



Universidade de Brasília (UnB)

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas

Públicas (FACE)

Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais (CCA) Curso de

Graduação em Ciências Contábeis

DANIEL ENRICH LIMA

**A Pandemia do Covid-19 e os Impactos Operacionais e Financeiros nos Aeroportos de
Brasília, Galeão e Guarulhos**

Brasília – DF

2021

Professora Doutora Márcia Abrahão Moura

Reitora da Universidade de Brasília

Professor Doutor Enrique Huelva Unternbäumen

Vice-Reitor da Universidade de Brasília

Professor Doutor Diêgo Madureira de Oliveira

Decano de Ensino de Graduação

Professor Doutor José Márcio de Carvalho

**Diretor da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas
Públicas**

Professor Doutor Sérgio Ricardo Miranda Nazaré

Chefe do Departamento de Ciências Contábeis e Atuarias

Professor Doutor Alex Laquis Resende

Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Diurno

Professor Doutor José Lúcio Tozetti Fernandes

Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Noturno

Daniel Enrich Lima

A Pandemia do Covid-19 e os Impactos Operacionais e Financeiros nos Aeroportos de Brasília, Galeão e Guarulhos

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientador: Dr. Marcelo Driemeyer Wilbert

Brasília – DF

2021

LIMA, Daniel.

TÍTULO: A Pandemia do Covid-19 e os Impactos Operacionais e Financeiros nos Aeroportos de Brasília, Galeão e Guarulhos

Monografia (bacharelado) – Universidade de Brasília, Faculdade de Economia, Administração e Ciências Contábeis – FACE, 2021

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Driemeyer Wilbert

1.Covid-19. 2. Setor Aeroportuário. 3.Trafégo de Passageiros.
4.Impactos Financeiros.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente aos meus pais, pelo grande esforço em me proporcionar educação de qualidade. Ao meu pai Dirceu que sempre procurou me ensinar o valor da disciplina e da responsabilidade para que eu me mantivesse firme no caminho integro da evolução. À minha mãe Conceição, que como ninguém, fez o impossível para proporcionar uma vida repleta de educação e oportunidades, mantendo sempre as portas do mundo abertas para mim. Que o seu esforço para comigo e com meu irmão para sempre serão reconhecidos. Ao meu irmão Marcelo que após anos de convivência contínua sendo um grande amigo, sempre exercitando seu perdão e sua motivação a me manter no caminho do crescimento.

Gostaria de agradecer à minha esposa Ana Maria que sempre acreditou e me apoiou desde o início do nosso relacionamento. Sempre foi fonte de motivação para que eu superasse quaisquer barreiras e dificuldades. Sempre esteve ao meu lado a todos os momentos, e que foi por vezes minha única fonte de força e de alegria. Que todos os nossos momentos juntos me fizeram crescer como ser humano. Agradeço também ao meu enteado Rodrigo, que nele eu encontro a verdadeira necessidade de buscar ser a minha melhor versão, para poder servir como exemplo.

Agradeço à todos os meus amigos, sejam eles de origem acadêmica ou profissional, afinal ambos me fizeram crescer imensamente. Guilherme, André, Gustavo, Thiago, Rodrigo, Juan, Samara, Thais, Lucas, Letícia, entre outros muitos nomes que merecem ser lembrados, saibam que foram parte crucial do meu desenvolvimento.

Agradeço também ao meu professor orientador deste trabalho, que em momentos de incerteza e dúvidas, como tem o feito ao longo de todo o percurso acadêmico, mostrou-me o caminho a seguir. Desde o início de nosso contato, quando ministrava as aulas de matemática financeira, e programação fiscal e financeira, o professor Marcelo sempre demonstrou ser um dos mais preparados para propagar o conhecimento pelos mais diversos tipos de alunos que existem.

RESUMO

O presente estudo teve por objetivo analisar os impactos operacionais e financeiros nos aeroportos de Brasília, Galeão e Guarulhos devido a pandemia. Foram utilizados dados operacionais coletados pela Agência Nacional de Aviação Civil acerca do fluxo de passageiros e transporte de cargas. Foram discutidos os conceitos de pandemia, concessão pública e foi analisado que houve significativa redução no fluxo de passageiros e de cargas, e que a recuperação dessa movimentação ainda não ocorreu na íntegra. Os resultados deste estudo também evidenciaram que as disposições contratuais acerca dos riscos reduziram os impactos da pandemia no setor aeroportuário, porém, não foram suficientes para não impactar expressivamente os resultados financeiros. Surpreende que mesmo com a pandemia os aeroportos de Brasília e Guarulhos tiveram melhor resultado operacional do que em 2019. O aeroporto do Galeão apresentou piora do resultado.

Palavras-chave: Concessões; Aeroportos; Covid-19; Pandemia.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Movimentação de Passageiros no Aeroporto de Viracopos (milhares de passageiros) x Projeção do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA.....	5
Gráfico 2 – Movimentação Mensal de Passageiros Aeroporto de Brasília	12
Gráfico 3 – Movimentação Anual Passageiros Aeroporto Brasília Doméstico x Internacional	13
Gráfico 4 – Movimentação Mensal de Carga Aeroporto de Brasília	14
Gráfico 5 – Movimentação Anual de Carga Aeroporto de Brasília Doméstico x Internacional.....	14
Gráfico 6 – Movimentação Mensal de Passageiros Aeroporto do Galeão.	15
Gráfico 7 – Movimentação Anual de Passageiros Aeroporto do Galeão Doméstico x Internacional...	16
Gráfico 8 – Movimentação mensal de Carga Aeroporto do Galeão	17
Gráfico 9 – Movimentação Anual de Carga Aeroporto do Galeão Doméstico x Internacional.....	17
Gráfico 10 – Movimentação Mensal de Passageiros Aeroporto de Guarulhos.....	18
Gráfico 11 – Movimentação Anual de Passageiros Aeroporto de Guarulhos Doméstico x Internacional	19
Gráfico 12 – Movimentação mensal de Carga Aeroporto de Guarulhos	20
Gráfico 13 – Movimentação Anual de Carga Aeroporto de Guarulhos Domésticos x Internacional ...	20
Gráfico 14 – Receitas Operacionais do Aeroporto de Brasília.....	22
Gráfico 15 – Despesas Operacionais do Aeroporto de Brasília	23
Gráfico 16 – Resultado Operacional do Aeroporto de Brasília.....	23
Gráfico 17 – Receitas Operacionais do Aeroporto do Galeão	24
Gráfico 18 – Despesas Operacionais do Aeroporto do Galeão	24
Gráfico 19 – Resultado Operacional do Aeroporto do Galeão	25
Gráfico 20 – Receitas Operacionais do Aeroporto de Guarulhos	26
Gráfico 21 – Despesas Operacionais do Aeroporto de Guarulhos	27
Gráfico 22 – Resultado Operacional do Aeroporto de Guarulhos	27

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Evolução dos Editais das Rodadas de Concessão	6
Quadro 2 – Variáveis utilizadas	11

LISTA DE SIGLAS

ANAC – Agencia Nacional de Aviação Civil

COVID-19 - Coronavirus Disease 2019

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

OMS - Organização Mundial da Saúde

OPAS- Organização Pan-Americana de Saúde

IATA – Associação Internacional de Transportes Aéreos

CNT – Confederação Nacional dos Transportes

IPCA – Índice de Preços ao Consumidor Amplo

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. REVISÃO DE LITERATURA	2
2.1 Problemas Econômicos Sob a Ótica do Governo	2
2.2 Concessões Públicas	3
2.3 Concessões Públicas de Aeroportos.....	4
2.4 Pandemia do Covid-19 no Brasil	7
2.5 Revisão de Estudos Aplicados	8
3. METODOLOGIA.....	9
4. RESULTADOS	12
4.1 Resultados Operacionais	12
Brasília	12
Galeão	15
Guarulhos	18
4.2 Resultados Financeiros	21
Brasília	22
Galeão	23
Guarulhos	26
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

1. INTRODUÇÃO

Em dezembro de 2019 deu-se início a uma crise sanitária na China que se alastrou no mundo inteiro. A epidemia do Covid-19 iniciada na China em meados de março seria considerada pela Organização Mundial da Saúde – OMS como uma pandemia. As diversas medidas para conter o avanço da doença trouxeram impactos sociais e econômicos dramáticos (OPAS, 2021).

O cotidiano dos países veio a ser drasticamente afetado devido às medidas de isolamento social e interrupção parcial de circulação da população, adotadas por diversos países (OPAS, 2021; AQUINO et al. 2020).

A contínua evolução dos contratos de concessões no setor aeroportuários, desde sua distribuição de riscos à sua regulação (MACHADO et al. 2019) contribuiu para redução do impacto econômico-financeiro das empresas concessionárias.

A redução quase que total do fluxo de passageiros e expressiva redução no transporte de cargas trouxe impactos às operações do setor aeroportuário de maneira alarmantes como veremos nos estudos aqui apresentados (ANAC, 2021). Faz-se necessário o desenvolvimento de estudos nessa temática a fim de realizar planos de contingências, novos estudos de viabilidade e a contínua evolução dos modelos contratuais e operacionais.

Dado esse contexto da pandemia do Covid-19 e da redução da movimentação de passageiros nos aeroportos, surge a questão de pesquisa: Qual o impacto da pandemia do Covid-19 sobre as concessões dos aeroportos de Brasília, Galeão e Guarulhos em 2020?

Entender o impacto da pandemia do Covid-19 sobre as concessões públicas e operações aeroportuárias, ajuda a desenvolver e definir novos avanços nas estruturas contratuais e operacionais, que impactam todo o desenvolvimento da sociedade.

Assim, o objetivo do presente estudo é evidenciar os impactos da pandemia nos aeroportos de Brasília, Galeão e Guarulhos em relação à aspectos operacionais e financeiros. Espera-se que este estudo auxilie no entendimento do impacto da pandemia nos aeroportos e inspire novos estudos na área.

Após esta seção introdutória, na seção seguinte apresenta-se uma revisão de literatura em que se discute o problema da agência, a questão das concessões públicas, a concessão de aeroportos no Brasil, a pandemia do Covid-19 e uma revisão de estudos aplicados. Na terceira seção apresentam-se os dados e método de análise. Em seguida os resultados são apresentados e discutidos na seção 4. Por fim, na seção 5, tem-se as considerações finais.

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Riscos Econômicos Sob a Ótica do Governo

O estudo da teoria da agência deu-se pela necessidade de estudar os problemas oriundos do compartilhamento de riscos entre um grupo ou indivíduos e os conflitos de interesses dos associados. A literatura aponta aprofundamento dos estudos do que vem a ser chamado de problema de agência quando partes cooperantes tem uma divisão de trabalho em busca de objetivos diferentes segundo Ross (1973). Para o presente estudo a teoria da agência exemplifica muito bem a relação entre o principal, a União, poder concedente, e o agente, o concessionário.

A assimetria de informação, definida por Nascimento e Reginato (2008) como as informações incompletas a disposição do principal como contratante e do agente como contratado. Essa diferença nas informações a disposição de ambas as partes no contrato pode gerar desequilíbrio ou prejuízos futuros.

Parte dos problemas econômicos enfrentados pelas entidades e administração pública são as incertezas do futuro que vem a acentuar ou atenuar os riscos envolvidos. No Brasil, a lei nº 8.666 de 1993 que disserta acerca dos contratos administrativos impõe ao poder público, contratante, os riscos extraordinários. Ao particular, contratado, atribui responsabilidade aos riscos ordinários. Para Di Pietro (2019), o equilíbrio econômico financeiro se dá no momento em que o contrato é estabelecido, com a definição dos encargos e das remunerações e partem de princípios como equidade, razoabilidade, continuidade.

2.2 Gestão do Estado e as Concessões Públicas

A Administração Pública é o conjunto de órgãos, serviços e agentes do Estado que procuram atender às necessidades da sociedade. Ela atua para garantir os interesses públicos por meio da prestação de serviços (PALUDO, 2012, p. 21 e 23). Dentro da sua atuação, podemos separar sua atividade em dois espectros de maior e menor importância: o planejamento e a execução, respectivamente.

A administração tem a obrigação de planejar como será feita a utilização de seus recursos em prol dos benefícios futuros da sociedade. Em vista que esses recursos são finitos e limitados, é necessário um estudo que avalie e defina as prioridades da sua utilização em prol dos benefícios futuros advindos desses investimentos. Uma das soluções para a falta de recursos para investimentos, são as concessões públicas.

As concessões públicas são contratos firmados entre a administração pública e uma empresa privada, para conceder à mesma o direito de explorar e executar uma atividade econômica ou um serviço público. Regida pela lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, define:

“II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegados pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;” (Brasil, 2021)

Os contratos de concessões podem trazer grandes vantagens para a população, principalmente quando executados por empresas privadas hábeis e idôneas. Entre as principais vantagens associadas a essa modalidade de regulação estão a melhora na eficiência do gasto público, melhores resultados na relação entre qualidade e preços, e adoção de procedimentos mais eficientes (PÉREZ, 2014).

2.3 Concessões Públicas de Aeroportos

Para acompanhar o crescimento da aviação no país, fez-se necessário a expansão da infraestrutura aeroportuária, e para isso, foi criada a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO. A INFRAERO tem como finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (BRASIL, 1972).

Os contratos de concessão pública de aeroportos têm início no lançamento do edital pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, que definem as condições de cada contrato, podendo haver diferenças para cada aeroporto. Os contratos são submetidos ao Tribunal de Contas da União – TCU que fazem revisão do proposto a fim de reduzir riscos de execução e desequilíbrio econômico-financeiro.

Os modelos de concessão possuem riscos inerentes a qualquer atividade econômica. Conforme foi visto na lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 a doutrina nacional ainda estabelece ao concessionário a responsabilidade “por sua conta e risco”. Marcos Augusto Perez disserta que “muito embora inequivocamente majoritária, essa posição — que doravante denominaremos doutrina tradicional do risco na concessão — não disfarça um despreocupado apego à repetição de textos clássicos, cujo questionamento parece-nos fundamental na atualidade”.

A disposição das partes acerca das responsabilidades quanto aos riscos é tópico de discussão importante ao analisar os contratos de concessão. Essa problemática é bem definida quando analisadas sob a ótica de problemas econômicos conhecidos como a teoria da agencia, a assimetria da informação, risco moral problemas de custos de transação, problemas de contratos incompletos e problemas de incertezas segundo Vêras e Albuquerque (2020).

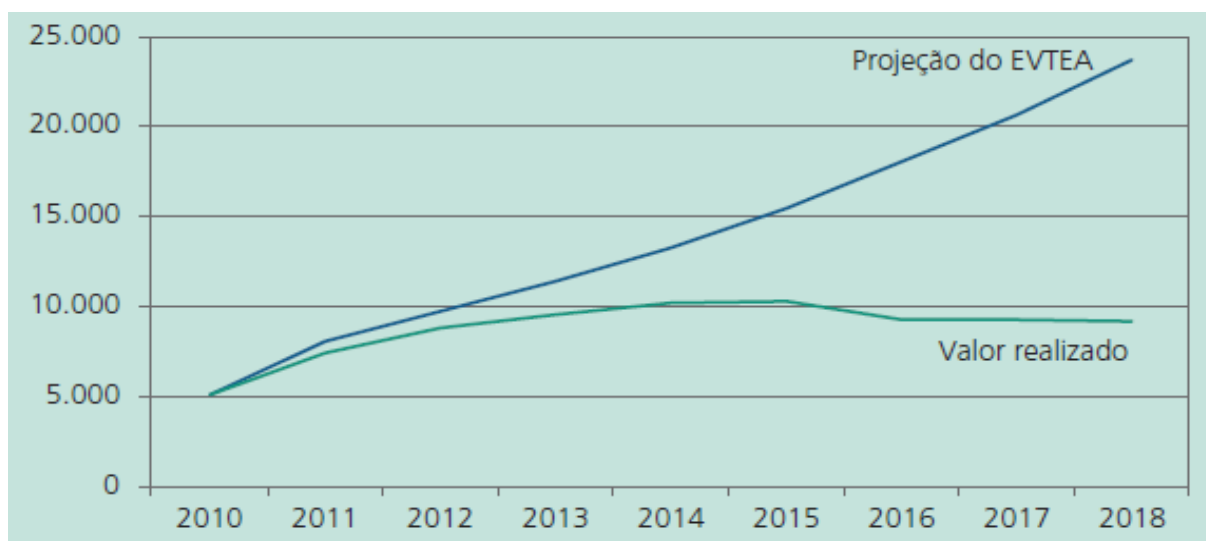
No Brasil, a cada nova rodada de leilões foram sendo feitas alterações nos contratos e suas particularidades, buscando a evolução e melhorias nessa parceria concedente-concessionária. O processo foi considerado experimental para Vêras e Albuquerque (2020).

A primeira rodada foi marcada pela atribuição da responsabilidade de exploração da torre de controle ao operador aeroportuário, atribuição essa que não seguiu adiante nas próximas rodadas (VÉRAS E ALBUQUERQUE, 2020).

Nas 2^a e 3^a rodada foram feitas mudanças nessa parceria comercial que é a concessão pública, nelas a INFRAERO veio como sócia das empresas em 49% o capital. Isso, porém, também não funcionou, afinal de contas engendrava responsabilidades financeiras da INFRAERO para com as concessionárias, diminuindo assim a eficiência da concessão pública em arrecadar fundos e investimentos de terceiros nos setores. Afinal de contas teria que arcar com parcelas da viabilização do projeto bem como da outorga (MACHADO et al. 2019).

Em 2014 o Brasil adentrava uma crise econômica. Essa crise associada ao fim do ciclo de alta do preço das *commodities*, os escândalos de corrupção investigados pela Operação Lava Jato e a crise política que acompanhou o impeachment da presidenta Dilma Rousseff, elevaram o risco país e as incertezas quanto ao cenário econômico (BARBOSA, 2017). Por isso, ainda em meados a 2^a e 3^a rodada, as propostas se mostraram inexecutáveis decorrentes à baixas demandas frente às estimativas, demonstradas no Gráfico 1. Isto é, a movimentação de passageiros efetiva ficou abaixo da projeção.

Gráfico 1 - Movimentação de Passageiros no Aeroporto de Viracopos (milhares de passageiros) x Projeção do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA



Fonte: Machado et al (2019).

Já na 4^a rodada mudou-se a sistemática das obrigações de ambas concedentes e concessionárias. Extinguiu-se a obrigatoriedade de participação da INFRAERO no capital social. Também houve mudanças nos prazos para pagamentos da outorga, onde 25% seriam pagos no ato de assinatura do contrato e os 75% residuais seriam pagos a partir do sexto ano de vigência do contrato (VÉRAS E ALBUQUERQUE 2020).

Para a 5ª rodada foram feitas mudanças afim de trazer investimentos para aeroportos deficitários fora do foco dos investidores, incentivando subsídios cruzados com aeroportos superavitários. A meta era conceder aeroportos em um conjunto de bloco onde existiam aeroportos superavitários e deficitários, de maneira que os superavitários financiariam investimentos no deficitário (VÉRAS E ALBUQUERQUE 2020).

No Quadro 1 é demonstrado a evolução histórica das características contratuais presentes nos editais da primeira até a quinta rodada de concessões públicas aeroportuárias no Brasil.

Quadro 1 - Evolução dos Editais das Rodadas de Concessão

	Primeira rodada	Segunda rodada	Terceira rodada	Quarta rodada	Quinta rodada
Participação da (Infraero) (%)	0	49		0	
Outorga	Outorga fixa anual	Outorga fixa anual Outorga variável		Outorga fixa (25% + ágio adiantado; carência; <i>ramp up</i>) Outorga variável	Outorga fixa (100% adiantada) Outorga variável (carência e <i>ramp up</i>)
Ágio	São Gonçalo do Amarante 229%	Guarulhos 374% Brasília 673% Viracopos 160%	Galeão 294% Confins 66%	Fortaleza 18% Salvador 113% Florianópolis 58% Porto Alegre 852%	Nordeste 1.010% Sudeste 830% Centro-Oeste 4.739%
Gatilhos de <i>capital expenditure</i> (Capex)	Com gatilho	Grandes investimentos sem gatilho			Com gatilho
Obras públicas	Anexo 3 ao Contrato de Concessão: obras do poder público			Ausente	
Capital mínimo	5% a 10% do Capex dos primeiros cinco anos			25% da outorga fixa + ágio	
Perfil vencedor	Predomínio de construtoras nacionais			Predomínio de operadoras estrangeiras	

Fonte: Machado et al (2019).

Em 2020, devido à pandemia do Covid-19, foram implementadas diversas medidas a fim de realocar os riscos entre concedente e concessionária e minimizar os prejuízos financeiros advindos dessa crise econômica. Por meio da Lei nº 4.034, de 5 de agosto de 2020, e da Medida Provisória 925, os pagamentos das outorgas fixas e variáveis estipuladas nos contratos de concessão para maio e julho foram reprogramadas para dezembro de 2020.

A pandemia foi considerada pelo Ministério da Infraestrutura e pela ANAC como um caso atípico, e que os prejuízos não fazem parte dos riscos assumidos pela iniciativa privada, sendo compensados pelo governo federal. A ANAC então aprovou a compensação dos prejuízos gerados pela pandemia no ano de 2020 aos operadores aeroportuários abordados neste

presente estudo. Para o aeroporto de Brasília, Galeão e Guarulhos, foram publicadas as decisões no Diário Oficial nº 214, nº 207 e nº215

2.4 Pandemia do Covid-19 no Brasil

Em dezembro de 2019 foi declarado estado de crise sanitária na China, tendo em vista a epidemia do novo coronavírus SARS-COV-2, chamado de Covid-19 (AQUINO et al. 2020). Essa crise viria a se alastrar por todo mundo, sendo considerada pela Organização Mundial da Saúde - OMS uma pandemia no dia 11 de março de 2020 através do discurso do seu diretor (OMS, 2020). Defini-se pandemia como a disseminação de uma doença que alcança o mundo todo, uma epidemia que se espalha globalmente.

Apesar de baixa taxa de letalidade geral, que está em torno de 2,8% no Brasil (MINISTÉRIO DA SAUDE, 2021), o Covid-19 tem alta transmissibilidade. O vírus pode ser transmitido por pessoas com sintomas graves da doença, sintomas leves e até pessoas assintomáticas. O vírus é transmitido principalmente por gotículas contaminadas através das vias aéreas, e pode persistir nas superfícies por algumas horas ou até por vários dias, aumentando a probabilidade de contaminação (OPAS 2021).

Para evitar que a disseminação dessa nova doença avançasse mais rapidamente, a OMS recomendou uma série de precauções que ajudam a conter a taxa de infecção. Entre elas está a utilização de máscaras, distanciamento social e isolamento das pessoas com suspeita ou caso confirmado da doença (AQUINO et al. 2020). Gradualmente algumas novas medidas passaram a ser impostas pelos governos afim de conter a transmissão do vírus. Entre elas o fechamento de escolas e universidades, fechamento total de fronteiras, paralização da aviação global, fechamento de serviços que não eram considerados essenciais, como de saúde e abastecimento de alimentos. Houve até a proibição completa da circulação das pessoas por determinado período, em diversos países, inclusive em diversos estados do Brasil segundo Aquino et al. (2020).

A British Broadcasting Corporation – BBC (2021) evidenciou exemplos de países que fecharam as fronteiras para viajantes do Brasil. O Poder 360 (2021) mostrou que em março de 2021, o Brasil era o segundo país com mais restrições para entrada em países no exterior,

totalizando 17. De acordo com a Cable News Network Brasil – CNN Brasil (2021) em meados de julho de 2021 diversos países já adotavam o “passaporte vacina” onde por meio de comprovação digital de vacinação, que permitiria o livre acesso a fronteiras, bares e restaurantes.

A título de exemplo, no Distrito Federal, por meio do decreto nº 41.842, de 26 de fevereiro de 2021, divulgado no Diário Oficial do Distrito Federal, foi decretado *lockdown* total, interrompendo todas as atividades não essenciais.

2.5 Revisão de Estudos Aplicados

Para o presente estudo foi feita uma revisão da literatura quanto às concessões públicas no Brasil, a evolução das concessões aeroportuárias, a distribuição dos riscos ordinários e extraordinários nos contratos de concessão. Também foram revisados estudos acerca do Covid-19, seus impactos na sociedade e métodos de prevenção.

Di Pietro (2019) elabora completo estudo acerca das parcerias da Administração Pública. Analisa as relações entre a as empresas e a Administração Pública em busca de parcerias, instrumentos de descentralização, e a continua evolução para modelos horizontais de cooperação. Desenvolve intensa análise das relações de parcerias, fundamentadas em princípios juristas e legais afim de esclarecer e ponderar acerca da legalidade e equilíbrio das parcerias público-privadas.

A partir da análise dos dados levantados na pesquisa realizada por Gonçalves, Bandeira (2020), foram avaliados os impactos da pandemia de coronavirus em setores estratégicos de infraestrutura, como aeroportos e rodovias. O estudo evidenciou a necessidade de atuação do Estado através de órgãos reguladores a fim de garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões públicas. Segundo esses autores, a intervenção pública é maneira de se reduzir os elevados custos administrativos para as partes contratuais. Trouxe, porém análise importante nas recentes tomadas de decisões. Evidenciou a necessidade de se observar questões como governança, gestão de risco de risco e controles sob a ótica do contexto individual de cada empresa, levantando as situações de inadimplências antes da crise.

Machado et. al. (2019) elaborou estudo analítico descritivo acerca do histórico das concessões aeroportuárias no Brasil. A análise baseada em dados financeiros e comparação histórica da evolução desses contratos permitiu ao estudo identificar as principais fragilidades de cada modelo de concessão. O estudo evidencia a melhora na eficiência nos modelos de concessão e de regulação do setor, salientando que há espaço para mais melhoras, e que estas trazem mais segurança e melhor estrutura de financiamento para o desenvolvimento da infraestrutura nacional aeroportuária.

Os estudos realizados pela Organização Pan-Americana da Saúde – OPAS e da Organização Mundial da Saúde – OMS foram de suma importância no combate ao alastramento do Covid-19. Sua iniciativa em difundir informação e subsidiar referencial teórico para instruir e consolidar medidas preventivas para contenção da doença foram primordiais nas tomadas de decisão que afetaram todas as esferas econômicas e sociais durante a pandemia de 2020 (OMS, 2021).

A Associação Internacional de Transporte Aéreo realizou estudos estimatimando o fluxo de passageiros no período pós pandemia. Os estudos realizados em julho de 2020 apontaram um aumento da queda estimada de 46% para 55% do fluxo de passageiros. Apontam estimativas de Aumento de 62% nesse fluxo para os anos de 2021, em relação a 2020 e estimam uma recuperação total apenas para 2023 (IATA, 2020).

A 6ª rodada de pesquisa de impacto no transporte – Covid-19 da Confederação Nacional dos Transportes – CNT estimou que 18,4% do setor de transporte permanece em prejuízo em 2021, 25,2% até 2022 e 53,4% não conseguem prever quando terminarão os prejuízos.

3. METODOLOGIA

O presente estudo é de caráter quantitativo descritivo e retrospectivo concentrado em identificar os impactos da covid-19 associados à distribuição de risco dos contratos de concessão.

A fim de contextualizar a evolução dos contratos de concessões aeroportuários e os impactos financeiros decorrentes desse modelo de negócio, foi evidenciado brevemente o histórico desses contratos. Foi evidenciado a evolução da 1ª rodada de concessões até a 5ª.

A pandemia de 2020 causada pelo vírus da Covid-19 trouxe impactos globais nos setores do comércio e de serviço. Todo o mundo foi afetado pelos efeitos dessa pandemia. O objetivo da pesquisa foi evidenciar como se deu o impacto financeiro e operacional sobre os aeroportos estudados. A fim de entender o impacto direto da pandemia e das medidas preventivas para conter o alastramento da doença, foram analisadas as receitas e despesas operacionais, e o fluxo de passageiros e de cargas dos aeroportos. Também foram analisados os impactos nos contratos decorrentes da pandemia, como nas revisões contratuais que se deram nas decisões do Ministério da Infraestrutura e ANAC neste estudo citados.

A escolha dos três aeroportos elencados para o estudo foi feita com uma ponderação acerca da relevância, tendo em vista maior fluxo de passageiros, cargas, relevância econômico-política no país, e disponibilidade de dados, sendo definidos o Aeroporto Internacional de Guarulhos (São Paulo), o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim – Galeão (Rio de Janeiro) e o Aeroporto Internacional de Brasília (Distrito Federal).

Os dados operacionais utilizados foram referentes aos anos de 2018, 2019, 2020 e 2021. Para a análise dos dados acerca da movimentação total dos passageiros, foi utilizado a soma dos passageiros pagantes e os não pagantes que transitaram por cada aeroporto. Analisando os dados acerca da movimentação total de carga pelos aeroportos, foi utilizado a soma das cargas pagas e as não pagas que transitaram pelos aeroportos.

Os dados operacionais foram retirados diretamente do site da ANAC. A agência disponibiliza um conjunto de dados estatísticos dos transportes aéreos e dos voos e operações aéreas. Desse conjunto de dados, foram retiradas informações acerca do fluxo de passageiros total e do fluxo de carga total que circularam por cada aeroporto.

Os dados operacionais foram coletados e segregados de maneira a serem apresentados mensalmente para cada ano. Foi feita análise das variações ao longo do tempo, relacionando-os ao período em que se deu a pandemia do Covid-19 e os seus efeitos na atividade operacional.

Foram analisadas as informações financeiras dos anos de 2018, 2019 e 2020. Não foi feito estudo financeiro a respeito do ano de 2021 pois o mesmo encontra-se em curso durante a elaboração dessa pesquisa, não proporcionando dados financeiros consolidados e confiáveis acerca do ano competente.

No âmbito das receitas utilizamos as receitas operacionais líquidas divulgadas nas demonstrações financeiras divulgadas pelas empresas. Foram consideradas operacionais os dois tipos de receitas base das concessões segundo Rubens et al. (2018), a receita de serviço de obra e a receita de serviços de operação. Para analisar as despesas operacionais consideramos todas as despesas que compõe a demonstração de resultados do exercício antes das receitas e despesas financeiras. Nela estão o custo dos serviços prestados, despesas administrativas e outras receitas e despesas operacionais. Nessas outras receitas operacionais estão inclusas as de reequilíbrio financeiro concedido aos aeroportos devido ao prejuízo da pandemia do Covid 19.

Os dados financeiros foram obtidos no site do Governo Federal na área de assuntos acerca das concessões aeroportuárias disponibilizadas pela ANAC (Agencia Nacional de Aviação Civil). Lá foram encontradas as demonstrações financeiras dos três aeroportos escolhidos para a pesquisa.

Os dados financeiros foram coletados e apresentados de maneira anual, corrigidos pela inflação utilizando o IPCA, retirados das respectivas demonstrações financeiras divulgadas.

No Quadro 2 são apresentadas as variáveis utilizadas para o estudo.

Quadro 2 – Variáveis utilizadas

Variável	Descrição	Fonte
Total de Carga Transportada	Essa variável mensura todas as cargas transportadas que passam pelos aeroportos, sejam elas pagas ou gratuitas.	Base de Dados Abertos ANAC
Total de Passageiros	Essa variável mensura a quantidade de passageiros transportados que passam pelos aeroportos, sejam eles pagos ou gratuitos.	Base de Dados Abertos ANAC
Receitas Operacionais Líquida	Essa variável mensura a entrada de receita operacional pela entidade nos exercícios descritos.	Demonstrações Financeiras divulgadas pelas empresas, também divulgadas pela ANAC
Despesas Operacionais Líquida	Variável que neste presente estudo englobou os custos de prestação de serviço, despesas operacionais, e Outras Receitas e despesas operacionais.	Demonstrações Financeiras divulgadas pelas empresas, também divulgadas pela ANAC
Resultado Operacional Líquido	Variável que neste presente estudo foram calculados pela diferença entre Receita operacional Líquida e Despesas Operacionais Líquidas	Demonstrações Financeiras divulgadas pelas empresas também divulgadas pela ANAC

Fonte: Elaboração própria.

4. RESULTADOS

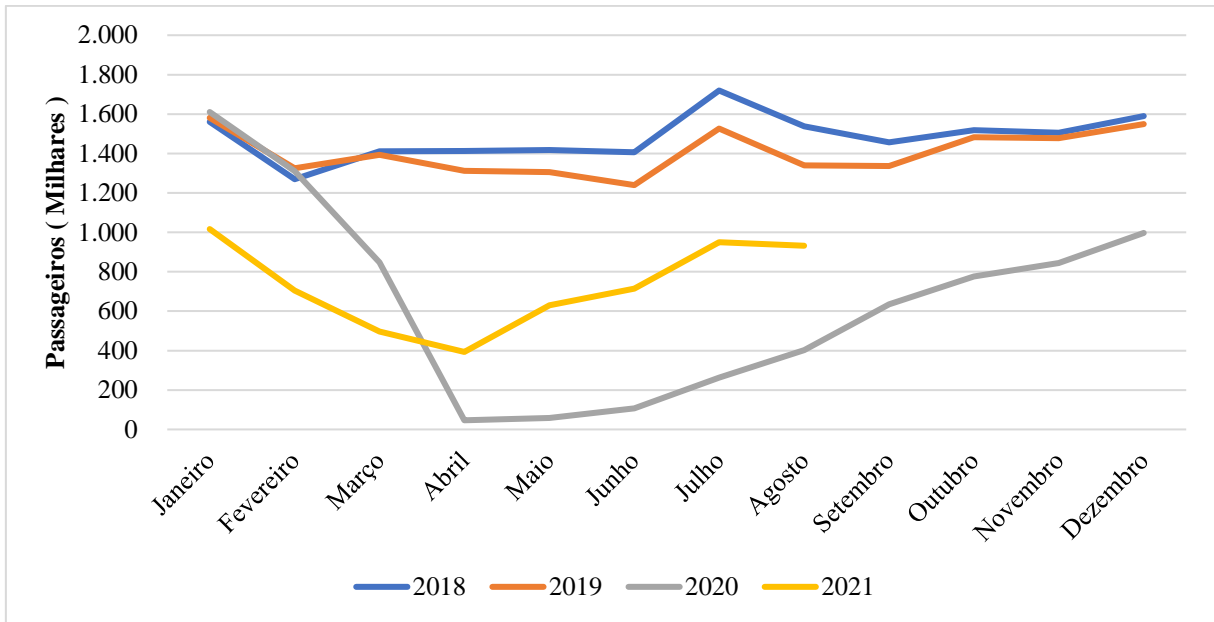
4.1 Resultados Operacionais

Foram feitas análises do fluxo de passageiros e cargas nos anos de 2018, 2019, 2020 e 2021. O objetivo foi comparar o aumento ou diminuição ao longo dos anos, bem como do impacto da pandemia nesse fluxo. Os dados a seguir estão apresentados segregados por aeroportos. Os dados de fluxo de passageiros e de carga do ano de 2021 não estão completos pois durante o presente estudo o ano ainda estava em curso.

Brasília

No Gráfico 2 a seguir apresenta-se a movimentação de passageiros no aeroporto de Brasília de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2021. Observa-se que em 2020 ocorreu uma queda importante na movimentação de passageiros a partir de março, em comparação aos anos anteriores. O fluxo de passageiros em abril de 2020 apresentou uma variação negativa de 96 % em relação ao mesmo mês do ano passado. Constata-se também que a movimentação de passageiros até agosto de 2021 mantém-se baixas, representando 70% do fluxo de passageiros em 2019.

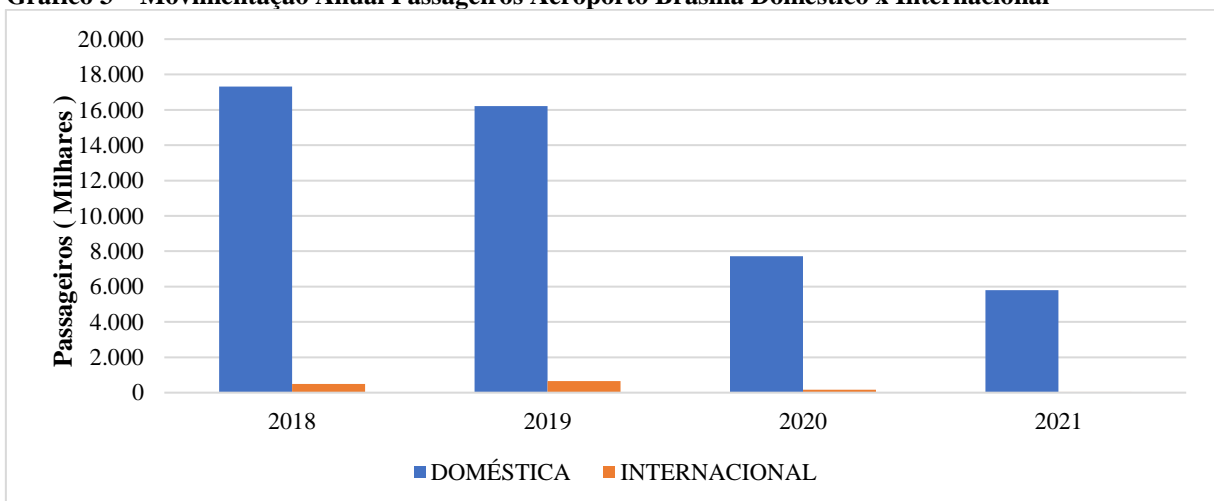
Gráfico 2 – Movimentação Mensal de Passageiros Aeroporto de Brasília.



Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No Gráfico 3 a seguir, apresenta-se a movimentação de passageiros do Aeroporto de Brasília de maneira anual, para os voos domésticos e internacionais. A movimentação de passageiros nos voos domésticos para os anos 2018, 2019, 2020 e 2021 representam, respectivamente, 97%, 96%, 98% e 99% do total de voos domésticos e internacionais.

Gráfico 3 – Movimentação Anual Passageiros Aeroporto Brasília Doméstico x Internacional

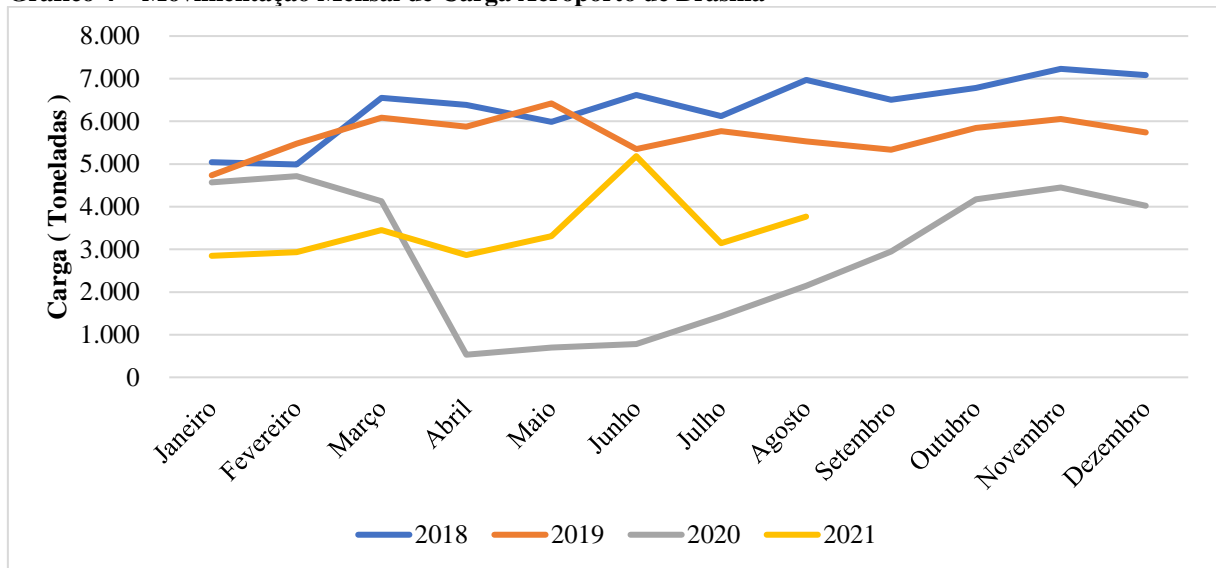


Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No Gráfico 4 a seguir apresenta-se a movimentação de carga pelo aeroporto de Brasília de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2021. Apesar de o transporte de cargas representar menor risco para o contágio humano pela doença, ainda assim foi afetado significativamente

pelos eventos da pandemia. Em abril de 2020 o fluxo de passageiros apresentou variação negativa de 91% em relação ao mesmo mês do ano passado. Em agosto de 2021 a movimentação de cargas ainda estava em baixa, representando 70% da movimentação do mesmo mês de 2019.

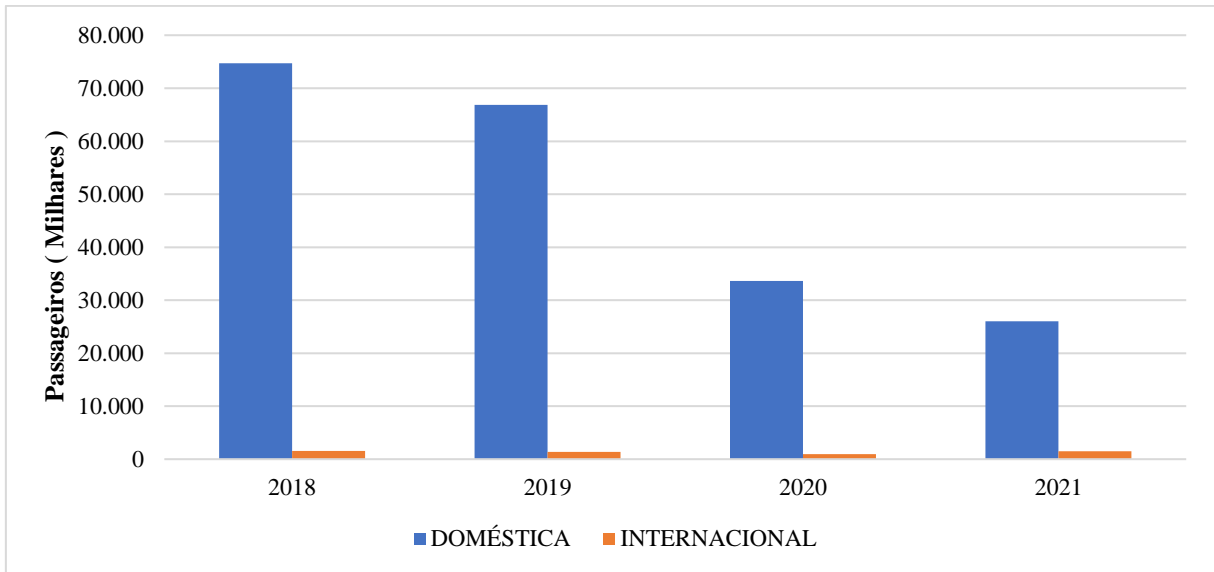
Gráfico 4 – Movimentação Mensal de Carga Aeroporto de Brasília



Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No gráfico 5 a seguir apresenta-se a movimentação de carga no Aeroporto de Brasília de maneira anual, para os voos domésticos e internacionais. A movimentação de carga nos voos domésticos para os anos de 2018, 2019, 2020 e 2021 representam, respectivamente, 98%, 98%, 97% e 95 % do total de voos domésticos e internacionais.

Gráfico 5 – Movimentação Anual de Carga Aeroporto de Brasília Doméstico x Internacional

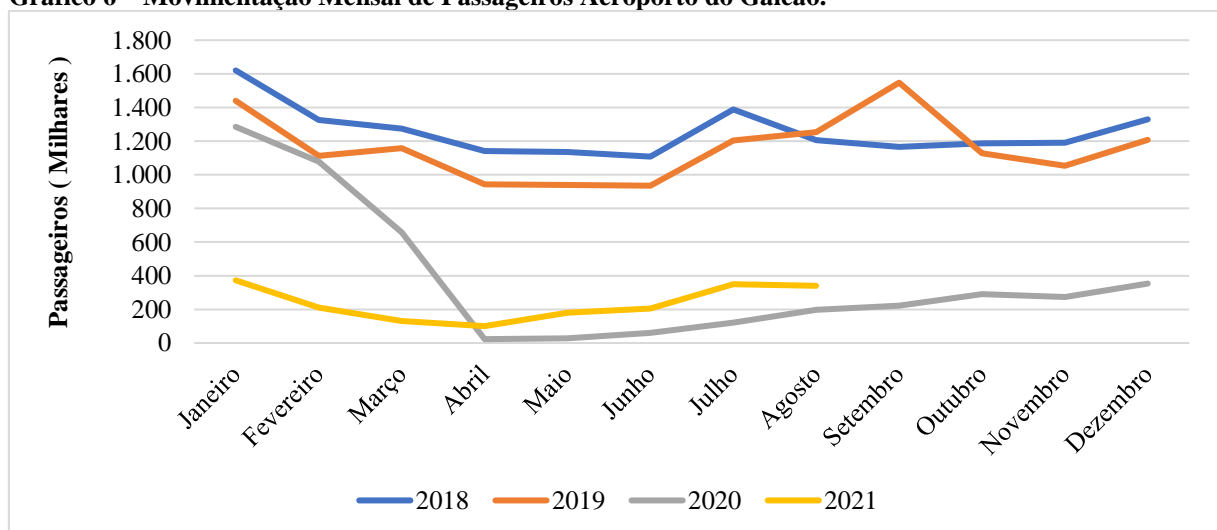


Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

Galeão

No Gráfico 6 a seguir apresenta-se a movimentação de passageiros no aeroporto do Galeão de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2021. Observa-se que em 2020 ocorreu uma queda significativa na movimentação de passageiros. Em abril de 2020 a movimentação de passageiros apresentou uma variação negativa de 98% em relação ao mesmo mês do ano passado. Essa queda na movimentação de passageiros se mantém até agosto de 2021, onde a movimentação representa apenas 26% da movimentação do mesmo mês no ano passado.

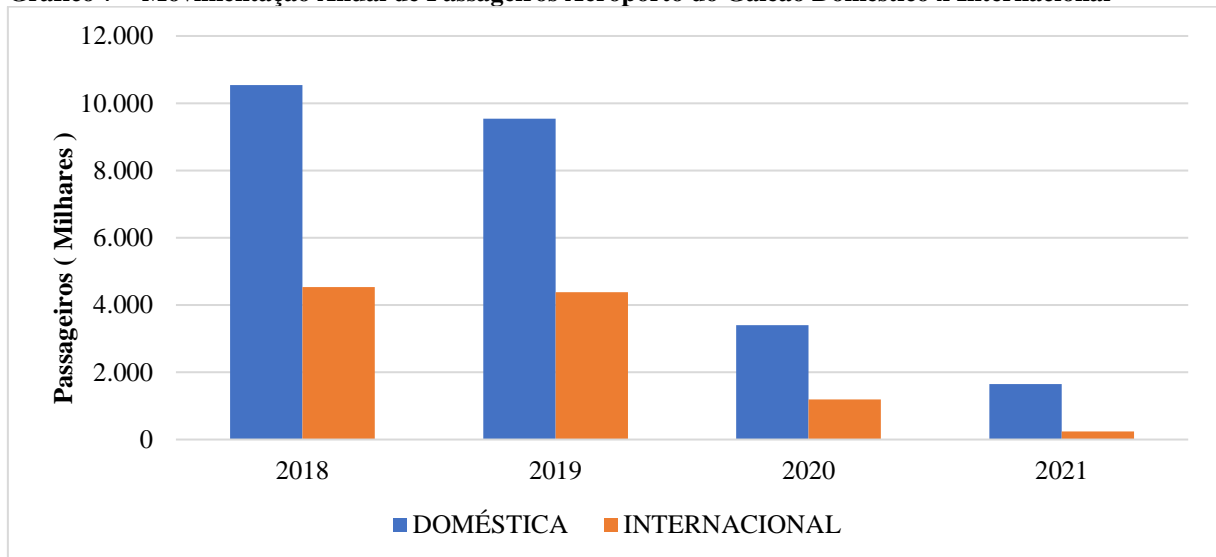
Gráfico 6 – Movimentação Mensal de Passageiros Aeroporto do Galeão.



Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

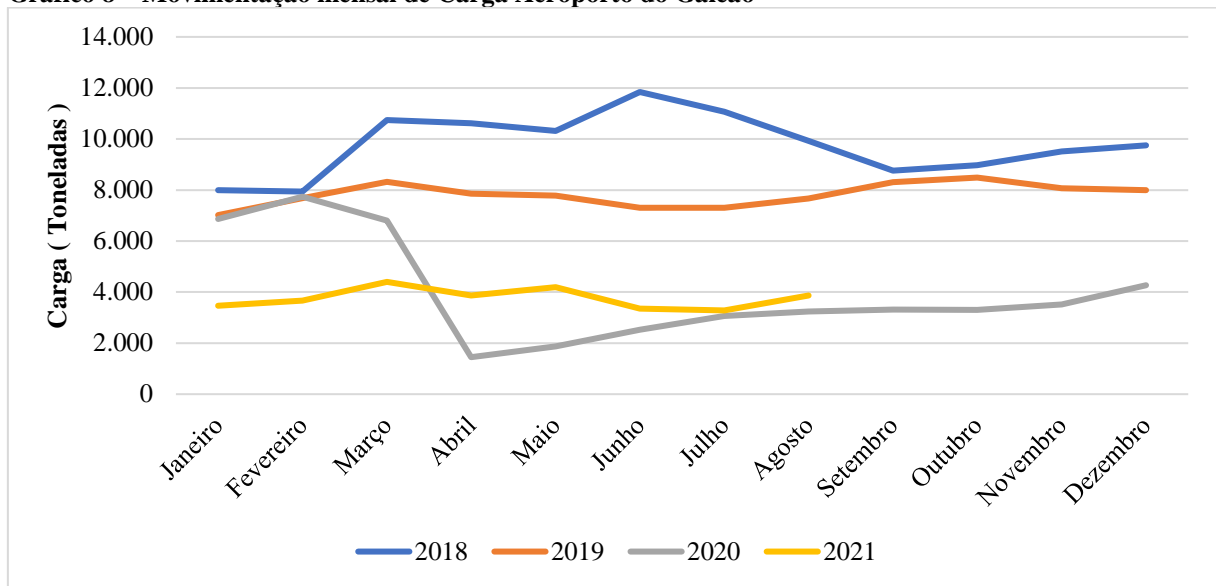
No gráfico 7 a seguir, apresenta-se a movimentação de passageiros no Aeroporto do Galeão de maneira anual, para os voos domésticos e internacionais. A movimentação de passageiros nos voos domésticos para os anos de 2018, 2019, 2020 e 2021 representam, respectivamente, 70%, 69%, 74% e 87% do total de voos domésticos e internacionais.

Gráfico 7 – Movimentação Anual de Passageiros Aeroporto do Galeão Doméstico x Internacional



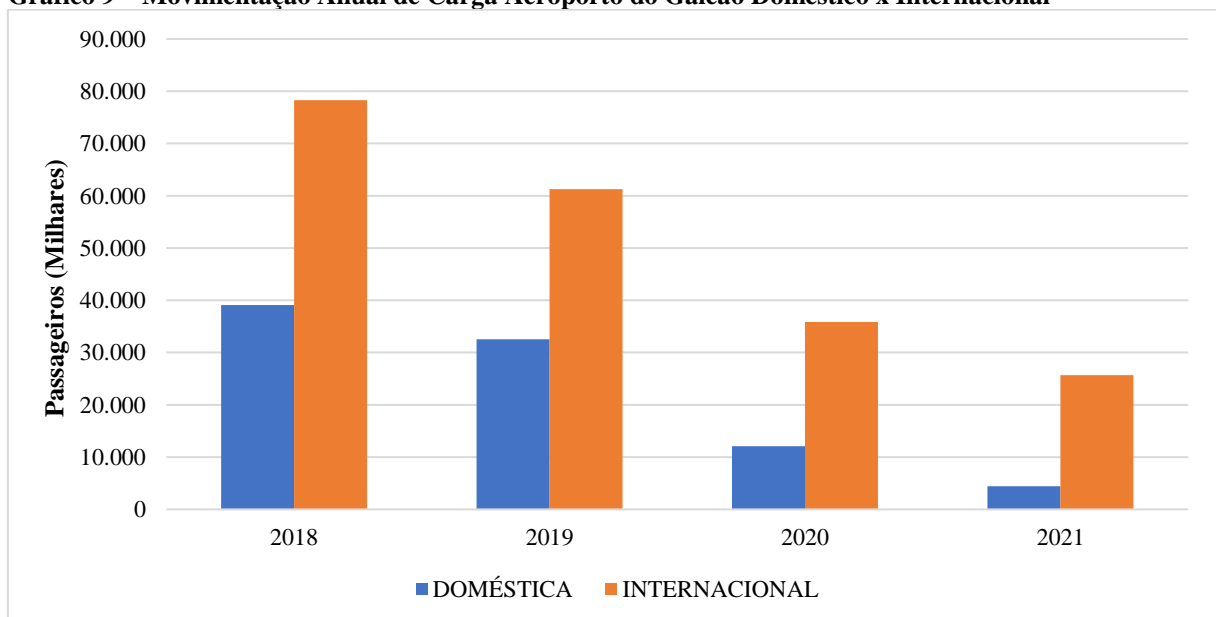
Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No Gráfico 8 a seguir apresenta-se a movimentação de carga pelo aeroporto do Galeão de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2021. A queda abrupta a partir de março de 2020 também pode ser observada nessa parte de operações. Apesar de o transporte de cargas representar menor risco para o contágio humano pela doença, ainda assim foi afetado significativamente pelos eventos da pandemia.

Gráfico 8 – Movimentação mensal de Carga Aeroporto do Galeão

Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No Gráfico 9 a seguir apresenta-se a movimentação de carga no Aeroporto do Galeão de maneira anual, para voos domésticos e internacionais. A movimentação de carga nos voos domésticos para os anos de 2018, 2019, 2020 e 2021 representam, respectivamente, 33%, 35%, 25% e 15% do total de voos domésticos e internacionais.

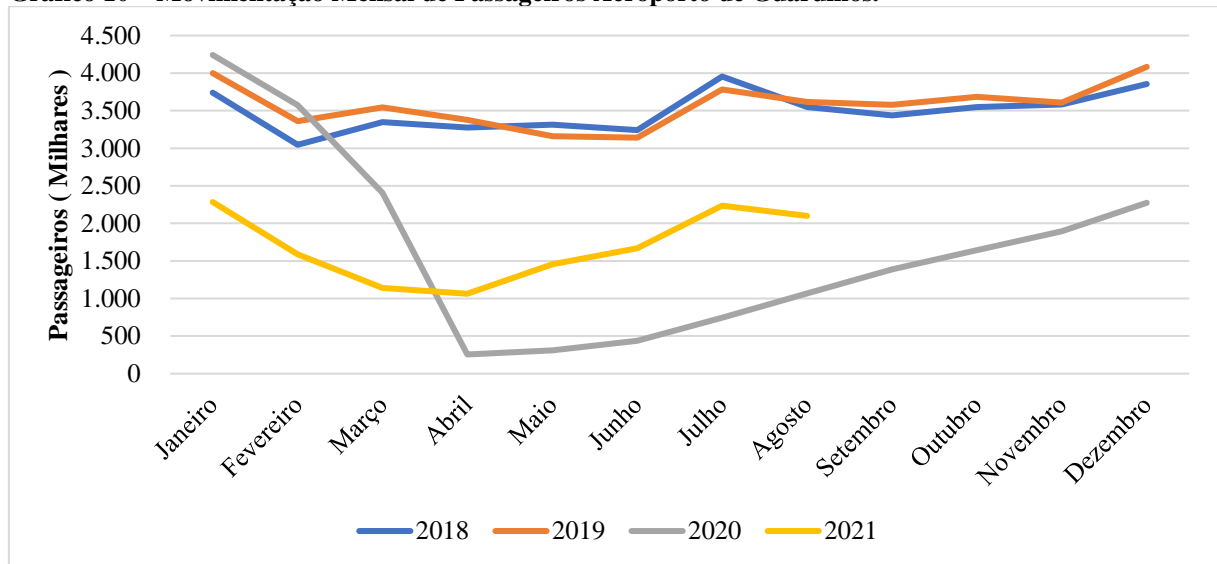
Gráfico 9 – Movimentação Anual de Carga Aeroporto do Galeão Doméstico x Internacional

Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

Guarulhos

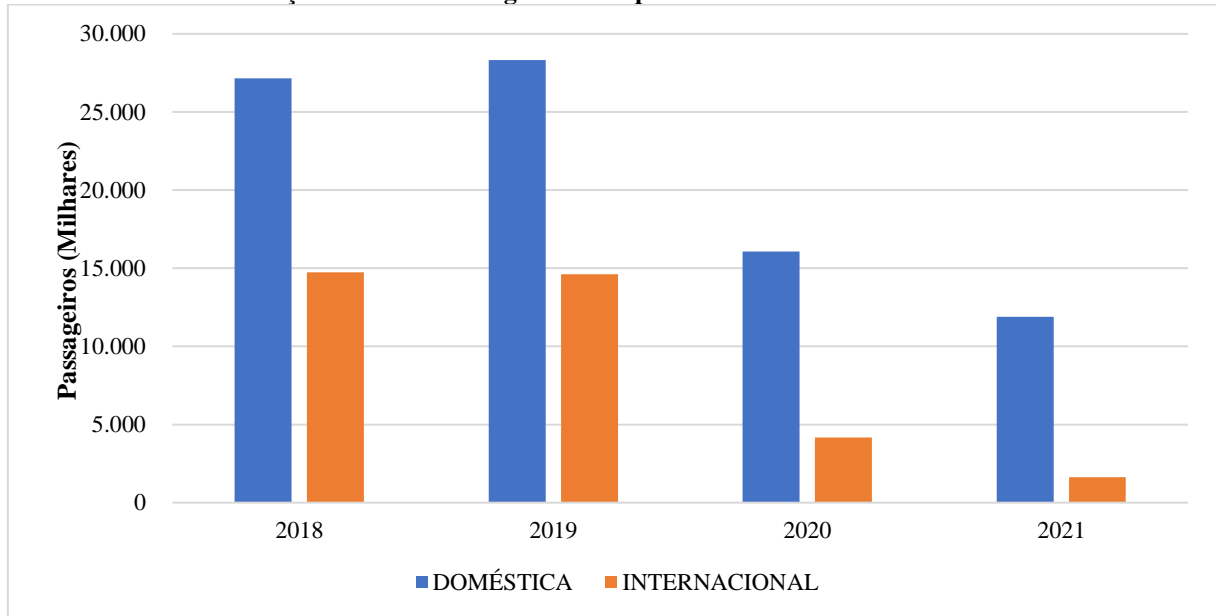
No Gráfico 10 a seguir apresenta-se a movimentação de passageiros no aeroporto de São Paulo, Guarulhos, de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2021. Observa-se que em 2020 ocorreu uma queda significativa na movimentação de passageiros. Em abril de 2020 o fluxo de passageiros teve uma variação negativa de 92% em relação ao mesmo mês do ano anterior. O fluxo normal de passageiros ainda não foi reestabelecido em meados de agosto de 2021, representando apenas 32% do fluxo de passageiros em relação ao ano de 2019 antes da pandemia.

Gráfico 10 – Movimentação Mensal de Passageiros Aeroporto de Guarulhos.



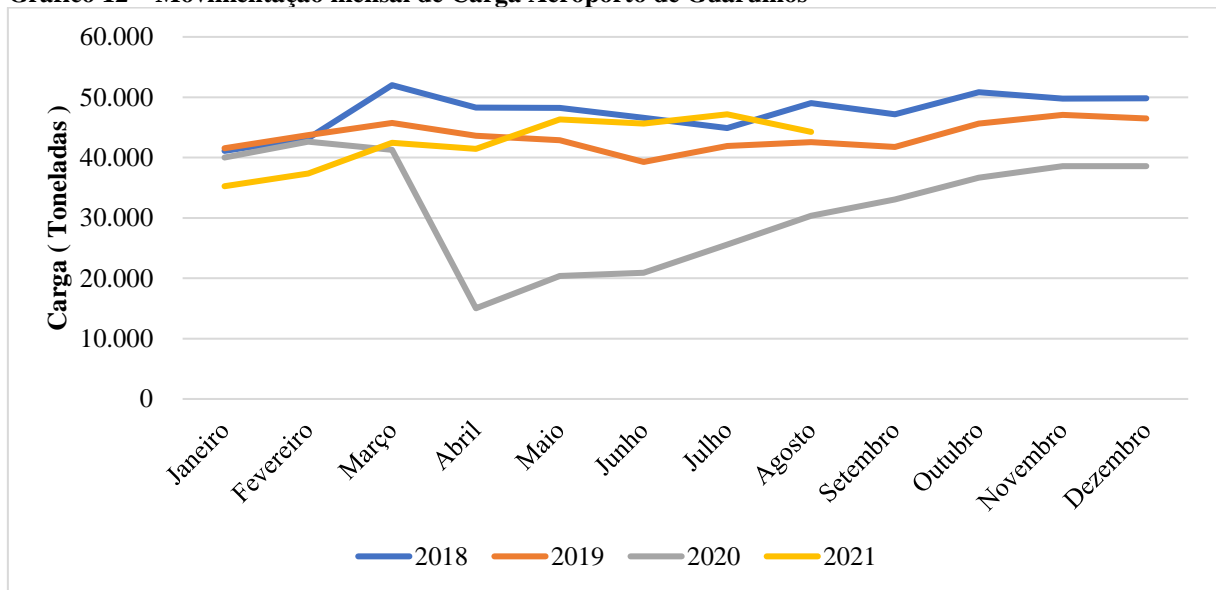
Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No Gráfico 11 a seguir apresenta-se a movimentação de passageiros do Aeroporto de Guarulhos de maneira anual, para os voos domésticos e internacionais. A movimentação de passageiros nos voos domésticos para os anos de 2018, 2019, 2020 e 2021 representam, respectivamente, 65%, 66%, 79% e 88% do total de voos domésticos e internacionais.

Gráfico 11 – Movimentação Anual de Passageiros Aeroporto de Guarulhos Doméstico x Internacional

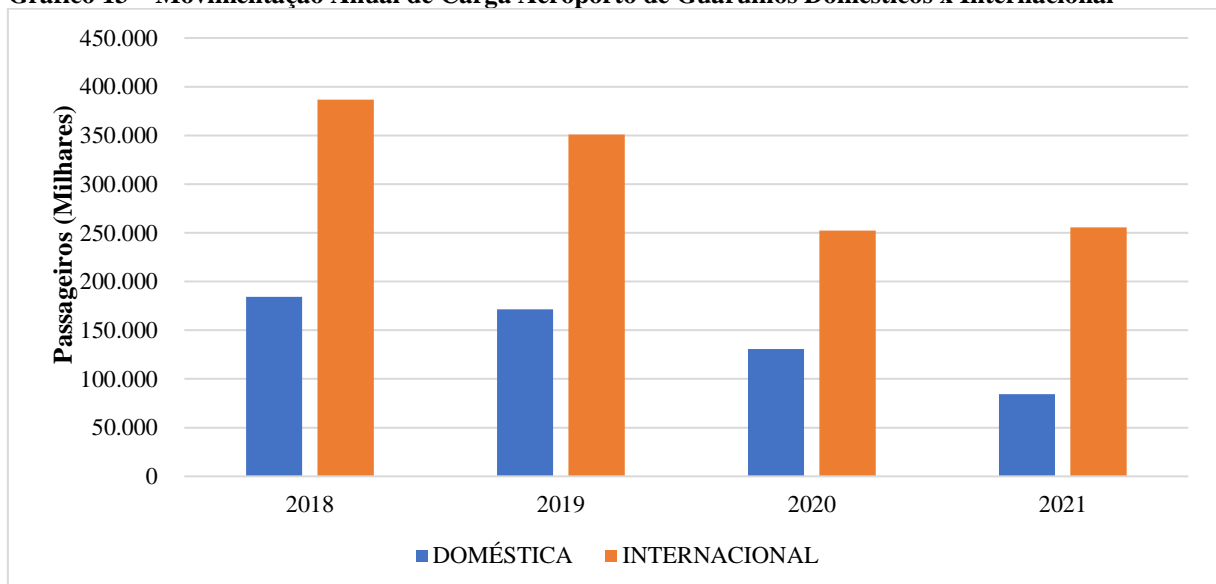
Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No Gráfico 12 a seguir apresenta-se a movimentação de carga pelo aeroporto de Guarulhos de maneira mensal, para os anos de 2018 e 2021. A queda abrupta a partir de março de 2020 também pode ser observada nessa parte das operações. Apesar de o transporte de cargas representar menor risco para o contágio humano pela doença, ainda assim foi afetado significativamente pelos eventos da pandemia. Em abril de 2020 a movimentação de carga pelo aeroporto de Guarulhos apresentou variação negativa de 66% em relação ao mesmo mês do ano anterior. Em meados de agosto de 2021, a movimentação de carga praticamente foi reestabelecida apresentando diferença de apenas 4% em relação ao mesmo mês de 2019.

Gráfico 12 – Movimentação mensal de Carga Aeroporto de Guarulhos

Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No Gráfico 13 a seguir apresenta-se a movimentação de carga no Aeroporto de Guarulhos de maneira anual, para os voos domésticos e internacionais. A movimentação de carga nos voos domésticos passa os anos 2018, 2019, 2020 e 2021* representam, respectivamente, 32%, 33%, 34% e 25% do total de voos domésticos e internacionais.

Gráfico 13 – Movimentação Anual de Carga Aeroporto de Guarulhos Domésticos x Internacional

Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

A pandemia decorrente do Covid-19 impactou agressivamente todos os aeroportos estudados. As medidas de isolamento social recomendadas pela OMS e as medidas

internacionalmente adotadas pelos países para redução da circulação da população foram as principais causas a afetarem a aviação. A principal variável afetada foi a da circulação de passageiros, afinal, a proximidade dentro de aeronaves colocaria em risco considerável caso alguém estivesse contaminado. Mesmo oferecendo menos risco, o transporte de cargas sofreu brusca diminuição se comparado ao período pré-pandemia.

O aeroporto que, entre os três estudados, teve menor redução no fluxo de passageiro em abril de 2020 comparado a abril de 2019 foi o Aeroporto de Guarulhos, apresentando variação negativa de 92%. O que mais variou negativamente foi o do Galeão, variando 98% para o mesmo período. Em agosto de 2021, o aeroporto entre os três que apresentou melhor recuperação proporcional foi o Aeroporto de Brasília, apresentando fluxo de passageiros de 70% referente ao mesmo mês de 2019. O fator que pode ter contribuído para melhor recuperação é o fato de que o Aeroporto de Brasília tinha pouco fluxo internacional. Devido às medidas restritivas globais, o fluxo doméstico reestabeleceu-se mais rapidamente. O que apresentou pior recuperação para o mesmo período foi o Aeroporto do Galeão, com recuperação de apenas 28% do fluxo de passageiros para o mesmo período.

Analisando a movimentação de carga no mês de abril de 2020 em comparação ao mesmo mês de 2019, o aeroporto que teve menor redução no fluxo foi o Aeroporto de Guarulhos, com redução de 66%. O que teve a maior redução para o mesmo período descrito foi o Aeroporto de Brasília, com variação negativa de 91%. Para a comparação de recuperação proporcional do fluxo de cargas de agosto de 2021 em comparação ao mesmo mês de 2019, o aeroporto que apresentou melhor recuperação foi o Aeroporto de Guarulhos, com recuperação de 96% do fluxo. O que apresentou pior recuperação foi Aeroporto do Galeão com 50 % do fluxo de carga para o mesmo período.

De acordo com estudos da IATA (2020) e CNT (2021) as demandas por transportes e continuarão baixas até o ano de 2023.

Gonçalves, Bandeira (2020), evidenciou a importância das revisões contratuais devidos a impactos na queda da capacidade operacional devido à baixa demanda de serviços objetos de concessões públicas.

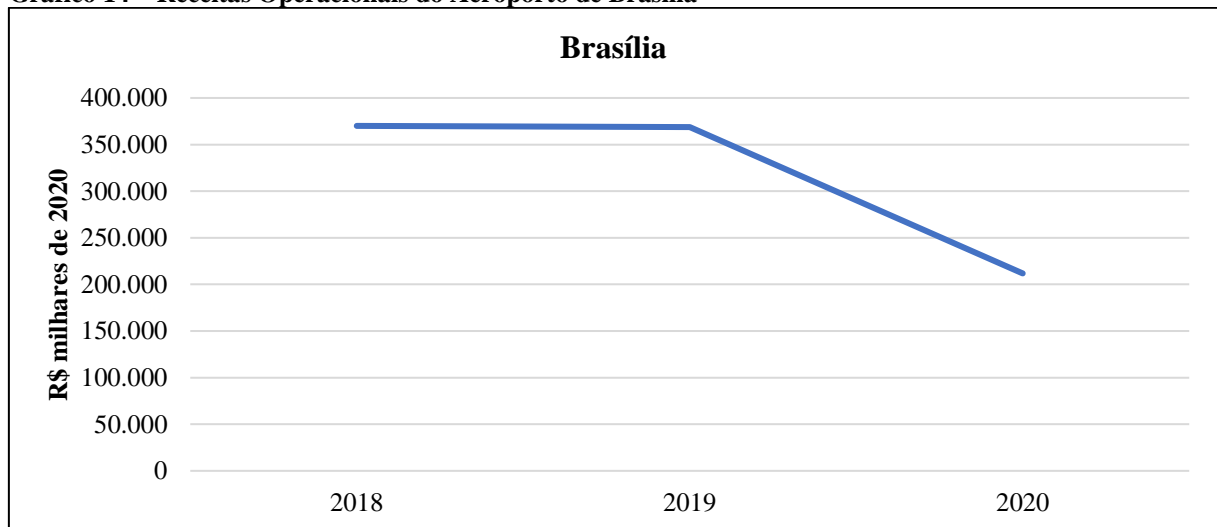
4.2 Resultados Financeiros

Antes da apresentação dos resultados financeiros, é importante trazer para a discussão um evento de suma importância que se deu no ano de 2020 e impactou diretamente as empresas tratadas neste estudo. A Anac reconheceu que a pandemia, evento extraordinário, seria um risco cabível ao poder concedente e decidiu pela compensação dos prejuízos do ano de 2020 decorrentes da pandemia conforme decisões nº 207, nº 214 e nº 215 do Ministério da Infraestrutura e da ANAC. Cada caso foi analisado individualmente e aqui serão apresentados o que foi decorrente das respectivas negociações conforme divulgado no site da ANAC.

Brasília

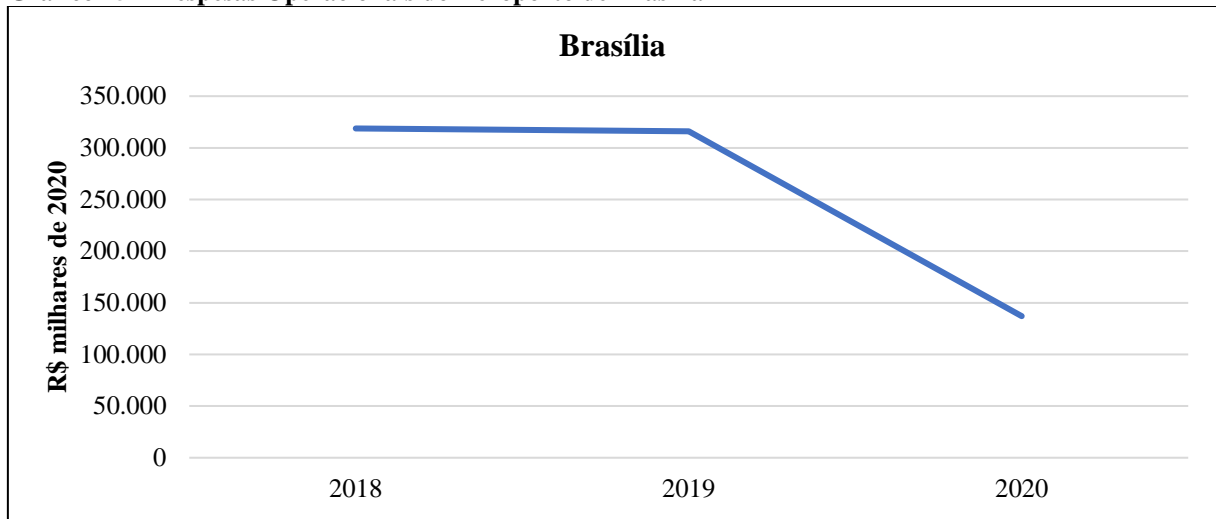
No Gráfico 14 a seguir apresenta-se as receitas operacionais em milhares de reais do aeroporto de Brasília de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar a queda na geração de receita operacional líquida no ano de 2020 onde teve-se início a pandemia que representou uma variação negativa de 41% em relação ao ano de 2019.

Gráfico 14 – Receitas Operacionais do Aeroporto de Brasília



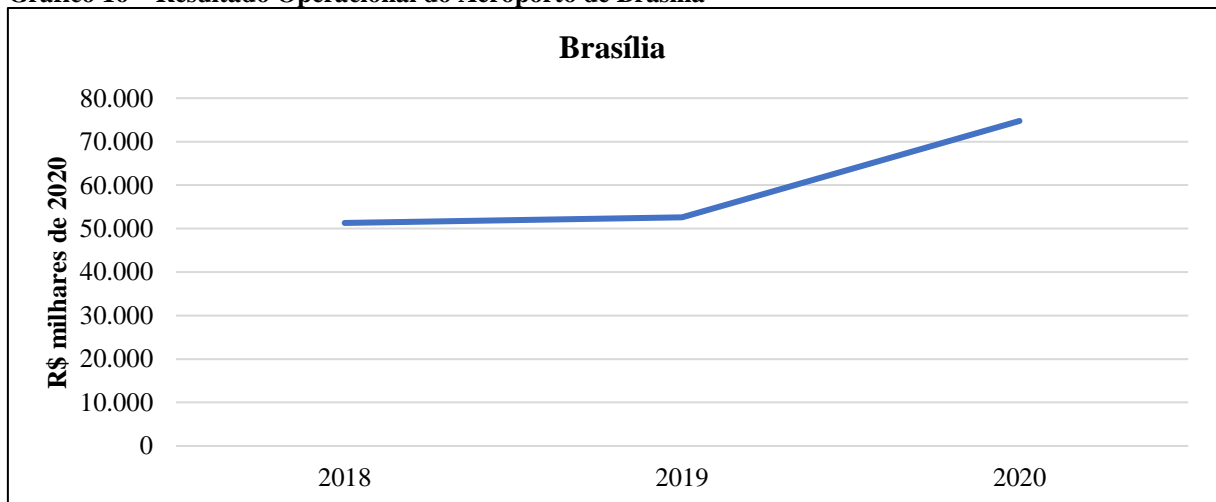
Fonte: Elaboração própria com base em Demonstrações Financeiras

No Gráfico 15 a seguir apresentam-se as despesas operacionais em milhares de reais do aeroporto de Brasília de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar a queda das despesas no ano de 2020 onde teve-se início a pandemia, que representou uma variação negativa de 55% em relação ao ano de 2019. Esta queda não está associada apenas à redução das despesas operacionais, mas sim, principalmente à receita de reequilíbrio econômico financeiro. A ANAC que aprovou a compensação dos prejuízos gerados pela pandemia por meio do abatimento das contribuições pagas ao poder público pela exploração da atividade. Tal compensação foi estipulada no valor de R\$ 184,8 milhões a favor da concessionária.

Gráfico 15 – Despesas Operacionais do Aeroporto de Brasília

Fonte: Elaboração própria com base em Demonstrações Financeiras

No Gráfico 16 a seguir apresenta-se o resultado operacional em milhares de reais do aeroporto de Brasília de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar um aumento do resultado no ano de 2020 onde teve-se início a pandemia, que resultou numa variação positiva de 47% em relação ao ano de 2019.

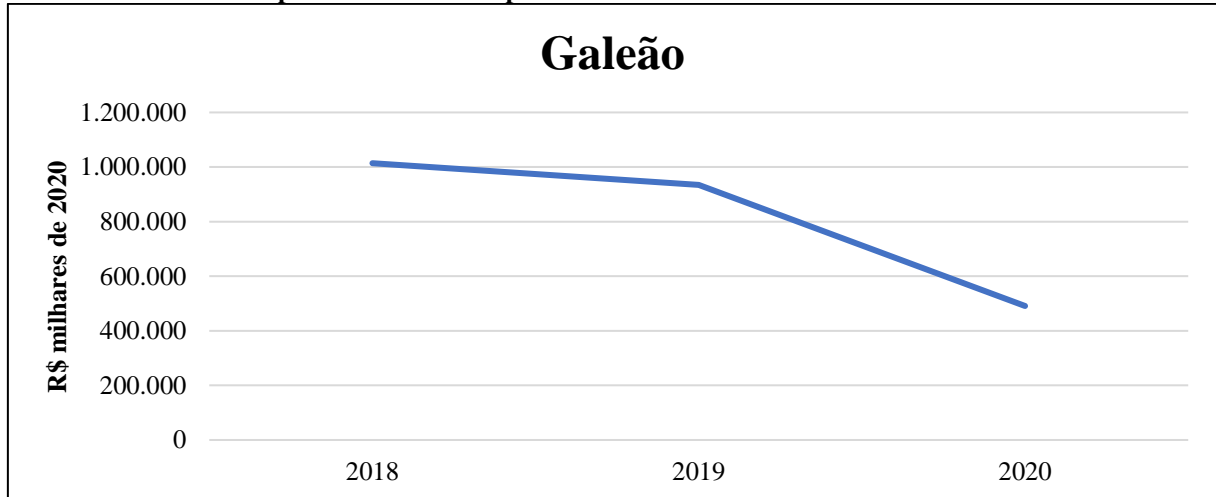
Gráfico 16 – Resultado Operacional do Aeroporto de Brasília

Fonte: Elaboração própria com base em Demonstrações Financeira

Galeão

No Gráfico 17 a seguir apresenta-se as receitas operacionais em milhares de reais do aeroporto do Galeão de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar a queda na geração de receita operacional líquida no ano de 2020 onde teve-se início a pandemia, representando uma queda de 46% em relação a 2019.

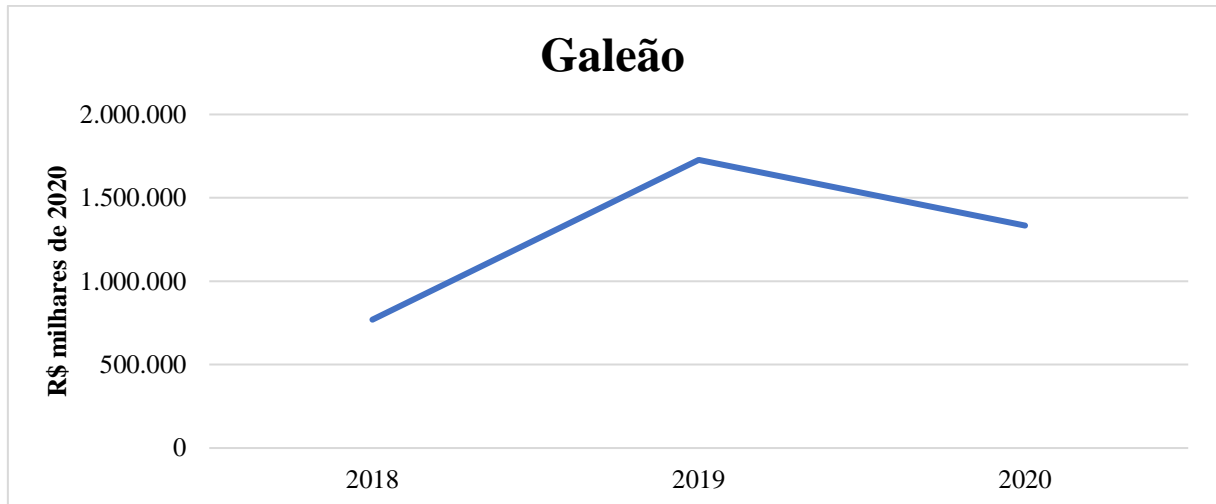
Gráfico 17 – Receitas Operacionais do Aeroporto do Galeão



Fonte: Elaboração própria com base em Demonstrações Financeiras

No Gráfico 18 a seguir apresenta-se a despesas operacionais em milhares de reais do aeroporto do Galeão de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar a queda das despesas no ano de 2020 onde teve-se início a pandemia representando uma variação negativa de 20% em relação a 2019. A concessionária também protocolou pleito de reequilíbrio econômico financeiro junto à ANAC, que aprovou a compensação no valor de R\$365,6 milhões a favor da concessionária.

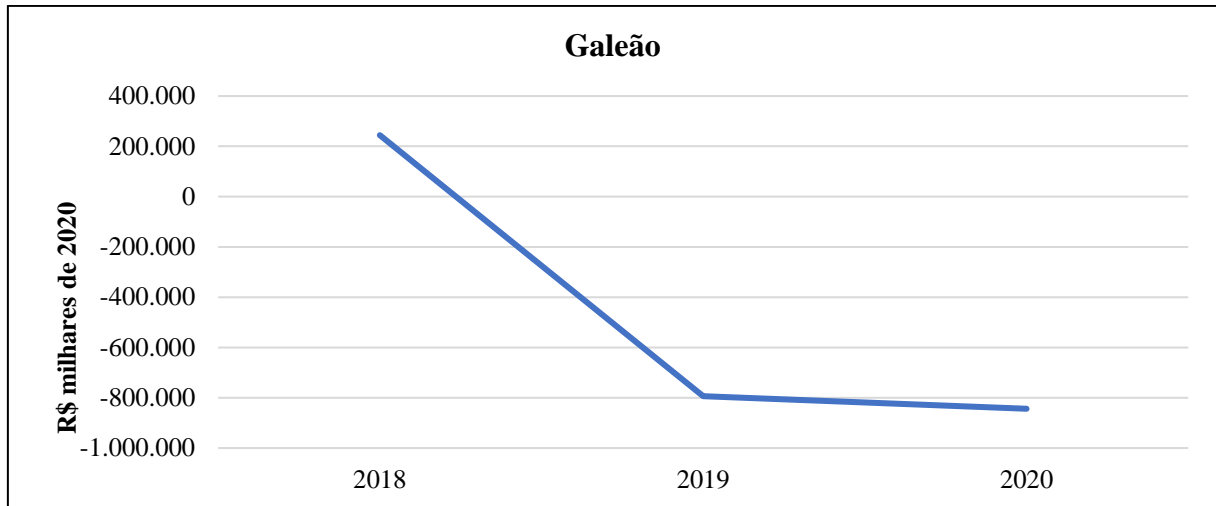
Gráfico 18 – Despesas Operacionais do Aeroporto do Galeão



Fonte: Elaboração própria com base em Demonstrações Financeiras

No Gráfico 19 a seguir apresenta-se o resultado operacional em milhares de reais do aeroporto do Galeão de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar uma variação negativa do resultado no ano de 2019 em relação ao ano de 2018 de 437%. Essa redução está associada a um teste de *impairment* no ativo intangível da empresa que, comparou a projeção entre janeiro de 2020 e abril de 2039 (prazo final da concessão). Mensurada essa diferença no intangível, fez-se o reconhecimento da perda por pela redução ao valor recuperável. Em 2020, o impacto da pandemia levou a concessionária a reavaliar a viabilidade do seu negócio, cogitando utilizar a alternativa contratual de devolução da concessão. Novo estudo acerca do valor recuperável do seu intangível, levou a entidade a provisionar novos valores para perda por redução ao valor recuperável de ativos. A entidade reconheceu possível divergência na avaliação do pleito de reequilíbrio econômico, trazendo mais incertezas quanto à recuperabilidade. A variação do resultado operacional de 2020 em relação a 2019 foi um aumento no prejuízo de 10%. As informações patrimoniais foram tiradas das demonstrações financeiras e notas explicativas da empresa (ANAC, 2021).

Gráfico 19 – Resultado Operacional do Aeroporto do Galeão

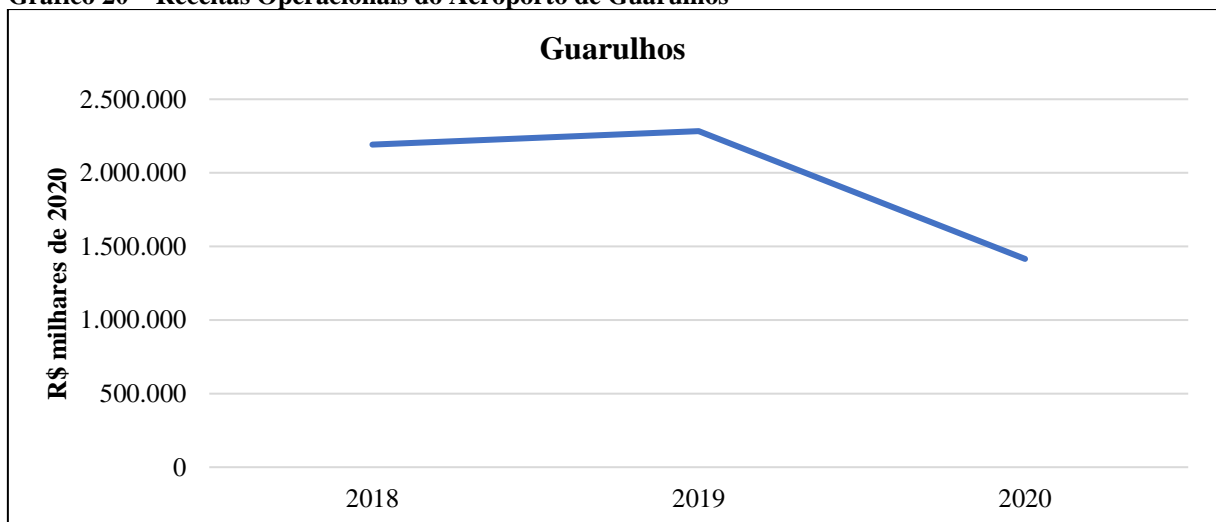


Fonte: Elaboração própria com base em Demonstrações Financeiras

Guarulhos

No Gráfico 20 a seguir apresenta-se as receitas operacionais em milhares de reais do aeroporto de Guarulhos de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar a queda na geração de receita no ano de 2020 onde teve-se início a pandemia que representou uma variação negativa de 36% em relação ao ano de 2019.

Gráfico 20 – Receitas Operacionais do Aeroporto de Guarulhos

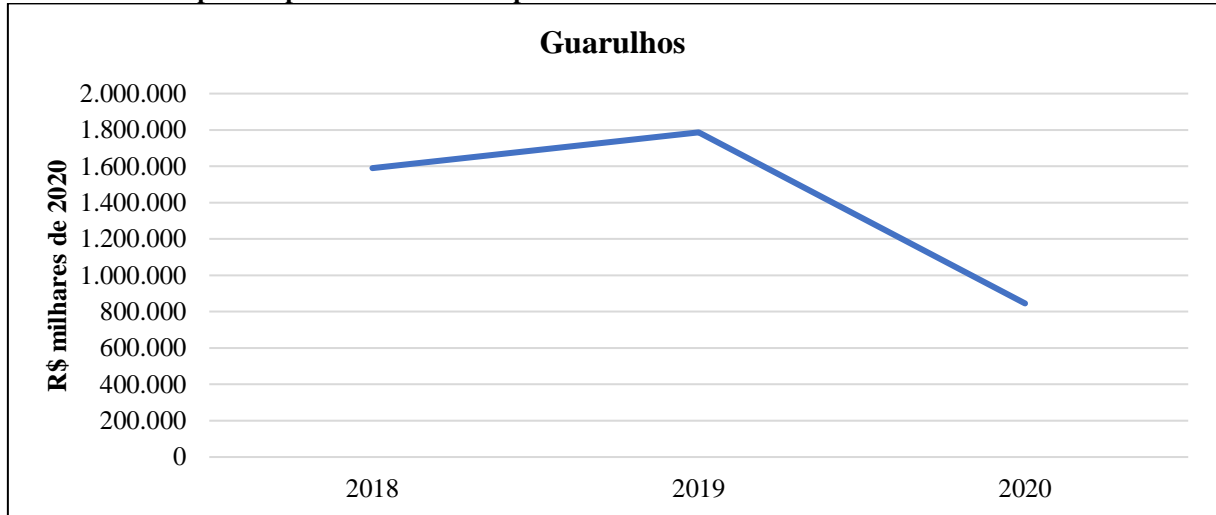


Fonte: Elaboração própria com base em Demonstrações Financeiras

No Gráfico 21 a seguir apresenta-se as despesas operacional em milhares de reais do aeroporto de Guarulhos de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar a queda nas despesas no ano de 2020 onde teve-se início a pandemia que representou uma

variação negativa de 51% em relação a 2019. A concessionária também protocolou pleito de reequilíbrio econômico financeiro junto à ANAC, que aprovou a compensação no valor de R\$854,9 milhões a favor da concessionária.

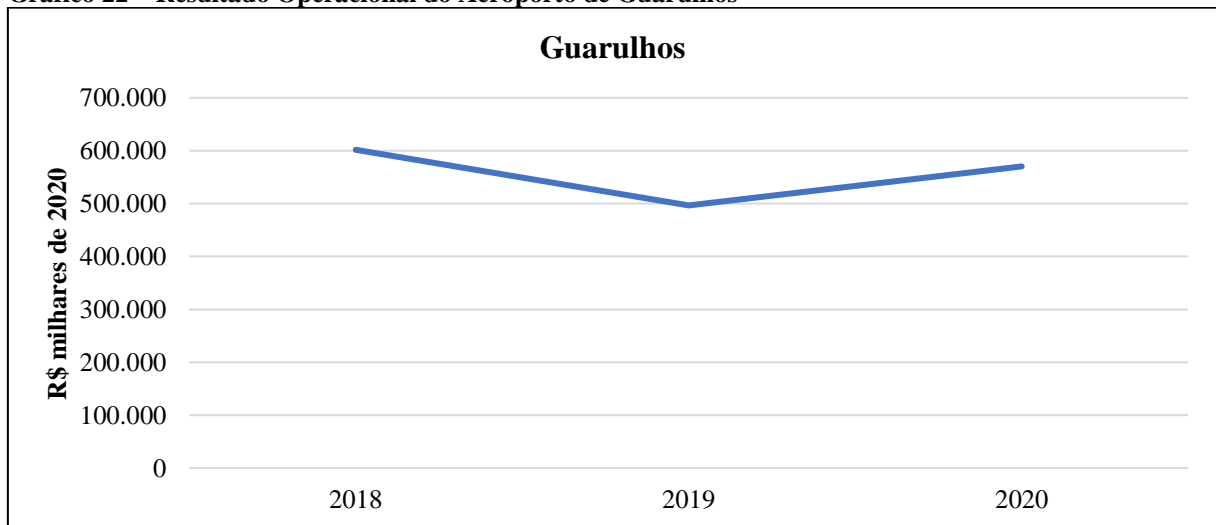
Gráfico 21 – Despesas Operacionais do Aeroporto de Guarulhos



Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

No Gráfico 22 a seguir apresenta-se o resultado operacional em milhares de reais do aeroporto do Galeão de maneira mensal, para os anos de 2018 a 2020. Pode-se observar um aumento do resultado no ano de 2020, onde teve-se início a pandemia, representado por uma variação positiva de 18%.

Gráfico 22 – Resultado Operacional do Aeroporto de Guarulhos



Fonte: Elaboração própria com base em ANAC (2021).

O impacto da pandemia nos resultados financeiros dos aeroportos foi evidentemente significativo. Como foi observado no caso do Aeroporto do Galeão, concessionária que estava reavaliando a recuperabilidade dos seus ativos intangíveis no que diz respeito à concessão, o impacto da pandemia agravou mais intensamente. O risco relacionado à imprevisibilidade fez-se necessário nesse caso maior precaução acerca da fidedignidade das suas demonstrações. Esse cenário acerca da incerteza de realização do ativo intangível que já vinha se arrastando por anos passados tornou o acordo de reequilíbrio econômico financeiro menos eficaz para conter os impactos da pandemia.

O impacto na geração de receita operacional foi igualmente sentido pelos três aeroportos estudados. Porém, para o Aeroporto de Brasília e o Aeroporto de Guarulhos, os impactos foram minimizados graças à decisão da ANAC quanto às propostas de reequilíbrio econômico financeiro. Para os dois últimos aeroportos citados, as medidas para contenção dos impactos da pandemia do Covid-19 fizeram com que tivessem um aumento no resultado operacional. No caso do aeroporto de Brasília, esse aumento significa uma variação em 47% para maior no ano de 2020 do que em comparação ao ano de 2019.

Em 2020, tivemos um caso prático da distribuição de riscos ordinários e extraordinários entre as partes configuradas como principal e agente, concedente e concessionária. Assim como Di Pietro (2019) evidenciou, o instrumento de reequilíbrio financeiro fez-se necessário para a continuidade do desenvolvimento econômico social.

Gonçalves, Bandeira (2020) também realizou estudo acerca do papel das revisões contratuais a fim de propiciar um reequilíbrio econômico financeiro nas concessões públicas, e podemos ver que foi de suma importância tal medida visto os impactos financeiro e operacional nas concessões públicas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve por objetivo analisar o impacto da pandemia causada pela Covid-19 no ano de 2020 no setor aeroportuário

Os aeroportos estudados apresentaram redução de movimentação, tanto de passageiros como do transporte de cargas. Essa redução na movimentação afetou diretamente os resultados operacionais dos concessionários, bem como a arrecadação da Administração Pública através de outorgas fixas e variáveis.

A mesma redução foi notada nos aspectos financeiros. Houve diminuição nas receitas operacionais, nas despesas operacionais, e, incrivelmente, aumento no resultado operacional de dois dos aeroportos estudados, Brasília e Guarulhos.

A fim de reestabelecer o equilíbrio financeiro dos contratos firmados, a Administração Pública renegociou os contratos de concessão, para manter a viabilidade, continuidade e equilíbrio para ambas as partes.

Foram verificados em estudos que a recuperação do setor aeroportuário ainda vai levar alguns anos até reestabelecer suas condições normais de oferta e demanda de serviços.

O presente estudo não se aprofundou em todos os aeroportos concedidos à iniciativa privada, deixando assim, um vasto campo de possíveis estudos a serem explorados. Também se restringiu à macro dados como o fluxo de passageiros, de carga, receitas operacionais e despesas operacionais. Por meio deste, faz-se a sugestão de aprofundar os estudos à mais variáveis operacionais, financeiras e com maior escopo de pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aeroporto de Brasília (DF) ANAC. Disponível em: < <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/aeroportos-concedidos/jk> > Acesso em: 15/10/2021

ANAC aprova reequilíbrio econômico-financeiro para 4 aeroportos em razão da Covid-19. Disponível em: < <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/anac-aprova-reequilibrio-economico-financeiro-para-4-aeroportos-em-razao-da-covid-19> > Acesso em: 15/10/2021.

ANAC aprova reequilíbrio econômico-financeiro para mais 4 aeroportos concedidos. ANAC, 2021. Disponível em: < <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/anac-aprova-reequilibrio-economico-financeiro-para-mais-4-aeroportos-concedidos> > Acesso em: 15 out. 2021.

Adhanom, **Discurso de abertura do Diretor-Geral da OMS no briefing para a mídia sobre COVID-19**, < <https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19-11-march-2020> > Acesso em: 12 out. 2021.

Aquino, Estela M. L. et al. **Medidas de distanciamento social no controle da pandemia de COVID-19: potenciais impactos e desafios no Brasil**. Ciência & Saúde Coletiva [online]. 2020, v. 25, suppl 1, pp. 2423-2446. Disponível em: < <https://doi.org/10.1590/1413-81232020256.1.10502020> > Acesso em: 18 out. 2021.

BANDEIRA, M.L; GONÇALVES, R.C. **Reequilíbrio econômico-financeiro em concessões de infraestrutura no Brasil: reflexões sobre os impactos da pandemia do Covid-19**. 2020. Disponível em: < https://revista.cgu.gov.br/Revista_da_CGU/article/view/360 > Acesso em: 15 out. 2021.

Barbosa, Fernando de Holanda **A crise econômica de 2014/2017. Estudos Avançados** . 2017, v. 31, n. 89 pp. 51-60. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0103-40142017.31890006>>. Acesso em : 10 out. 2021.

Brasil, Decisão nº 207, de 12 de Novembro de 2020. **Aprova a revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim, localizado no Rio de Janeiro (RJ)**. Disponível em: < <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decisao-n-207-de-12-de-novembro-de-2020-288306695> > Acesso em: 15 out. 2021

Brasil, Decisão nº 214, de 25 de Novembro de 2020. **Aprova a revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Brasília, localizado em Brasília (DF)**. Disponível em: < <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decisao-n-215-de-25-de-novembro-de-2020-290834832> > Acesso em: 15 out. 2021

Brasil, Decisão nº 215, de 25 de Novembro de 2020. **Aprova a revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos em Guarulhos (SP)**. Disponível em: < <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decisao-n-215-de-25-de-novembro-de-2020-290834832> > Acesso em: 15 out. 2021

Brasil, Lei 5.862, de 12 de dezembro de 1972. **Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/15862.htm > Acesso em: 10 out. 2021.

Brasil, Lei nº 8666, de 21 de junho de 1993. **Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18666cons.htm > Acesso em 18 out. 2021.

Brasil, Lei 14.133 (1995), **Capítulo I - Das Disposições Preliminares, Art. 2º.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm
Acesso em: 20 set. 2021.

Brasil, Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020, **Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação brasileira em razão da pandemia da covid-19.** Diário oficial da União, 19 mar 2020. p.4.

Brasil é o 2º país com mais restrições no exterior para entrada de viajantes. Poder 360, 2021 Disponível em: <https://www.poder360.com.br/coronavirus/brasil-e-o-2o-pais-com-mais-restricoes-no-exterior-para-entrada-de-viajantes/> > Acesso em: 18 out. 2021.

Dados Estatísticos do Transporte Aéreo ANAC Disponível em: < <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/voos-e-operacoes-aereas/dados-estatisticos-do-transporte-aereo> > Acesso em: 15/10/2021

Di Pietro, Maria. S. **Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada.** Forense (12ª ed.). Rio de Janeiro, 2019.

Doença Coronavírus (COVID-19) - < https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_2 > Acesso em: 10 out. 2021. (Tradução do autor)

Estudos e Pesquisas. Confederação Nacional dos Transportes, 2021. Disponível em: < <https://cnt.org.br/pesquisas> > Acesso em: 19 out. 2020.

Galeão (RJ) ANAC. Disponível em: < <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/aeroportos-concedidos/galeao> > Acesso em: 15 out. 2021.

Guarulhos (SP) ANAC Disponível em: < <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/aeroportos-concedidos/guarulhos> > Acesso em: 10 out. 2021

MACHADO, Bernardo Vianna Zurli et al. **A evolução recente do modelo de concessão aeroportuária sob a ótica da financiabilidade.** BNDES Setorial, Rio de Janeiro, v. 25, n. 50, p. 7-65, set. 2019. Disponível em: < <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/19101> > Acesso em: 10 out. 2021

NASCIMENTO, A. M.; REGINATO, L. **Divulgação da Informação Contábil, Governança Corporativa e Controle Organizacional: uma relação necessária.** Revista Universo Contábil, v. 4, n. 3, p. 25-47, 2008.

Folha informativa sobre Covid-19. OPAS, 2021. Disponível em: < <https://www.paho.org/pt/covid19> > Acesso em: 01 out. 2021.

PALUDO, Augustinho. **Administração Pública para Auditor Fiscal da Receita Federal e Auditor Fiscal do Trabalho**. Rio de Janeiro: Campus-Elsevier, 2012.

Pedidos de fechamento de fronteiras para impedir a entrada de brasileiros. BBC Brasil. 2021. Disponível em: < <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-56360055> > Acesso em: 18 out. 2020.

PEREZ, Marcos Augusto. *O risco no contrato de concessão de serviço público*. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2006, p. 103.

Pesquisa global sobre a doença coronavírus (Covid-19) OMS, 2021. Disponível em: < <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/global-research-on-novel-coronavirus-2019-ncov> > Acesso em: 15 out. 2021.

Recuperação atrasada porque viagens internacionais permanecem bloqueadas. IATA, 2020. Disponível em: < <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-07-28-02/> > Acesso em: 19 out. 2021.

Ross, S. **A teoria Econômica da Agência: O Problema do Principal**. American Economic Review, 1973. v. 63, p. 134-139. Disponível em: < <https://www.aeaweb.org/aer/top20/63.2.134-139.pdf> > Acesso em: 15 out. 2021. (Tradução do Autor).

RUBENS, GELBCKE, E.; DOS, SANTOS, A.; DE, IUDÍCIBUS, S.; ELISEU, MARTINS., **Manual de Contabilidade Societária, 3ª edição** Grupo GEN, 2018 Disponível em: < <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597016161> > Acesso em: 17 out. 2021.

Saiba que países estão adotando ‘passaporte da vacina’ para suspender restrições. CNN Brasil, 2021. Disponível em: < <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/saiba-que-paises-estao-adotando-passaporte-da-vacina-para-suspender-restricoes/> > Acesso em: 18 out. 2021.

VÉRAS, Rafael; ALBUQUERQUE, Gustavo Carneiro de. **Evoluções regulatórias e experimentais e as Concessões de Aeroportos**. Coluna Direito da Infraestrutura, Editora Fórum. Belo Horizonte, 23 de out. 2020. Disponível em: < <https://www.editoraforum.com.br/noticias/evolucoes-regulatorias-e-experimentais-e-as-concessoes-de-aeroportos-coluna-direito-da-infraestrutura/> >. Acesso em: 17 out. 2021.