

**Concessões Aeroportuárias e o Turismo no Brasil:
revisão bibliográfica das produções científicas**

DOI: 10.2436/20.8070.01.236

Rosemárcia Ribeiro dos Santos

Bacharela em Turismo – Universidade Federal Fluminense (UFF), Brasil.
Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Turismo, Universidade Federal
Fluminense (UFF), Brasil.
E-mail: roribeiro@id.uff.br

Fátima Priscila Morela Edra

Doutora em Ciência Política - Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
(ULHT), Portugal.
Docente no Programa de Pós-Graduação em Turismo e Graduação em Turismo da
Universidade Federal Fluminense (UFF), Brasil.
E-mail: fedra@id.uff.br

RESUMO

Os aeroportos são importantes para o turismo, uma vez que a experiência turística de muitos passageiros se inicia a partir deles, sendo estes o primeiro contato do turista com o destino. Tencionando adequar os aeroportos brasileiros aos padrões internacionais, motivados pelos megaeventos que aconteceriam no território nacional nos anos de 2014 e 2016, a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, respectivamente, no ano de 2011 o governo brasileiro deu início ao processo de concessão dos aeroportos, formando parcerias público-privadas – inicialmente – a fim de gerir os aeroportos brasileiros. A partir deste marco, os aeroportos brasileiros passaram por diversas transformações no que tange à infraestrutura física, cultura organizacional, atendimento ao cliente e divulgação dos atrativos turísticos brasileiros. O objetivo do presente trabalho foi realizar uma pesquisa bibliográfica sobre a evolução das pesquisas sobre Concessão Aeroportuária no Brasil e o Turismo, a fim de compreender quais abordagens metodológicas utilizadas pelos autores, principais resultados, assim como as contribuições geradas. Como resultado, foi possível observar que há carência de estudos voltados ao assunto, dada sua relevância e complexidade. Pode-se aferir que estudos sobre concessão aeroportuária no Brasil, em sua maioria, são nacionais, recentes, abarcam reflexão crítica ao modelo de concessão no Brasil e utilizam a pesquisa bibliográfica, documental e análise de dados estatísticos governamentais no procedimento metodológico.

Palavras-chave: Turismo. Transporte Aéreo. Aeroportos Turísticos. Concessão

Aeroportuária. Parceria Público-Privada.

1 INTRODUÇÃO

Os aeroportos foram criados inicialmente para apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas, sendo considerado lugar de passagem, um “não lugar” sem identidade, no qual o indivíduo chegava, esperava por seu voo e não tinha nenhuma relação mais interativa com o local. As administrações aeroportuárias ainda compreendiam os passageiros como clientes da companhia aérea e por esta razão, não se esforçavam em oferecer um serviço de qualidade.

Entretanto, a partir da década de 1990, esta visão foi transformada, uma vez que os aeroportos compreenderam que oferecer serviços adicionais aos passageiros poderia gerar benefícios econômicos, como receita não aeroportuária¹ (TANG et al., 2017) o que colabora para a manutenção do aeroporto, visto que estes estão cada vez maiores e necessitam de investimentos em inovação e infraestrutura física a fim de acompanhar o crescimento e exigências da demanda.

A partir deste marco, os aeroportos deixaram de ser apenas um terminal e se tornaram grandes estruturas que oferecem serviços adicionais aos passageiros em seu tempo de espera, a exemplo de lojas para compras, alimentação e atividades de entretenimento. Desta forma, o aeroporto superou a posição de ser apenas a ligação entre o destino e a origem e passou a marcar o início da experiência turística do passageiro. A título de exemplo, pode-se citar o Aeroporto de Changi em Cingapura, o qual se assemelha a um complexo turístico, possuindo piscinas, spas, cinemas, exposições, lojas, tours pelo aeroporto, assim como pelo próprio destino Cingapura, estabelecendo relação entre o transporte aéreo e o Turismo.

Por esta razão, autores como Cavalcante et al. (2017) consideram a utilização do conceito de “não-lugar” aplicado a aeroportos defasada, visto que, atualmente, os aeroportos se tornaram estruturas com identidade, que expressam a cultura local, e, principalmente, um local que promove interação e estabelece relações.

Embora esta seja a realidade de muitos aeroportos do mundo, localizados majoritariamente em países desenvolvidos, não é a realidade dos aeroportos brasileiros. No entanto, tencionando adequar os aeroportos brasileiros a este cenário, motivados pelos megaeventos que aconteceriam no território nacional nos anos de 2014 e 2016, a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, respectivamente (ALLIS et al., 2017), no ano de 2011 o governo brasileiro deu início ao processo de concessão dos aeroportos, formando parcerias público-privadas – inicialmente – a fim de gerir os aeroportos brasileiros.

Vale destacar que este novo modelo de gestão vai contra a um sistema histórico do Brasil, uma vez que os aeroportos do país sempre foram administrados por empresa pública, representada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO).

A partir desta transição, os aeroportos concedidos passaram por diversas transformações no que tange à gestão, cultura organizacional e à infraestrutura física. É possível identificar algumas características existentes nos melhores aeroportos do mundo, como o foco no relacionamento com o cliente, ampliação dos sítios

¹ Receitas advindas da concessão do espaço do aeroporto para a alocação de lojas, estacionamento, estabelecimentos de alimentos e bebidas, publicidade, entre outros.

aeroportuários, alocação de lojas, mais opções de alimentação e entretenimento, presença nas redes sociais, atração de novas companhias aéreas, investimento em marketing, inclusive no marketing turístico, objetivando a promoção do Brasil e das cidades em que o aeroporto está instalado como destinos turísticos possíveis.

Para Palhares (2002), mais do que oferecer serviços de comércio, as administrações aeroportuárias precisam trabalhar em parceria com o destino turístico em que o aeroporto está instalado, a fim de atrair mais movimento de turistas na localidade, gerando desenvolvimento socioeconômico por meio da atividade turística. O autor cita diversas ações que podem ser criadas pelo aeroporto a fim de atrair tal demanda, como parceria com hotéis, companhias aéreas, agências de viagens locais, inserção de elementos que remetem à cultura local no sítio aeroportuário que despertam o interesse do passageiro em visitar o destino, entre outros. O Aeroporto de Changi, por exemplo, possui uma parceria com o governo de Cingapura a fim de atrair demanda turística para a cidade-estado. Para Sikorski (1986, apud LOHMANN et al. 2009), o sucesso de Cingapura como um destino turístico é resultado de uma estratégia que une o turismo e a aviação.

Alguns pontos devem ser ressaltados a fim de elucidar a relevância do presente estudo:

- 1- O transporte aéreo é extremamente importante para o Brasil de maneira interna, dada a extensão territorial, e para o Turismo, dada sua distância geográfica em relação aos seus principais emissores de turistas internacionais, com exceção de países da América do Sul, sendo os Estados Unidos na América do Norte (2º lugar), França, Alemanha, Portugal, Reino Unido e Espanha (6º, 7º, 8º, 9º, 10º e 11º lugares), os quais utilizam majoritariamente o transporte aéreo no deslocamento até o Brasil (BRASIL, 2021a). De acordo com os dados do Ministério do Turismo - MTur, dos 6.353.141 de turistas que chegaram ao Brasil em 2019, 4.288.528 desembarcaram por via aérea, que corresponde a 67,5% (BRASIL, 2021a);
- 2- Ainda há poucos estudos relacionados à Concessão Aeroportuária no Brasil, como corroboram Paiva e Ribeiro (2017), fator que dificulta a revisão sistemática de autores que pretendem se debruçar no assunto. Dessarte, faz-se necessário cada vez mais estudos voltados ao assunto, visto que os aeroportos concedidos são importantes para o turismo brasileiro e;
- 3- A dificuldade em recuperar estudos sobre Concessão Aeroportuária no Brasil se apresenta mais intensa quando se pretende encontrar estudos relacionando o Turismo com as Concessões Aeroportuárias. Não foram recuperados artigos que apresentam tal relação, o que reforça a necessidade de estudar este entrelaçamento, visto que os aeroportos são os principais portões de entrada de turistas no Brasil, o primeiro contato do turista com o destino, e, por esta razão, se faz necessário verificar de que forma as concessionárias aeroportuárias têm interagido com o turismo nos destinos.

Dadas as justificativas acima, o objetivo deste estudo é realizar uma pesquisa bibliográfica sobre a evolução das pesquisas sobre Concessão Aeroportuária no Brasil e o Turismo, a fim de compreender quais abordagens metodológicas utilizadas pelos autores, seus principais resultados, assim como as contribuições geradas pelas pesquisas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Transporte Aéreo e Turismo

O transporte aéreo é importante para a expansão da atividade turística mundialmente. Por meio deste, além da possibilidade de diminuir as distâncias de maneira rápida, lugares que antes eram de difícil acesso passaram a ser acessíveis (GÓMEZ, 2014). Teles e Sarmiento (2012) ressaltam que em 2008 mais de 40% das viagens turísticas utilizaram o transporte aéreo. Os autores entendem que a relação entre o desenvolvimento do turismo e o transporte aéreo é tão clara, que dificilmente é possível desassociá-los.

Giraldo-Velásquez et al. (2016) vão mais além. Para eles, o transporte aéreo “é o que mais tem contribuído para a ampla globalização das viagens e, em grande parte, para o crescimento econômico do planeta”, visto que os benefícios gerados por este se expandem para outros setores da sociedade, a exemplo do comércio, transporte de carga, alimentos (ALAEERAD; KHOSHNOOD, 2016) e, na atual conjuntura, de medicamentos, pacientes e a vacina contra a COVID-19, os quais necessitam de rapidez e segurança no deslocamento, geralmente enfrentando grandes distâncias entre a origem e o destino.

A partir do momento que as administrações passaram a enxergar os passageiros como também seus clientes, os aeroportos deixaram de ser apenas um lugar de passagem. Os aeroportos do século 21 deixaram de ser compreendidos apenas como uma infraestrutura de apoio ao transporte aéreo, expandiram suas atividades comerciais e passaram a investir na qualidade do serviço a fim de satisfazer os clientes que utilizam o aeroporto, os quais se tornaram o foco das atuais gestões aeroportuárias (DE ALMEIDA, 2011).

De acordo com Giraldo-Velásquez et al. (2016), outra razão para a melhoria do serviço aeroportuário está relacionada ao crescimento da demanda por transporte aéreo, fato que impôs a necessidade de melhorias no serviço prestado com foco no cliente, que se tornou mais exigente, com expectativa de ter uma boa experiência no aeroporto. Por esta razão, os autores supracitados, assim como Mattozo et al. (2012) salientam que é necessário que esforços sejam feitos a fim de compreender as necessidades e anseios desses clientes para então satisfazê-los.

No Brasil, a realidade não tem sido diferente. Araújo Marcos e Ferreira (2015) apontam que nos últimos anos a demanda por transporte aéreo aumentou, devido à inclusão das classes B e C², crescimento e estabilidade da economia, entre outros. Desta forma, se faz necessário investimentos na melhoria da infraestrutura aeroportuária brasileira, a fim de atendê-la de maneira satisfatória.

Com o objetivo de melhorar a infraestrutura aeroportuária e a qualidade do serviço prestado aos passageiros que desembarcam nos aeroportos do país, de acordo com os padrões internacionais, a partir de 2011 o governo brasileiro passou a conceder os aeroportos nacionais à iniciativa privada. Desta forma, passou a ser incumbência das concessionárias vencedoras a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária (BRASIL, 2021b).

² No Brasil, as famílias são divididas de acordo com seus rendimentos. Na classe B estão inseridas as famílias que recebem de quatro a dez salários-mínimos (em 2021, 1.100 reais). Na classe C são famílias que recebem de dez a 20 salários-mínimos.

2.2 Concessão Aeroportuária

Embora a concessão aeroportuária seja realidade recente no Brasil, outras nações já recorreram à transferência da gestão dos aeroportos à iniciativa privada, a exemplo do Reino Unido em 1987, seguido por Austrália, Canadá, Nova Zelândia, México, Chile e Índia (GILLEN, 2011, apud PEREIRA; ROCHA, 2019). Moura (2019) alerta que esta é uma tendência mundial, visto que a demanda pelo transporte aéreo cresce de maneira discrepante à infraestrutura existente, o que exige investimento contínuo.

Para Moura (2019), as concessões permitem “a expansão do estoque, a obtenção de receitas adicionais para os cofres públicos e a conciliação entre investimento e disciplina fiscal” (2019, p. 3) assim como a diminuição dos gastos públicos com tais mudanças necessárias, como salientam Silveira (2018) e Pereira e Rocha (2019), visto que aeroportos são grandes empreendimentos e necessitam de alto investimento em relação à infraestrutura física e tecnologia.

Ademais, Teixeira (2018) ressalta que as iniciativas de transferir o controle das infraestruturas de transporte no Brasil à iniciativa privada não é nova, dado que nos anos de 1990 o governo já manifestava interesse. Entretanto, o autor clarifica que as concessões do setor de transporte não foram bem-sucedidas no primeiro momento e foi dada prioridade ao setor de energia e comunicações. Posteriormente, a partir dos anos 2000, avançou-se para as rodovias, portos, ferrovias e aeroportos.

Essas mudanças imediatas, no que tange ao transporte aéreo brasileiro, também foram orientadas pela necessidade de atender megaeventos que teriam o Brasil como sede, sendo a Copa das Confederações FIFA 2013, Copa do Mundo FIFA em 2014 e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos no Rio de Janeiro em 2016 (SANTOS, 2016), os quais gerariam alta demanda por transporte aéreo no país, cuja infraestrutura não estava preparada para recebê-la.

Santos (2016) mostra que, a fim de solucionar esta questão, o Brasil tinha quatro estratégias possíveis, dentre elas a privatização e as concessões, sendo o modelo de concessão dos aeroportos o anteposto. Vale salientar que há distinção entre privatização e concessão. No ato de privatizar, o governo vende definitivamente um bem público para a iniciativa privada, enquanto a concessão se trata de uma transferência temporária, com prazos que podem ser prorrogados de acordo com o contrato. Entretanto, após este prazo previamente definido, o bem ou órgão retorna ao poder público, que originalmente seria o responsável pela gestão do bem. Ou, nas palavras de Di Pietro (2017, p. 373):

[...] contrato administrativo pelo qual a Administração confere ao particular a execução remunerada de serviço público, de obra pública ou de serviço de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ou lhe cede o uso de bem público, para que o explore pelo prazo e nas condições regulamentares e contratuais.

Nesta realidade, o poder concedente é representado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), órgão regulador criado em 2006. Cabe à ANAC regular e outorgar as concessões relativas ao serviço e infraestrutura aeroportuária, estipular as regras relacionadas às tarifas a serem arrecadadas, assim como regular as atividades de gestão e exploração dos aeródromos brasileiros, inclusive da própria INFRAERO (SANTOS, 2016), a qual, antes das concessões, era responsável por gerir 66 aeroportos brasileiros.

Embora a INFRAERO administre menos aeroportos atualmente, ainda participa como acionista majoritária de cinco dos 22 aeroportos concessionados, leiloados na segunda e terceira rodada das concessões, obtendo 49% de participação nas concessionárias. Apesar de trazer críticas ao modelo, Silveira (2018) identifica essa parceria como positiva, visto que, por meio dela, a INFRAERO pode ter acesso ao *know-how* das operadoras aeroportuárias estrangeiras que participam dos consórcios, a fim de aprimorar sua gestão nos demais aeroportos que ainda estão sob sua incumbência. Nas palavras do autor supracitado, “pela primeira vez, consumidores e companhias aéreas poderiam se beneficiar do padrão de serviços de uma operadora de Buenos Aires, Paris³, Cidade do Cabo, Joanesburgo, Cingapura ou Zurique” (p. 544).

2.3 Aeroportos Brasileiros Concessionados

Após uma década, 22 aeroportos foram concedidos à iniciativa privada, sendo 10 deles de maneira individual e 12 em blocos regionais (blocos Centro-Oeste, Nordeste e Sudeste). Esta peculiaridade, assim como as demais que serão apresentadas, se deve ao fato de que, embora os contratos de cada rodada das concessões sejam semelhantes, alguns aeroportos possuem particularidades (RIBEIRO et al., 2018), expressas pelo prazo de concessão, tarifas, pagamento da outorga ao governo, entre outros.

O primeiro aeroporto concedido foi o São Gonçalo do Amarante, situado em Natal, no Rio Grande do Norte. Este contrato apresenta uma peculiaridade em relação aos demais, dado que foi 100% privatizado, pois, de acordo com Moura (2019), este precisou ser totalmente construído. A concessionária vencedora do leilão foi a Inframerica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A. A Inframerica é controlada pela Corporación América S/A, *holding* argentina que administra aeroportos na América Latina e Europa. A concessionária está incumbida de gerir o aeroporto por 28 anos, podendo ser prorrogado por mais 5 anos (BRASIL, 2021c).

Em 2012 foram leiloados mais três aeroportos: o Aeroporto de Brasília - DF, Viracopos – SP e Guarulhos – SP. Assim como o aeroporto de Natal, o aeroporto de Brasília também foi concedido à Inframerica. Entretanto, o prazo do contrato de concessão tem validade de 25 anos.

O aeroporto de Viracopos foi concedido ao consórcio Aeroportos Brasil Viracopos, o qual está incumbido da administração do aeroporto por um período 30 anos. A concessionária possui 51% das ações, dividido entre três empresas que formam a concessionária: UTC Participações, empresa brasileira de engenharia; Triunfo Participações, empresa brasileira atuante no setor de infraestrutura; e Egis, empresa francesa que atua no setor de transporte aéreo, sendo responsável por 11 aeroportos no mundo. Os 49% restantes estão sob o poder da INFRAERO (VIRACOPOS AEROPORTOS BRASIL, 2019).

O aeroporto de Guarulhos, aeroporto mais movimentado do Brasil de acordo com o anuário estatístico elaborado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA (BRASIL, 2022), foi concedido à Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A, composta pela Invepar e Airports Company South Africa - ACSA. A Invepar S/A, fundada há 21 anos em território nacional, detém 11 concessões, incluindo rodovias, aeroporto e mobilidade urbana, a exemplo do Metrô Rio e VLT Carioca, ambos no estado do Rio de Janeiro. A ACSA, empresa sul-africana, opera os nove

³ Aeroporto de Paris-Charles de Gaulle, principal aeroporto da cidade.

principais aeroportos na África do Sul, incluindo o Aeroporto Internacional da Cidade do Cabo. Juntas, as empresas supracitadas detêm 51% de participação, enquanto os 49% remanescentes pertencem à INFRAERO. O consórcio é responsável por gerir o aeroporto por 20 anos (GRU AIRPORT, 2021).

Em 2013, na terceira rodada das concessões aeroportuárias, foram concedidos à iniciativa privada o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Galeão e o Aeroporto de Confins – MG. Em ambos os contratos, a INFRAERO possui 49% de participação. A empresa que forma a concessionária RIOgaleão (marca criada pela concessionária) juntamente com a INFRAERO é a Changi Airport International (CAI), operadora e investidora com experiência em mais de 50 aeroportos do mundo, incluindo o multipremiado aeroporto de Cingapura, eleito oito anos consecutivos como o melhor aeroporto do mundo pela Skytrax⁴. A concessionária está incumbida de gerir o aeroporto por 25 anos.

O aeroporto de Confins, por um período de 30 anos, estará sob a responsabilidade da Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A, formada a partir da junção das empresas CCR, uma das maiores empresas de concessão de infraestrutura da América Latina com experiência em rodovias, mobilidade urbana, aeroportos e serviços (CCR, 2021) juntamente com a Zurich Airport, operadora de nove aeroportos no mundo, inclusive o aeroporto de Zurich, na Suíça, o qual no ano de 2019 foi eleito pela Skytrax o 11º melhor aeroporto do mundo. Juntas, as empresas supracitadas detêm 51% de participação no aeroporto.

No quarto bloco das concessões, ocorrido no ano de 2017, foram leiloados os aeroportos de Florianópolis – SC, Fortaleza – CE, Porto Alegre – RS e Salvador – BA. O Aeroporto Internacional de Florianópolis, presentemente nomeado por Floripa Airport, é gerido pela concessionária do mesmo nome, a qual pertence 100% ao grupo Zurich Airport, sem participação acionária da estatal. O grupo tem o encargo de construir e operar o aeroporto por 30 anos (FLORIPA AIRPORT, 2021).

O aeroporto internacional de Fortaleza, hoje intitulado Fortaleza Airport, foi concedido à concessionária Fraport Brasil, subsidiária da Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, operadora de mais de 30 aeroportos ao redor do mundo, dentre eles o aeroporto de Frankfurt, Alemanha, considerado pela Skytrax o 14º melhor aeroporto do mundo em 2019. Assim como o Fortaleza Airport, a empresa venceu o leilão do aeroporto internacional de Porto Alegre, originando a Fraport Brasil – Porto Alegre, sendo 100% acionária dos sobreditos aeroportos. Dessarte, a Fraport AG está incumbida de gerir os aeroportos por 30 e 25 anos, respectivamente (FORTALEZA AIRPORT, 2021).

O Aeroporto Internacional de Salvador, nomeado pela concessionária por Salvador Bahia Airport, foi concedido à Vinci Airports, empresa francesa de alto impacto na aviação mundial, investidora e operadora de 45 aeroportos ao redor do mundo, incluindo a Ásia, Europa, América do Sul e América do Norte. Em 2019, a empresa movimentou mais de 255 milhões de passageiros (SALVADOR BAHIA AIRPORT, 2021). A Vinci Airport tem 100% de participação acionária no aeroporto e é responsável pela ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária por 30 anos.

A partir de 2018, as concessões que comumente eram realizadas de maneira individual, sendo um aeroporto concedido a uma concessionária, passaram a ser no

⁴ Empresa de consultoria em aviação. Consultar ranking em: <https://www.worldairportawards.com/airport-of-the-year-winners/>.

modelo de blocos regionais, sendo mais de um aeroporto concedido a uma concessionária. Em março de 2018 foram leiloados o Bloco Sudeste e Nordeste. Juntos, os blocos somam oito aeroportos.

No Bloco Sudeste estão incluídos o aeroporto de Vitória juntamente com o aeroporto de Macaé, localizado a 180km da capital do Rio de Janeiro. A concessionária vencedora do leilão foi a Aeroportos do Sudeste do Brasil (ASeB) concessionária formada pela Zurich Airport, a qual tem a responsabilidade de operar ambos os aeroportos por um prazo de 30 anos. Nos dias atuais, os aeroportos tiveram a identidade visual modificadas para Macaé MAE e Vitória VIX (AEROPORTOS DO SUDESTE DO BRASIL, 2021).

O Bloco Nordeste é composto por seis aeroportos: Recife/PE, Maceió/AL, João Pessoa/PB, Aracaju/SE, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE. A concessionária responsável por ampliar, manter e explorar tais aeroportos é a Aeroportos do Nordeste do Brasil S/A (AENA BRASIL), pertencente à AENA International, operadora aeroportuária espanhola responsável por gerir 69 aeroportos no mundo, localizados na Europa e América Latina. No ano de 2019, a empresa aludida movimentou número superior a 293 milhões de passageiros, especificamente nos aeroportos espanhóis e britânico (AENA, 2021). A concessionária tem o encargo de investir e operar os aeroportos do Bloco Nordeste por 30 anos.

Por fim, o Bloco Centro-Oeste foi concedido à iniciativa privada em março de 2019. Compõem este bloco quatro aeroportos localizados no estado do Mato Grosso do Sul, sendo o aeroporto de Cuiabá, aeroporto de Sinop, Rondonópolis, e Alta Floresta. A concessionária vencedora do leilão foi a SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S/A. Diferentemente do contexto dos demais blocos, esta concessionária é integralmente nacional, formada pela Socicam, gestora nos segmentos de infraestrutura de mobilidade social e de serviços (SOCICAM, 2021) e pela Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda - Sinart, empresa prestadora de serviços na gestão de terminais de passageiros, estacionamentos, hotéis e aeroportos, incluindo o aeroporto de Porto Seguro – BA (SINART ORGANIZAÇÃO, 2021). Enquanto a primeira detém 85% de participação, a segunda detém 15%. Os quatro aeroportos do bloco Centro-Oeste estarão sob responsabilidade da concessionária por 30 anos.

Nota-se que a partir do quarto bloco, a participação acionária da Infraero não se fez mais obrigatória. Para Silveira (2018) e Santos (2016), esta foi uma decisão assertiva, dado que, com a participação da Infraero, o governo brasileiro participava dos lucros da concessionária e da mesma forma deveria participar dos investimentos, o que, de acordo com o estudo de Santos (2016), resultou em prejuízos de mais de 2 bilhões aos cofres públicos nos anos de 2013 e 2014 por conta dos investimentos que precisou fazer como acionista nas concessionárias.

Por outro lado, Silveira e Quintilhanos (2019) consideram esta medida desfavorável ao Estado, um modelo de concessão equivocado, que fornece um contrato de concessão enfraquecido. Uma vez que a figura governamental se ausenta, a iniciativa privada deixa de cumprir seus deveres com o governo, no tocante ao pagamento da outorga, aumentam as tarifas pagas pelos passageiros e companhias aéreas e oferecem um serviço precário aos mesmos.

A partir deste bloco também se nota que foi legitimado pelo governo brasileiro a participação de uma mesma operadora em mais de um aeroporto, a exemplo da Zurich Airport, que participa da concessionária do Aeroporto de Confins e do aeroporto de Florianópolis com 100% de participação, igualmente no bloco Sudeste, incumbida dos aeroportos de Vitória e Macaé.

Outro dado chama a atenção é que, com exceção do bloco Centro-Oeste, todas as demais concessionárias possuem a participação de uma empresa internacional, integral ou não. Percebe-se que, majoritariamente, são empresas de alto impacto no ramo da aviação, como a Zurich Airports, VINCI Airports e a Changi Airports International. Essa condição pode estar associada ao objetivo da concessão, que é adequar os aeroportos brasileiros aos padrões internacionais.

2.4 Aeroportos Concedidos e o Turismo Brasileiro

A partir das concessões, é possível perceber que o serviço aeroportuário brasileiro está passando por mudanças positivas, que pode ser observado para além da infraestrutura física, como as obras de ampliação obrigatórias. A partir de um estudo realizado por meio do site e das redes sociais dos aeroportos concessionados, é possível identificar que as concessionárias têm trabalhado em suas infraestruturas físicas para os passageiros e aeronaves, modernização dos sites e inserção nas redes sociais, as quais possibilitam uma relação mais próxima e informal com o cliente, além da criação de novos logotipos e nomes internacionalizados para os aeroportos, entre outros.

Entre as ações das concessionárias, vale ressaltar as voltadas ao turismo. É possível observar por meio das redes sociais, assim como no site institucional, a promoção do destino turístico em que o aeroporto está localizado. O site do aeroporto de Natal, por exemplo, possui um espaço exclusivo com a finalidade de promover a cidade, contendo informações sobre principais atrativos turísticos. Frequentemente a administração aeroportuária do GRU Airport cria postagem no Instagram promovendo a cidade de São Paulo, com conteúdo informativo, fotos e curiosidades da cidade, a fim de estimular que o passageiro não se atenha a passar pelo aeroporto, bem como considerar visita à cidade. Esta ação pode ser percebida em quase todos os aeroportos concedidos à iniciativa privada.

Esta estratégia é comumente utilizada nos aeroportos estrangeiros, a exemplo do Aeroporto de Changi, o qual possui estratégias de atração de turistas para além do aeroporto, ampliando para o destino Cingapura. A administração aeroportuária do Changi possui uma parceria com o governo a fim de atrair demanda turística para a cidade-estado. Para Sikorski (1986, apud LOHMANN; ALBERS; KOCH; PAVLOVICH, 2009), o sucesso de Cingapura como um destino turístico é resultado de uma estratégia que une o turismo e a aviação.

O Mapa do Turismo Brasileiro (2019-2021), instituído pelo Programa de Regionalização do Turismo, representa o recorte territorial brasileiro, o qual terá prioridade no recebimento de recursos do MTur (BRASIL, 2021d). Este contém 2.694 municípios de interesse turístico, divididos em 333 regiões turísticas. Os municípios são categorizados em A, B, C, D ou E de acordo com sua contribuição na economia do turismo, sendo a categoria “A” mais importante. Ao analisar o Mapa, é possível identificar que todos os aeroportos concedidos estão localizados em municípios pertencentes às regiões de interesse turístico, inclusive de categoria A.

Quadro 1: Síntese do Mapa do Turismo Brasileiro

Macrorregião	Quantidade de regiões turísticas	Quantidade de Categoria A	Municípios
Centro-Oeste	33	6	Brasília (DF) e Cuiabá

Nordeste	83	17	Aracajú, Fortaleza, João Pessoa, Maceió, Natal, Recife e Salvador,
Sudeste	115	14	Belo Horizonte, Campinas, Rio de Janeiro, Macaé e Vitória.
Sul	54	9	Florianópolis e Porto Alegre.

Fonte: Elaboração Própria a partir de MTur, 2021b.

Com exceção de poucos aeroportos, como o Guarulhos, que está localizado em um município de categoria B, 16 dos 22 aeroportos concedidos estão localizados em municípios de categoria A, sendo extremamente importantes para o turismo brasileiro. Embora o Guarulhos esteja classificado na categoria B, ele é o aeroporto mais movimentado do Brasil e está localizado em São Paulo, estado que mais recebeu turistas em 2019, atrás do Rio de Janeiro (BRASIL, 2021a).

A partir da presente análise, pode-se aferir que as ações de promoção do turismo realizadas pelas concessionárias podem ser consideradas necessárias e benéficas para o turismo brasileiro, que por muitos anos não supera a média dos seis milhões de turistas, apesar da riqueza e variedade de atrativos culturais e naturais que detém.

Seriam as administrações aeroportuárias capazes de aumentar o número de turistas viajando pelo Brasil por meio de suas estratégias de promoção turística? Teriam estas ações de promoção vistas por meio dos sites e redes sociais alguma parceria com o governo municipal, estadual ou trade turístico, como constatado na realidade do aeroporto de Changi? Há ações voltadas à atração de mais companhias aéreas para o país?

Por meio de uma busca bibliográfica, nos sites institucionais e redes sociais não é possível compreender como essas ações têm sido criadas, se há parcerias com o trade e governo, e principalmente se estas têm gerado incremento na demanda turística de fato. É necessário um estudo específico a fim de apurar este cenário.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

O presente estudo teve como objetivo realizar uma pesquisa bibliográfica sobre a evolução das pesquisas sobre Concessão Aeroportuária no Brasil e o Turismo. De acordo com Lima e Miotto (2007, p.38), a pesquisa bibliográfica é um “conjunto de ordenado de procedimentos de busca por soluções, atento ao objeto de estudo, e que, por isso, não pode ser aleatório”. Optou-se pela utilização desta metodologia pois, ainda de acordo com as autoras supracitadas, tal procedimento metodológico permite a formulação de hipóteses ou interpretações que podem colaborar para o surgimento de pesquisas futuras, principalmente no que se refere a campos de estudo pouco explorados, como o caso da temática das Concessões Aeroportuárias.

Após a escolha do tema de pesquisa, fez-se um estudo sobre as palavras-chave que seriam utilizadas na busca de trabalhos relacionados ao tema nas bases de dados. Para tanto, foram selecionadas cinco palavras, em português, inglês e esporadicamente em espanhol: Turismo; Transporte Aéreo; Aeroportos Turísticos; Concessão Aeroportuária e; Parceria Público-Privada.

As palavras Turismo, Transporte Aéreo, Aeroporto e Concessão Aeroportuária foram escolhidas posteriormente ao início das buscas. Tais escolhas se deram por ir diretamente de encontro com o tema que se desejava pesquisar, além disso, em uma

pesquisa prévia, percebeu-se que quando utilizadas, alcançava-se os resultados desejados.

As palavras Aeroportos Turísticos e Parceria Público-Privada surgiram ao decorrer da pesquisa. Durante as primeiras tentativas de busca com as primeiras palavras-chave, obtinha-se resultados limitados. Para tanto, decidiu-se realizar um estudo das palavras-chave utilizadas pelos autores dos trabalhos encontrados e utilizá-las com o propósito de recuperar mais trabalhos relacionados ao tema. A partir do uso destas palavras, o resultado da pesquisa foi ampliado.

Outro fator que colaborou na busca, foi a utilização de operadores booleanos nas bases que ofereciam tal recurso, como a Web Of Science e Scielo Citation Index, também acessada por meio do Web Of Science. As bases de dados selecionadas foram, além das citadas acima, Publicações em Turismo, a qual era mais limitada em relação ao Web Of Science e Scielo, Google Scholar e Spell.

A escolha dos trabalhos que compõem este artigo se deu em três fases. Na primeira, as buscas foram feitas utilizando-se as palavras-chave mencionadas e a análise dos trabalhos selecionados por meio dos títulos e resumos. Nesta fase, foram recuperados 33 trabalhos, abarcando artigos, teses, dissertações e trabalhos de conclusão de curso - TCC de Pós-Graduação.

Na segunda, foi feito um refinamento desta busca. Todos os trabalhos recuperados na primeira fase foram lidos de maneira mais profunda, o que resultou na exclusão de documentos que não apresentavam relação direta com o tema estudado, embora por vezes tangenciavam. Na terceira foram feitos fichamentos dos documentos selecionados na fase anterior. Nesta fase, alguns documentos foram excluídos. Embora se apresentassem como textos necessários, não se fizeram necessários no momento da escrita. Portanto, ao final das fases referidas, foram selecionados 22 trabalhos, sendo uma tese nacional, um TCC nacional, dois livros nacionais, oito artigos nacionais e dez internacionais.

Foram priorizados artigos científicos que compreendiam o período de 2014 a 2020. Entretanto, especialmente no tocante ao tema de concessões, exceções precisaram ser consentidas, dado que há poucos trabalhos publicados relacionados ao tema. Além disso, em comparação com teses, dissertações e livros, e artigos científicos costumam não abordar os temas em profundidade com a mesma profundidade. Além desta exceção, a utilização de dois livros se deu pela necessidade de citar autores clássicos em determinados temas.

4 RESULTADOS DA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

A fim de facilitar a apresentação e análise dos documentos selecionados, esta seção será subdividida em duas, sendo a primeira relacionada ao tema das concessões e a subsequente sobre aeroportos e turismo. Além disso, a seção de concessão aeroportuária será apresentada de maneira mais detalhada, visto que é o foco principal da pesquisa. Por não apresentarem uma metodologia, os livros não farão parte da análise apresentada nesta seção.

4.1 Concessão

Por se tratar de assunto recente no Brasil, de apenas uma década, visto que o primeiro aeroporto concedido foi no ano de 2011, são poucas as publicações referentes à concessão aeroportuárias no Brasil, o que se pode aferir no momento das buscas.

Os resultados da busca se ampliaram a partir do momento em que se acrescentou às buscas a palavra-chave “Parceria Público-Privada”, identificada em alguns artigos encontrados por meio das palavras “Concessão” e “Concessão Aeroportuária”. Utilizando apenas “Concessão Aeroportuária” havia diminuição dos resultados.

Quadro 2: Resumo dos documentos recuperados – Concessão

Autor (es)	Ano	Tipo de doc.	Metodologia
SANTOS	2016	TCC (Pós-Graduação)	Exploratória, descritiva, explicativa, aplicada e intervencionista Documental e bibliográfica; estudo de caso;
PAIVA E RIBEIRO	2017	Artigo	Qualitativa; documental; análise de conteúdo de Bardin (1977).
RIBEIRO et al.	2018	Artigo	Bibliográfica; modelo Análise de Envoltória de Dados (<i>Data Envelopment Analysis - DEA</i>) na análise dos dados.
SILVEIRA	2018	Artigo	Bibliográfico; estudo de caso.
TEIXEIRA	2018	Artigo	Bibliográfica.
MOURA	2019	Tese	Exploratório-descritiva; bibliográfica e documental; estudo de caso; questionário.
PEREIRA E ROCHA	2019	Artigo	Bibliográfica; modelo de <i>Fleuriet</i> na análise dos dados.
SILVEIRA E QUINTILHANO	2019	Artigo	Bibliográfica; análise de dados estatísticos governamentais; entrevistas.

Fonte: Elaboração própria.

O estudo de Santos (2016) fez uma análise sobre a efetividade da política de concessão aeroportuária brasileira no tocante ao atendimento às demandas do mercado por meio de uma pesquisa exploratória, descritiva, explicativa, aplicada e intervencionista, documental e bibliográfica, com a utilização do estudo de caso da Infraero. Como resultado, o autor compreende que o modelo de concessão aplicada no Brasil é atípico e ineficiente, que não cumpre o fim de atender às demandas do mercado, além de causar prejuízos financeiros à Infraero. Vale ressaltar que na época de realização do estudo, apenas seis aeroportos haviam sido concedidos à iniciativa privada e cinco deles compreendiam a parceria público-privada, na qual a Infraero participava de 49% das ações.

Paiva e Ribeiro (2017) se debruçaram ao estudo do aeroporto de Confins⁵, concedido em 2013. As autoras investigam o modelo de contrato de concessão aplicado ao aeroporto e concluíram que há diversos aspectos controversos que necessitam ser amplamente discutidos pela academia e pela sociedade. Assim como Santos (2016), as autoras chamam a atenção de maneira crítica para a participação da Infraero como acionária. Para atingir o objetivo proposto, as autoras se utilizaram de uma pesquisa qualitativa, documental e aplicaram uma adaptação da análise de conteúdo de Bardin (1977) na análise dos dados coletados.

⁵ Localizado na cidade de Belo Horizonte, estado de Minas Gerais.

Em 2018, Ribeiro et al. estudaram a eficiência financeira das concessões aeroportuárias. Foram selecionados para o estudo os seis primeiros aeroportos concedidos, os quais tiveram seus dados analisados no período de 2015 a 2016, com o auxílio da Análise Envoltória de Dados (do inglês *Data Envelopment Analysis* – DEA). Como resultado, os autores concluíram que apenas três dos seis aeroportos concedidos apresentam alta eficiência. Assim como nos estudos mencionados acima, os autores também criticam a participação da Infraero como acionária majoritária no segundo e terceiro bloco das concessões, além de salientar, assim como Paiva e Ribeiro, a necessidade de mais estudos na academia em relação ao tema.

No estudo de Silveira (2018) é possível analisar, mais uma vez, diversas críticas em relação à participação acionária obrigatória da Infraero em cinco aeroportos. O autor analisa a estrutura de parceria público-privada nas concessões, apresentando suas vantagens e desvantagens da participação da estatal, tanto para o governo brasileiro, tanto para a iniciativa privada. O autor analisa a participação da Infraero por cinco aspectos. O estudo é bibliográfico e utiliza-se da metodologia do estudo de caso, aplicando aos aeroportos de Brasília, Viracopos, Guarulhos, Galeão e Confins.

Teixeira (2018) buscou, em seu estudo bibliográfico, analisar a nova prática de conceder bens públicos à iniciativa privada no Brasil e constatou que este processo reforça as desigualdades regionais já existentes no país e aponta que se pode “classificar o território brasileiro como um espaço de convivência de formas renovadas de espoliação por meio do processo de concessões” (n.p).

Em sua tese, Moura (2019) analisou os riscos que influenciam a atratividade de investimentos privados em projetos de infraestrutura aeroportuária no Brasil. A autora fez um estudo exploratório-descritivo, bibliográfico e documental e utilizou a metodologia do estudo de caso. Além disso, coletou dados por meio de um questionário aplicado à especialistas brasileiros com experiência em concessões de aeroportos e análise de risco. Como resultado, a autora identificou que a atratividade depende de como está sendo tratado e alocado o risco no contrato de concessão.

Assim como Ribeiro et al., Pereira e Rocha (2019) fizeram um estudo das concessões aeroportuárias sob a ótica financeira a partir do modelo de Freuriet. Entretanto, os autores estudam os aeroportos concedidos no segundo bloco. O trabalho apresenta breve histórico das concessões aeroportuárias no mundo e posteriormente no Brasil, de forma mais profunda, analisando os contratos de concessão realizados, assim como suas peculiaridades e modificações entre um bloco e outro. Os autores concluem que a situação financeira dos três aeroportos do bloco entre 2013 e 2017 era precária.

Silveira e Quintilhano (2019) analisaram as transformações no setor aéreo a partir das concessões aeroportuárias no período de 2012 a 2018. O estudo abordou diversas críticas em relação ao modelo de contrato de concessão aeroportuária no Brasil, que segundo os autores, apresenta falhas desde a primeira rodada. Entretanto, diferentemente dos autores mencionados acima, Silveira e Quintilhano compreendem a extinção da participação da Infraero como um fator agravante, dado que, sem a participação da estatal, as empresas privadas passaram a não cumprir seus deveres. A metodologia utilizada no estudo foi revisão bibliográfica, análise de dados estatísticos do transporte aéreo, desenvolvidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e pela Infraero, e entrevistas realizadas no aeroporto de Guarulhos.

4.2 Turismo e Transporte Aéreo

Compreende-se que a relação entre transporte aéreo e turismo já é bastante estudada. Há diversas publicações nesta área, fator que facilita a busca. Por outro lado, dificulta a seleção dos documentos que serão utilizados, o que leva a um endurecimento dos critérios. Para tal busca, o principal critério utilizado foi a data de publicação, dado que há décadas autores têm se debruçado a estudar o assunto.

Quadro 3: Resumo dos documentos recuperados – Turismo e Transporte Aéreo

Autor (es)	Ano	Tipo de doc.	Metodologia
LOHMANN et al.	2009	Artigo	Exploratória; estudo de caso.
DE ALMEIDA	2011	Artigo	Bibliográfica; estudo de caso.
MATTOZO et al	2012	Artigo	Bibliográfica; modelo Fodness e Murray; entrevistas.
TELES e SARMENTO	2012	Artigo	Exploratória; descritiva; bibliográfica.
GOMÉZ	2014	Artigo	Bibliográfico; dados estatísticos de turismo; estudo de caso.
ARAÚJO MARCOS e FERREIRA	2015	Artigo	Revisão de literatura; entrevistas.
CASTRO et al	2015	Artigo	Bibliográfica. Estudo de Caso; Análise dos indicadores de desempenho operacional.
ALAARED e KHOSHNOOD	2016	Artigo	Bibliográfico.
ALLIS et al.	2017	Artigo	Bibliográfico; Análise dos relatórios das autoridades da aviação; estudo de caso.
CAVALCANTE et al	2017	Artigo	Bibliográfico; observação participante.
TANG et al	2017	Artigo	Bibliográfica; estudo de caso; questionário e entrevistas semiestruturadas.
VELÁSQUEZ et al	2017	Artigo	Bibliográfica

Fonte: Elaboração própria.

Em relação às publicações de turismo, pode-se aferir que a maior parte utilizou majoritariamente a pesquisa bibliográfica, análise de dados estatísticos, estudos de caso e modelos aplicados à literatura consultada, como exceção dos estudos de Mattozo et al (2012), Araújo Marcos e Ferreira (2015), Cavalcante (2017) e Tang et al., que foram a campo coletar dados.

A seleção destes estudos se deu pelo fato de que todos elucidam a importância da ligação do transporte aéreo com o turismo, o que corrobora na justificativa de que é necessário melhorar a qualidade do serviço prestado nos aeroportos a fim de alavancar o turismo nacional, visto que os aeroportos fazem parte da cadeia produtiva do turismo e

são o portão de entrada do turista no destino turístico. Se a experiência no aeroporto começa mal, a experiência total do turista no destino já será comprometida.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dado conteúdo apresentado, pode-se aferir que o objetivo proposto, de realizar uma pesquisa bibliográfica sobre a evolução das pesquisas sobre Concessão Aeroportuária no Brasil e o Turismo, foi alcançado. Resumidamente, 22 trabalhos foram recuperados, corroborando para a análise das metodologias utilizadas pelos autores, seus principais resultados, assim como as contribuições geradas pelas pesquisas, fator que contribuiu para a escolha da metodologia em pesquisas futuras acerca do tema.

Em relação às buscas sobre Concessão Aeroportuária, foram encontrados oito estudos nacionais. Embora um deles tenha sido publicado em inglês, o autor é brasileiro, o que pode estar associado à escassez de estudos sobre o tema, que ainda é pouco discutido também no Brasil, visto que o assunto ainda é recente, uma vez que a primeira concessão foi realizada em 2011. Dentre os oito trabalhos encontrados, cinco foram feitos por pesquisadores de Brasília, o que pode indicar que o tema tem sido bastante discutido nas universidades do Distrito Federal, local que culturalmente é movido pela política.

Em relação às buscas sobre Turismo e Transporte Aéreo, percebe-se que este é um assunto mais maduro, amplamente discutido na literatura há pelo menos duas décadas. Foram encontrados 12 trabalhos, sendo seis internacionais e seis nacionais, o que permite melhor abordagem científica a respeito do tema e aferir que a relação entre transporte aéreo e turismo é evidente.

Embora tenham surgido dificuldades durante a pesquisa, principalmente no tocante ao uso restrito das palavras-chave, inicialmente, e inexistência de estudos relacionados à concessão aeroportuária e turismo, é possível avançar na compreensão do tema. Assim como os autores apresentados na seção de concessão, entende-se que há necessidade de haver mais estudos acadêmicos e participação da sociedade na discussão do tema, dada a importância dos aeroportos para a sociedade e para o turismo.

Destaca-se o fato que durante a busca foi necessário acrescentar duas palavras-chave realizadas para a recuperação de documentos em relação à Concessão Aeroportuária, visto que houve dificuldades de encontrar estudos relacionados ao tema. A descoberta ampliou os resultados consideravelmente. Além disso, percebeu-se que a utilização apenas da palavra “Concessão” recuperava muitos documentos, entretanto nem todos eram relacionados à concessão aeroportuária, mas a rodovias, unidades de conservação, entre outros, o que ilusionava os resultados.

Ressalta-se que não foram encontrados trabalhos que relacionam as concessões aeroportuárias ao turismo no Brasil. Se por um lado há dificuldades de encontrar estudos que auxiliam a pesquisa da autora, por outro pode-se entender como oportunidade de inovar em pesquisas futuras, fator que motiva ainda mais as autoras produzirem acerca desta temática.

REFERÊNCIAS

AENA. **Quiénes somos**. Disponível em: <https://www.aena.es/es/corporativa/sobre-aena/datos-anuales.html>. Acesso em: 27 jan. 2021.

AEROPORTOS DO SUDESTE DO BRASIL. **Conheça os aeroportos do Sudeste do Brasil**. Disponível em: <https://aseb-airport.com/pt-br/>. Acesso em: 27 jan. 2021.

ALAEERAD, E.; KHOSHNOOD, M. Redefines Vitality in Primary Schools Based on the Evaluation and Analysis of the Needs of Children. **Turkish Online Journal of Design, Art and Communication**, v. 6, n. JLYSPCL, p. 661–669, 2016.

ALLIS, T.; CASTRO, R.; FRAGA, C. Airport Concessions in Brazil and Its Influences on Service Quality: the Cases of Brasília and São Paulo – Guarulhos Airports. **Journal of Spatial and Organizational Dynamics**, v. 5, n. 4, p. 337–350, 2017.

ARAÚJO MARCOS, R. A.; FERREIRA, L. Um modelo de simulação para gestão da capacidade dos aeroportos brasileiros. **REAd. Revista Eletrônica de Administração (Porto Alegre)**, v. 21, n. 1, p. 1–26, 2015.

BRASIL. Dados e Fatos. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo 2020 ano base 2019**. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>. Acesso em: 20 jan. 2021a.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Ministério da Infraestrutura. Concessões. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes>. Acesso em: 26 jan. 2021b.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Ministério da Infraestrutura. São Gonçalo do Amarante/ Natal. Disponível em: <https://antigo.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/aeroportos-concedidos/natal/concessao-SGA>. Acesso em 26 jan. 2021c.

BRASIL. Ministério do Turismo. Mapa do Turismo Brasileiro 2019. Disponível em: http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/images/conteudo/LIVRO_Mapas.pdf. Acesso em 20 de janeiro de 2021d.

BRASIL. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Comando da Aeronáutica. Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo 2018. Disponível em: http://portal.cgna.decea.mil.br/files/uploads/anuario_estatistico/anuario_estatistico_2018.pdf. Acesso em: 17.fev. 2022.

CASTRO, R. Aeroporto internacional do Rio de Janeiro – Galeão e os Jogos Olímpicos de 2016: uma questão de BRANDING? **XXIV anpet**, p. 1322–1334, 2015.

CAVALCANTE, E. P.; ROSE, C.; COHEN, R. Arquitetura de Aeroportos : dos terminais de passageiros operacionais aos comerciais. **Projetar. Projeto e Percepção do Ambiente**, v. 2, n. 1, p. 57–68, 2017.

CCR. **Sobre o Grupo CCR**. Disponível em: <http://www.grupoccr.com.br/grupo-ccr/sobre-o-grupo-ccr>. Acesso em: 27 jan. 2021.

DE ALMEIDA, C. R. The new challenges of tourism airports - the case of faro airport. **Tourism & Management Studies**, v. 7, p. 109–120, 2011.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 30.ed. Rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

FLORIPA AIRPORT (Florianópolis). **Sobre o grupo**. Disponível em: <https://floripa-airport.com/sobre-o-grupo.html>. Acesso em: 27 jan. 2021.

FORTALEZA AIRPORT. **A Fraport**. Disponível em: <https://fortaleza-airport.com.br/pt/institucional/a-fraport>. Acesso em: 27 jan. 2021.

GIRALDO-VELÁSQUEZ, C. M.; MUÑOZ-VÉLEZ, T. A.; VALDERRAMA, A. S.; ZAPATA-AGUIRRE, S. The quality perceived of the service. An analysis of airport infrastructures. **Dimensión Empresarial**, v. 15, n. 1, p. 217–226, 2016.

GÓMEZ, E. P. C. El aeropuerto de puerto vallarta: Factor de impulso del turismo nacional e internacional. **Cuadernos de Turismo**, n. 34, p. 53–68, 2014.

GRU AIRPORT (São Paulo). **Histórico**. Disponível em: <https://www.gru.com.br/pt/institucional/sobre-gru-airport/historico>. Acesso em: 26 jan. 2021.

LIMA, T. C. S de; MIOTO, R. C. T. Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica. **Rev. Katál**. Florianópolis, v. 10 n. esp. p. 37-45, 2007.

LOHMANN, G; ALBERS, S; KOCK, B. PAVLOVICH, K. From hub to tourist destination – An explorative study of Singapore and Dubai’s aviation-based transformation. **Journal of Air Transport Management** 15, 205–211, 2009.

MATTOZO, T.C; DA SILVA, G. S; COSTA, J.F.; FERNANDES NETO, A. P. Aplicação adaptativa do modelo Fodness e Murray na avaliação da satisfação de passageiros no Aeroporto Internacional Augusto Severo utilizando regressão multivariada Teófilo. **Revista Iberoamericana de Turismo**, v. 2, p. 58–74, 2012.

MOURA, G. A. Fatores determinantes da atratividade de investidores nas concessões de infraestruturas de transporte no Brasil: o caso dos aeroportos. Tese de Doutorado em Transportes, Publicação T.TD – 003/2019, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2019, 95p.

PAIVA, Izabela Donanzo de; RIBEIRO, Weslley Carlos. Concessão de aeroportos no Brasil: a transferência da gestão do aeroporto de Confins para a iniciativa privada. **E&G Economia e Gestão**, Belo Horizonte, v. 17, n. 47, Maio/Ago. 2017.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PEREIRA, E. D. S.; ROCHA, C. H. Concessões aeroportuárias brasileiras, saúde financeira e prática regulatória: uma aplicação do modelo Fleuriet. **Revista Estudos e Pesquisas em Administração**, v. 3, n. 3, p. 147, 2019.

RIBEIRO, J. P. .C.C; WILBERT, M.D; SALGADO, S. R. Eficiência financeira das concessões de aeroportos no Brasil no período de 2015 a 2016. **Economics and Politics Research Group Working Paper Series**, 2018.

SANTOS, T. B. **Concessão**: o caso Infraero. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização). Pró-reitoria de Pós-graduação e Pesquisa, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

SALVADOR BAHIA AIRPORT. **Quem somos**. Disponível em: <https://www.salvador-airport.com.br/pt-br/quem-somos>. Acesso em: 27 jan. 2021.

SILVEIRA, M. R.; QUINTILHANO, D. Os efeitos das concessões aeroportuárias no Brasil entre os anos de 2012 a 2018. **Geosul**, v. 34, n. 70, p. 87–112, 2019.

SILVEIRA, P. B. Hybrid governance structure between public company and private partners: the case of Infraero in the Brazilian airline sector. **REVISTA DIREITO GV**, São Paulo, v. 14 n. 2, p. 537-556, MAIO-AGO, 2018.

SINART ORGANIZAÇÃO. **Quem somos**. Disponível em: <http://www.sinart.com.br/quem-somos.html>. Acesso em 27 jan. 2021.

SOCICAM. **A empresa**. Disponível em: <https://www.socicam.com.br/a-empresa/?la=br>. Acesso em 27 jan. 2021.

TANG, C.; WEAVER, D.; LAWTON, L. Can stopovers be induced to revisit transit hubs as stayovers? A new perspective on the relationship between air transportation and tourism. **Journal of Air Transport Management**, v. 62, p. 54–64, 2017. Elsevier Ltd. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.02.008>>.

TEIXEIRA, S. H. O. Corporate Planning and Airport Concession in Brazil. **Mercator**, v. 17, n. 1, p. 1–15, 2018.

TELES, S.; SARMENTO, M. Coping in the Air Transport Sector. **Revista Turismo & Desenvolvimento**, v. 1, n. 17/18, p. 427–438, 2012.

VIRACOPOS AEROPORTOS BRASIL (São Paulo). **A concessionária**. Disponível em: https://www.viracopos.com/pt_br/institucional/a-concessionaria.htm. Acesso em: 26 jan. 2021

Airports Concessions and Tourism in Brasil: literature review of scientific productions

ABSTRACT

Airports are important for tourism, because the tourist experience of many passengers starts with them, and they are the tourist's first contact with the destination. Intending to adapt Brazilian airports to international standards, motivated by the mega-events that would take place in the national territory in 2014 and 2016, the World Cup and the Olympic Games, respectively, in 2011 the Brazilian government began the process of granting airports, forming public-private partnerships – initially – in order to manage Brazilian airports. From this milestone, Brazilian airports have gone through several transformations in terms of physical infrastructure, organizational culture, customer service and dissemination of Brazilian tourist attractions. The objective of this work was to carry out a systematic review of the evolution of research on Airport Concessions in Brazil and Tourism, in order to understand the methodological approaches used by the authors, main results, as well as the contributions generated. As a result, it was possible to observe that there is a lack of studies focused on the subject, given its relevance and complexity. It can be seen that studies on airport concessions in Brazil mostly are national, recent, encompass critical reflection on the concession model in Brazil and use bibliographic and documentary research and analysis of government statistical data in the methodological procedure.

Keywords: *Tourism. Air Transportation. Airport. Tourism Airport Concession. Airport Concession. Public-Private Partnership.*

Artigo submetido em 15/11/2021. Aceito para publicação em 12/04/2022.