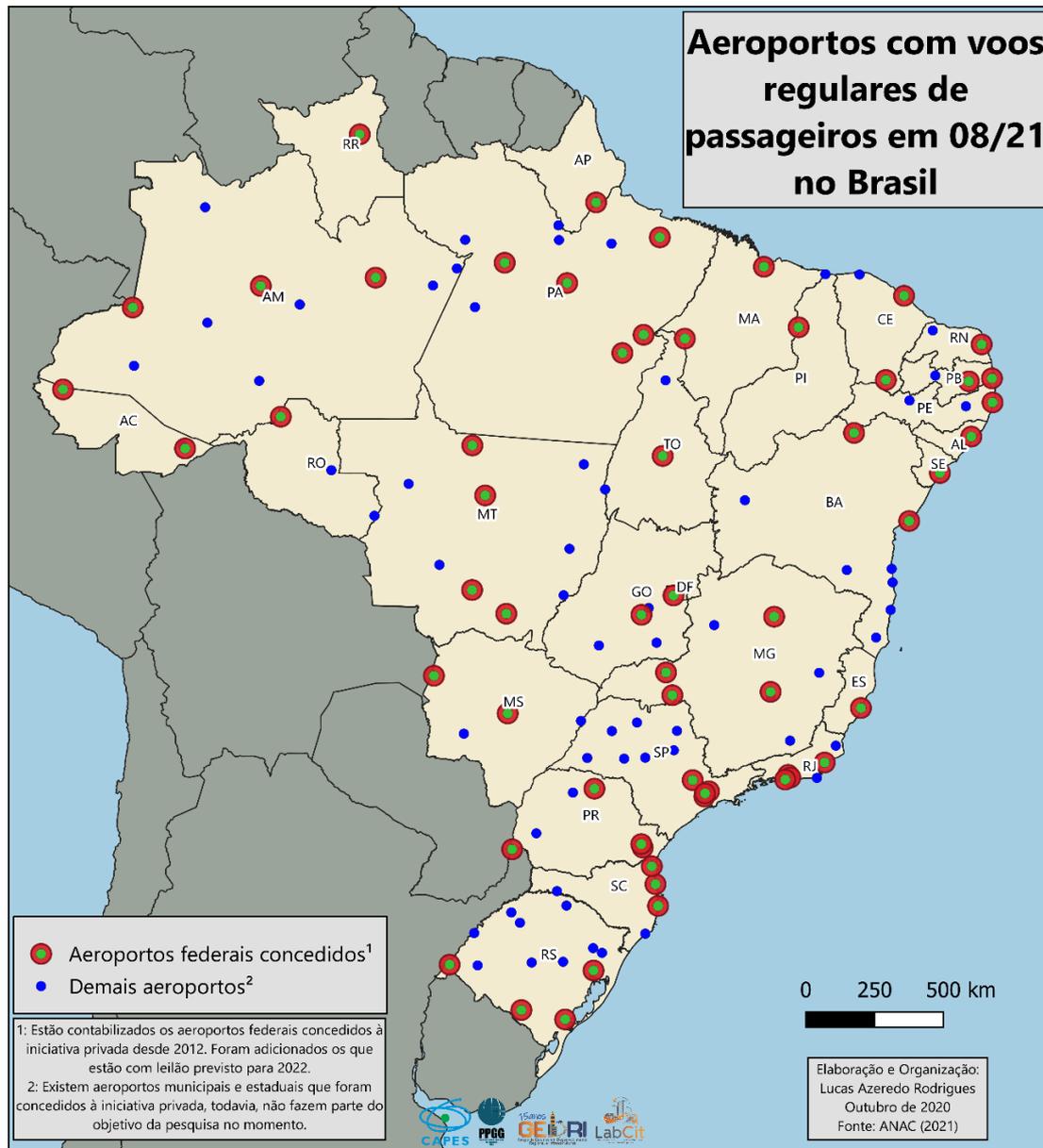
**Tabela 1. Concessões dos aeroportos federais no Brasil**

Rodada	Empresa	Aeroportos	Passageiros (2021 <sup>9</sup> )	Participação de mercado (%)
1 <sup>a</sup>				
	Inframerica*	São Gonçalo do Amarante	1.046.108	1,43
2 <sup>a</sup>				
	Aeroportos BRASIL*	Campinas	6.024.121	8,24
	Inframerica	Brasília	5.731.070	7,84
	Invepar/ACSF/INFRAERO	Guarulhos	1.327.215	18,15
3 <sup>a</sup>				
	CCR/Zurich Airports/ Munich			
	Airports/INFRAERO	Confins	3.834.700	5,24
	Changi/INFRAERO	Rio de Janeiro (Galeão)	1.855.400	2,54
4 <sup>a</sup>				
	Fraport	Fortaleza	2.169.200	2,97
	Fraport	Porto Alegre	2.498.350	3,42
	Vinci Airports	Salvador	3.015.320	4,12
	Zurich Airports	Florianópolis	1.228.098	1,68
5 <sup>o</sup>				
	AENA	Aracaju, Campina Grande, Santa Rita, Juazeiro do Norte, Maceió, Recife	6.910.797	9,45
	Grupo Socicam	Alta Floresta, Rondonópolis, Sinop e Várzea Grande	1.302.646	1,78
	Zurich Airports	Macaé e Vitória	1.087.111	1,48
6 <sup>a</sup>				
	CCR	Imperatriz, Palmas, Petrolina, São Luís e Teresina	2.737.957	3,75
	CCR	Bagé, Curitiba, Londrina, Foz do Iguaçu, Joinville, Navegantes, Pelotas, São José dos Pinhais e Uruguaiana	3.185.093	4,34
	Vinci Airports	Boavista, Cruzeiro do Sul, Manaus, Porto Velho, Rio Branco, Tabatinga e Tefé	2.058.021	2,81
7 <sup>a</sup>				
	Em estudo	Rio de Janeiro (SDU e RRJ), Montes Claros, Uberaba e Uberlândia	4.253.698	5,81
	Em estudo	Altamira, Marabá, Parauapebas, Santarém e São Paulo (CGH- RTE), Campo Grande, Ponta Porã e Corumbá	5.843.706	7,99
	Em estudo	Macapá e Belém	1.830.838	2,5
<b>Total</b>			<b>57.9 39.449</b>	<b>95,54</b>

Fonte - ANAC, 2021. Org-Autor, 2021

<sup>9</sup>Montante referente até o mês de agosto

Figura 3



Não obstante, o marketing do Ministério da Infraestrutura mostra “a grandeza do leilão” com o alto ágio<sup>10</sup>. Como exemplo, ao mostrar que obteve um ágio de 1.534% no leilão do bloco sul, envolve 9 aeroportos contabilizando um montante de 12,4 milhões de passageiros segundo a ANAC (2019), que teve a oferta inicial por apenas R\$ 130 milhões. Caso mantenha a projeção, serão 372 milhões de passageiros nos 30 anos.

<sup>10</sup> Disponível em: < <https://www.ppi.gov.br/6-rodada-de-concessoes-aeroportuarias-blocos-sul-norte-i-e-central> > Acesso em 27/10/2021.



Somando os R\$ 2,1 bilhões de outorga efetiva mais R\$ 2,9 bilhões, serão R\$ 5 bilhões diluídos (média de 13,8 milhões por mês).

A taxa de embarque está aproximadamente R\$ 36, resultando em uma receita de R\$ 13,3 bilhões ao longo de todo período de concessão. Ainda estamos desconsiderando as taxas de conexão, e para voos internacionais, a taxa de embarque pode ser quase o dobro. Além disso, existem as taxas cobradas pelo tráfego, passageiros em conexão, alugueis, dentre outras.

Não está sendo contabilizado o gasto, mas, os documentos com os demonstrativos financeiros (enviados anualmente para a ANAC) das empresas que hoje possuem concessão no país, mostram a lucratividade do setor, apesar do prejuízo da pandemia. Talvez, se o país tivesse investido no processo de vacinação de forma antecipada, e na própria contenção da difusão espacial do vírus, a retomada do crescimento seria acelerada, e não, lenta e gradual como está sendo momento.

Todavia, a receita e o lucro, podem ser bem superiores do que o projetado. Algo que poderia ser revertido para o Estado, caso não fosse o sucateamento da INFRAERO. Automaticamente, com um maior faturamento, a tendência é que houvesse uma diversificação de investimentos nas infraestruturas aeroportuárias do país, possibilitando uma melhora na prestação dos serviços, e, por conseguinte, uma redução da diferenciação espacial da distribuição dos aeroportos com serviços regulares no país.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A redução da atuação do Estado põe em xeque a ausência de um planejamento territorial eficaz. A longo prazo, a “entrega” de setores estratégicos para a iniciativa privada intensifica a competitividade entre os territórios, seguindo a lógica neoliberal acentuada no Brasil após o impeachment da Presidenta Dilma em 2016. Ainda assim, mesmo num cenário de pandemia, o Governo Federal segue loteando os aeroportos da INFRAERO a um custo baixo, comprometendo o desenvolvimento nacional a médio e longo prazos. É evidente que há uma ausência de políticas públicas no setor que incentive a aviação regional.

A logística corporativa opta por concentrar os voos ao adotar o sistema de *hub*. Em termos de custo-benefício, não há dúvida de que há uma redução, haja vista que há uma queda no custo de assento por quilômetro voado. Em contrapartida, privilegia



alguns pontos do território, geralmente aqueles aptos à fluidez demandada pelo transporte aéreo. O resultado é a competitividade que existe entre os grandes aeroportos e os menores, refletindo na centralização das operações.

O país precisa de políticas públicas que incentivem o setor, ao contrário de deixá-lo sob controle do mercado. Programas extintos devem ser repensados diante de novos cenários de desenvolvimento nacional. É visível a geração de renda e emprego a partir do fomento de circulação nas infraestruturas, neste caso, as aeroportuárias. Aos poucos a aviação regional estava sendo retomada, mas com a pandemia, parte desses planos foram suspensos. Esta temática precisa ser discutida novamente, e fazer parte do planejamento territorial da nação.

Os aeroportos são fundamentais para a manutenção dos sistemas de movimento no Brasil. Devem ser tratados como setores estratégicos no desenvolvimento regional e urbano. O nível de interações nas hinterlândias aeroportuárias destaca a importância da constituição dessas redes de circulação e de suas dinâmicas territoriais.

#### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ANAC. **Agência Nacional da Aviação Civil**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br> Acesso em: 09/10/2021

ANTUNES, Ricardo (org.). 2020. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0** 1. ed. São Paulo: Boitempo. 333 pp.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Estratégia de desenvolvimento e as três frentes de expansão no Brasil**: um desenho conceitual. Rio de Janeiro: Ipea, abr. 2013. (Texto para Discussão, n. 1.828).

CORRÊA, Roberto Lobato. **Caminhos paralelos e entrecruzados**. São Paulo: Editora da UNESP, 2018.

LEMONS, João Henrique Zoehler; RODRIGUES, Lucas Azeredo. Circulação, transportes e centralidade regional em Chapecó, Santa Catarina. **Revista da ANPEGE**, v. 17, n. 32, p. 22 - 48, jul. 2021.

OLIVEIRA, Bruno Martins de. **Transporte Aéreo de Passageiros no Brasil: uma análise dos impactos da regulação sobre o desempenho das empresas**. Trabalho de Conclusão de Curso. UNICAMP, Campinas-SP, 2011

PPI. **Programa de Parcerias de Investimentos: 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias – Bloco Sul, Norte I e Central**. Disponível em: < <https://www.ppi.gov.br/6-rodada-de-concessoes-aeroportuarias-blocos-sul-norte-i-e-central> > Acesso em 27/10/2021.



SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 54, p. 81-100, jun. 1977.

\_\_\_\_\_. **Economia Espacial: críticas e alternativas**. 2 ed., 3ª reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, Bruno Candido. Divisão territorial do trabalho e transporte interestadual de passageiros: mudanças recentes na circulação rodoviária. **GEOUSP Espaço e Tempo** (Online), [S. l.], v. 24, n. 3, p. 468-486, 2021.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas. In: Silveira, M. R. (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. 1ed. São Paulo: Outras Expressões, pp. 21- 67. 2011.

\_\_\_\_\_. Transport and logistics towards economic restructuring in Brazil. **Mercator**, Fortaleza, v. 17, mar. 2018.

\_\_\_\_\_. Circulação, transporte e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JÚNIOR, N. F. (Org.). **Circulação, transporte e logística no Brasil**. Florianópolis: Insular, 2019. p. 17-65.

\_\_\_\_\_. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. **Entre Lugar**, v. 11, n. 21, p. 45-74, 2020.

\_\_\_\_\_.; Felipe Jr, Nelson Fernandes; COCCO, Rodrigo Giralddi; FELÁCIO, Rafael Matos; RODRIGUES, Lucas Azeredo. Novel coronavirus (Sars-CoV-2): spatial diffusion and another level for the socialization of investments in Brazil. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, v. 22, p. 1-36, 2020.

\_\_\_\_\_. RODRIGUES, Lucas Azeredo. Reestruturação do transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina: da aviação regional para o sistema de hub. **GEOUSP Espaço e Tempo** (Online), [S. l.], v. 24, n. 3, p. 444-467, 2020.

\_\_\_\_\_. QUINTILHANO, Diogo. Os efeitos das concessões aeroportuárias no Brasil entre os anos de 2012 a 2018. **GEOSUL (UFSC)**, v. 34, p. 87-112, 2019.

RODRIGUES, Lucas Azeredo. **Transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial**. Dissertação (Dissertação em Geografia) – UFSC. Florianópolis, 2020

TEIXEIRA, Sergio Henrique Oliveira. Corporate planning and airport concession in Brazil. **Mercator** (FORTALEZA. ONLINE), v. 17, p. 1-15, 2018.