XXI SITRAER
2024 | Air Transportation Symposium

AIRPORT INFRASTRUCTURE AS A CATALYST FOR REGIONAL DEVELOPMENT

Geicimar de Sousa Rodrigues Ayres

*rodrigues.ghsr@gmail.com

PAPER ID: SIT904731

ABSTRACT

Airports are very important to modern life, and there is no other means of transportation that is as versatile, fast and economical. However, there is a debate between the value of an airport and the benefits it can bring to a given region. In this document, we will briefly report on the history of aviation, as well as the current scenario of air transport in Brazil. We will move on to the debate on the possible costs of maintaining airport infrastructure and, finally, to the analysis of the influence of an airport on the region in which it is located.

Keywords: Aviation, Scene, Airports, Transportation, Development.

1. INTRODUÇÃO

Ao observar o Brasil em um mapa *mundi* ou por eletrônicos (programas ou aplicativos), é natural o espanto pelo seu tamanho: é continental! Outro possível pensamento é que para um país tão grande assim, os meios de transporte devem influenciar bastante a troca de bens e a locomoção de pessoas. Esse é um dos motivos que faz com que a aviação seja de suma importância para o Brasil.

Para deixar as coisas mais claras, o último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) registrou 203.080.756 pessoas no Brasil (IBGE, 2022). Ainda de acordo com o IBGE, o país possui 8.510.417,77 km², o que resulta em uma densidade geográfica de 23,86 habitantes por quilômetro quadrado.

Entretanto, a população brasileira não está igualitariamente espalhada no território. Está concentrada em grandes cidades, boa parte no litoral atlântico. Nesta parte é que se incluem os aeroportos, por serem o meio de transporte mais ágil e mais eficaz.

Em síntese, os bens podem ser transportados via terra (por veículos e trens), por vias aquáticas (por meio de rios ou pelo mar) ou por via aérea (por aviões). Destes meios, o que mais gera impacto positivo é a aviação, pois, conforme Young e Wells (p. 347) “viagens no sistema aeronáutico possibilitam o transporte intercontinental de grandes volumes de passageiros e cargas dentro de períodos relativamente curtos de tempo”.

Torna-se eficaz, então, pelo cálculo entre o valor gasto pelo transporte e seus benefícios. As pessoas ou a carga transportada pelo avião vai influenciar em seu destino, sejam turistas, empresários e trabalhadores, pelo lado humano, e bens para venda, insumos ou de sobrevivência, no lado material.

Assim, aeroportos exercem um papel indispensável no âmbito econômico, social e político na região em que estão inseridos. Ou não? Poderia ser o contrário? De acordo com Pereira (2014, p. 137), o transporte “é um dos entraves mais sérios ao desenvolvimento econômico”. Esclarece que embora a demanda pelo transporte no Brasil seja alta, é um setor que sofre de descaso e possui baixa prioridade nas políticas públicas.

O Brasil possui grandes aeroportos em suas capitais, mas o que acontece com aeroportos em cidades menores? E os aeroportos regionais? Segundo Brasileiro (2015, p. 96), há uma falta de sincronia entre o desenvolvimento urbano e a influência que os aeroportos geram nas cidades.

Há, assim, barreiras a serem vencidas para que o sistema aeroportuário seja tido no Brasil como um grande influenciador do desenvolvimento regional de forma plena.

Analisaremos ao decorrer deste trabalho estes entraves e as medidas e ferramentas que podem ser utilizadas para romper a bolha do crescimento brasileiro.

2. CENÁRIO DA AVIAÇÃO NO BRASIL

Atualmente, segundo informações da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) (2024), o sistema aeroportuário brasileiro é composto por 3.284 aeródromos privados, 1.377 helipontos privados, 188 helidecks e 504 aeródromos públicos. Trataremos neste trabalho apenas de aeródromo públicos e de alguns aeródromos privados, pois um certo número é mantido por Estados e Municípios como sendo de uso privativo de seus governos.

Antes de prosseguir, torna-se imperioso a diferenciação de aeroporto, aeródromo público e aeródromo privado. A conceituação pode ser encontrada na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, também conhecida como Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). O conceito inicial a ser compreendido é o de aeródromo, que é “toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves” (art. 27). Aeródromo privado é o equipamento que só pode ser utilizado “com permissão de seu proprietário”, sendo proibida a exploração comercial, conforme art. 30, §2º. Aeródromo público, a contrassenso, é aquele mantido por algum ente público e possui diferentes regras de segurança e de uso.

Como adiantado, um aeródromo privado também pode ser de propriedade de um ente público. Qual seria então a diferença então de um aeródromo público e um privado, quando mantido por um ente público? Seriam as regras previstas para este aeródromo. Um aeródromo privado, que é aberto ao tráfego aéreo por meio de registro, possui uma carga regulamentar bem menor ao comparado a um aeródromo público, aberto ao tráfego por meio de homologação.

Já aeroporto é o aeródromo público que possui "instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas", como prevê o art. 31, inciso I, do CBA. O que vale dizer que, caso o aeródromo possua um terminal de passageiros ou um terminal de cargas, ele já pode ser classificado como um aeroporto. Cabe destacar, também, que aeroporto necessariamente é um aparelho público. Não existe aeroporto privado, o que seria, de acordo com os conceitos acima, uma contradição em termos.

Ainda no âmbito inicial de conceituação, precisamos diferenciar também os aeroportos que operam ou não voos regulares. De acordo com a Anac, no seu portal Anacpédia, "voo regular é a ligação aérea entre duas ou mais localidades, caracterizada por um número, na qual é executado serviço regular de transporte, de acordo com horário, itinerário e frequência pré-fixados". São os voos operados por companhias aéreas, tais como a Latam, Gol e Azul, em que a população pode comprar passagens para os dias previamente agendados.

Voos que não possuem tal característica, incluem-se nos chamados voos da aviação geral, que são os de maior número no Brasil.

Sobre a questão de aeroportos privados, dita acima, esclarece-se que os aeroportos no Brasil podem ser concedidos à iniciativa privada. Não são, portanto, privados ou privatizados, mas sim aparelhos públicos operados por empresas privadas.

De acordo com o art. 36 do CBA, os aeródromos públicos serão construídos, mantidos ou explorados diretamente pela União, seja com pessoal próprio ou por meio de empresa especializada da Administração Federal (a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, por exemplo); ou indiretamente, por meio de convênios com Estados ou Municípios, concessão ou autorização.

A União não explora aeródromos diretamente e a Infraero foi perdendo, ao longo dos anos, a quantidade de aeroportos, passando estes para as concessionárias. Conforme informações da Anac, todos aeroportos de capitais foram concedidos, bem como os mais movimentados do país.

As unidades aeroportuárias menores são operadas pelos Estados ou Municípios, que o fazem de forma direta, como pessoal próprio ou por empresas públicas (como no caso do Município de Maringá – PR, que instituiu a SBMG – Aeroporto Regional de Maringá, empresa pública, para exploração do aeroporto); ou de forma indireta, por terceirização ou concessão. A diferença da terceirização para concessão da administração de aeroportos é que na terceirização, a empresa ganhadora do certame assume apenas a parte administrativa do aeroporto, enquanto na concessão a empresa assume toda a gestão aeroportuária, incluindo as receitas.

Estes conceitos são importantes porque refletem diretamente nos desafios enfrentados por aeroportos da aviação regional brasileira, como veremos mais adiante.

Voltando para o cenário da aviação no Brasil, de acordo com dados do Anuário da Aviação da Anac de 2023, o país teve 159 aeroportos com voos regulares, o que equivale a 31% dos aeroportos públicos no país.

Este dado é de suma importância para montar um quadro com as ligações aeroportuárias no mercado doméstico (voos no território brasileiro), conforme gráfico em mapa apresentado no Plano Aeroviário Nacional 2018-2038 (PAN-2018, p.71):

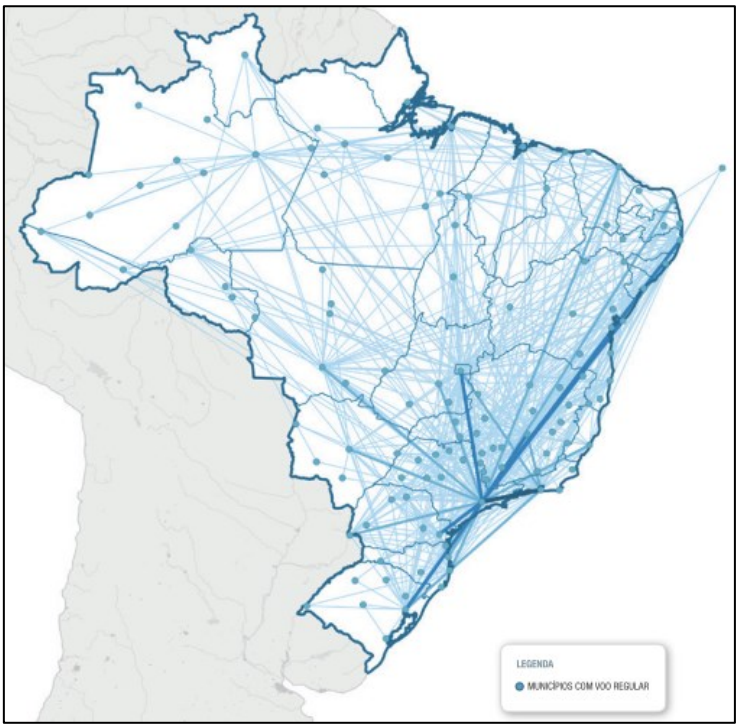


Figura 1: Ligações interurbanas contempladas pela aviação regular em 2018.

Este quadro remete-se à fala anterior sobre a distribuição da população brasileira, que se encontra em grande maioria no litoral e nas capitais.

E o resultado dessa malha aérea é tão espantoso quanto o tamanho do Brasil, tendo movimentado em 2023 mais de 912 mil voos domésticos e internacionais, como demonstra o gráfico abaixo, disponível no Anuário do Transporte Aéreo da Anac (2023, p. 4):

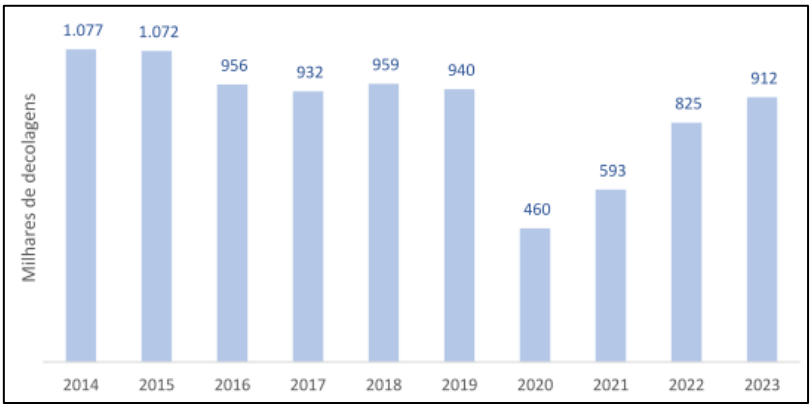


Figura 2: Decolagens – mercados doméstico e internacional.

Ainda segundo o Anuário do Transporte Aéreo da Anac e para demonstrar a malha aérea do Brasil, tem-se o gráfico abaixo, que mostra a evolução anual do número de passageiros do mercado doméstico:

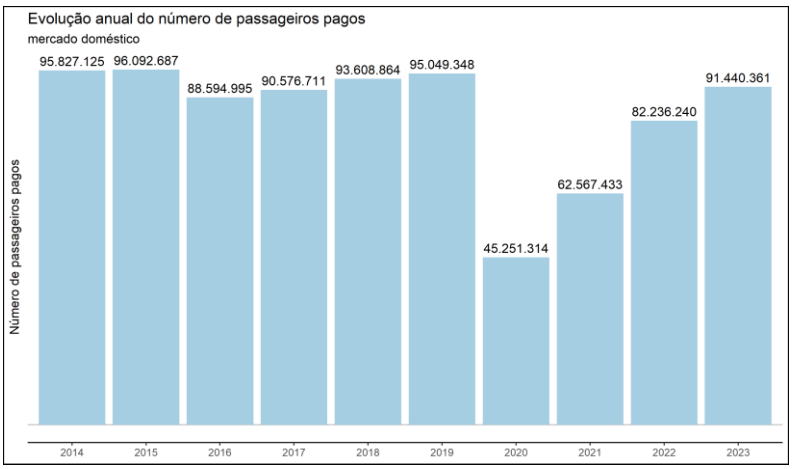


Figura 3: Evolução anual do número de passageiros pagos – mercado doméstico.

3. DESENVOLVIMENTO CONECTADO PELO AR

O desenvolvimento da aviação regional é um dos elementos para diminuir a desigualdade no Brasil, uma vez que influencia positivamente a economia da região em que é implementado. Mas por que o Brasil teria tanta dificuldade em realizar este desenvolvimento?

De acordo com relatório emitido pelo Tribunal de Contas da União (TCU) (2012), "um dos principais entraves da aviação regional é a dificuldade de diluir os custos entre o limitado número de passageiros, especialmente em locais com menor renda". Isso porque implantar a infraestrutura aeroportuária para operar voos regulares não é barato, fazendo com que muitos governos municipais e estaduais solicitem ajuda para a União.

É necessário, também, ter uma breve visão do arcabouço histórico do Brasil para chegar a esta realidade. Há de se falar das várias tentativas do governo de implementar a aviação brasileira. Uma das primeiras, foi a criação do Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR), criado pelo Decreto nº 76.590, de 11 de novembro de 1975, cujo objetivo era criar linhas e serviços aéreos de uma região para "atender a localidades de médio e baixo potencial de tráfego", como previa o art. 1º do citado decreto.

Este programa dividiu o país em cinco áreas, as quais eram atendidas por determinadas empresas sem operações nacionais. Os custos foram barateados pela liberação de parte do valor a ser arrecadado pelo governo, como forma de subsidiar tais operações. Esta estratégia logrou êxito até 1992, momento em que houve uma flexibilização na regulamentação aeroportuária e novas empresas entraram no mercado.

Em 1992, por meio da Lei nº 8.399, de 7 de janeiro daquele ano, foi criado o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), o qual ajudou a implantar, melhorar, reformar e ampliar diversos aeroportos no Brasil. Como na época o responsável pela aviação brasileira era o então Ministério da Aeronáutica, coube a ele regulamentar este programa, que o fez por meio da Portaria nº 1.047/GM4, de 30 de dezembro de 1992, instituindo o programa e dando outras providências.

Para participar do programa, os aeroportos precisavam estar incluídos nos planos aeroviários estaduais estabelecidos entre os Estados e o então Departamento da Aviação Civil (DAC), conforme art. 4º da portaria citada acima. O programa atualmente é mantido pela Secretaria Nacional da Aviação Civil (SAC), do Ministério de Portos e Aeroportos, segundo a qual desde 2011 foram celebrados 38 convênios, "sendo 13 para aquisição de equipamentos (Carros Contra Incêndio - CCI) e 25 para obras em aeroportos" (SAC, 2022).

Outros programas também foram lançados com o mesmo objetivo. Em agosto de 2012 foi criado pelo governo federal o Programa de Investimentos em Logística em Aeroportos (PIL: Aeroportos), cujo objetivo era reconstruir a rede de aviação regional brasileira. De acordo com Fernandes (2020), o programa consistia em selecionar 270 aeroportos para serem construídos, reformados ou ampliados com a finalidade de fortalecer a aviação brasileira.

Este programa sofreu diversas modificações antes de ser concretizando, sendo viabilizado por outra tentativa governamental de auxiliar a aviação, o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR), que foi criado pela Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, com o objetivo de aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte, integrar as comunidades isoladas e facilitar o acesso a regiões com potencial turístico, como prevê o art. 115 da mencionada lei.

A ideia do PDAR era utilizar parte da renda advinda das grandes concessões de aeroportos à iniciativa privada (dentre eles os Aeroportos de Brasília, Campinas, Confins e Galeão) e do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) para financiar o projeto.

Desde então, diversos estudos estão sendo realizados e aos poucos os aeroportos estão recebendo investimentos federais para implantação, reforma e ampliação. Para formalizar estes estudos, foi publicado o Plano Aeroviário Nacional 2018-2038 (PAN 2018), cuja proposta é organizar o planejamento do setor aéreo com vistas ao crescimento e fortalecimento do sistema de transporte.

O PAN 2018 passou a ser, desde então, o norteador das políticas públicas para a aviação no Brasil. Ele indica, dentre outras diretrizes, quais aeroportos possuem mais potencial na rede de aeroportos, auxiliando assim o direcionamento de investimentos federais.

Este plano realizou diversos estudos, identificando aeroportos mais propensos a receber investimentos federais, excluindo aqueles que possuem inviabilidade ambiental ou alto custo de desapropriação. A lista de aeroportos é chamada de cenário de desenvolvimento, que pode ser vista na figura abaixo:

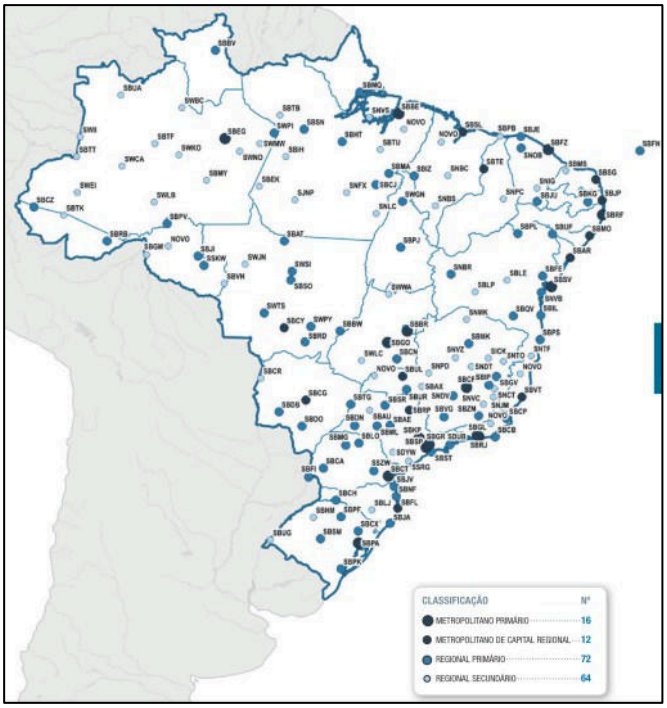


Figura 4: Cenário de desenvolvimento da rede de aeroportos

De acordo com a SAC, este cenário "esboça as condições de maiores benefícios à sociedade, com custos módicos ao poder público, corroborando com o alcance dos objetivos estratégicos do setor".

Percebe-se, portanto, que o governo federal vem buscando medidas de melhorar o sistema aeroportuário brasileiro, realizando os devidos estudos e investindo de forma mais efetiva e técnica.

4. DESAFIOS E OPORTUNIDADES

A aviação é um equipamento que pode ajudar a desenvolver uma região, sendo um reflexo do potencial de determinadas localidades. Ou seja, a demanda de passageiros requer uma unidade aeroportuária bem equipada e preparada, bem como uma infraestrutura aeroportuária dependerá do desenvolvimento econômico daquela região. Assim, o desenvolvimento da cidade e o desenvolvimento do aeroporto andam juntos.

Exatamente essa sincronia com o desenvolvimento urbano pode ser um entrave para o desenvolvimento aeroportuário, visto que o crescimento depende diretamente de investimentos financeiros.

De acordo com Young (p. 345), os aeroportos favorecem a renda das regiões de forma direta, gerando fonte de emprego para as comunidades, bem como de forma indireta, seja trazendo investidores e empresários para cidade ou turistas, que consequentemente irão gastar suas rendas na região.

Deixa sem dúvidas, portanto, o papel econômico do aeroporto nas regiões em que estão inseridos. O que influencia também em outros papeis da unidade aeroportuária, seja social – por conter parte da comunidade e influenciar a vida destas pessoas – , como política, pois combina gestão pública e empreendimentos privados.

Como já adiantado anteriormente, um dos desafios da aviação regional no Brasil é ser devidamente custeada. O aeroporto em si é um aparelho público caro e que muitas vezes não pode ser suportado por um Município, carecendo assim de ajuda estadual ou federal.

Claro que isto advém de um contexto histórico do país. De acordo com Pereira, "após meados da década de 1970, a prioridade do setor de transportes se reduziu significativamente, mas não somente em termos dos governos federal e estadual (...), mas igualmente no nível político mais amplo" (2014, p. 138).

Como vimos também, o governo federal vem tentando resolver esse peso histórico da gestão e planejamento da rede aeroportuária. Ocorro que logo o Brasil não poderá mais voar, pois os aeroportos existentes perderão sua capacidade de conter a demanda sempre crescente de passageiros. Conforme estudos do PAN 2018, a capacidade dos aeroportos brasileiros deve atingir seu limite bem próximo, em 2025, e se nada for feito para melhorar a rede, o país poderá passar por outro apagão aéreo. Vejamos o gráfico abaixo:

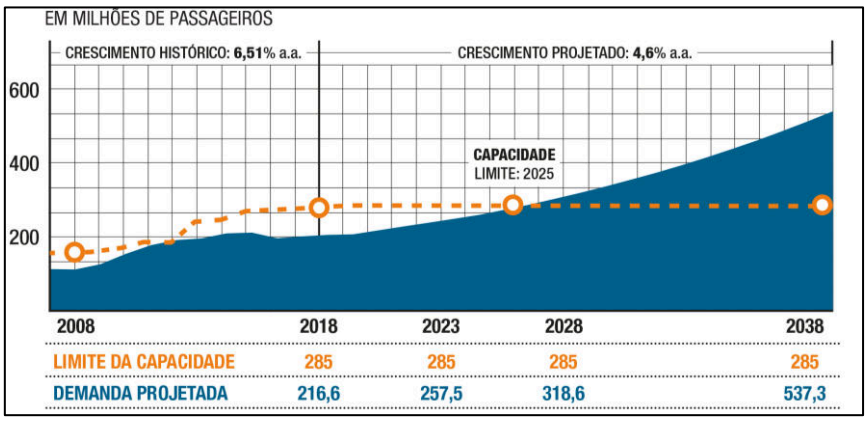


Figura 5: Histórico de capacidade dos aeroportos do Brasil.

E não são apenas os Municípios que não possuem capacidade financeira e técnica, de acordo com Pereira, os Estados também estão passando por crises e "não têm tido capacidade e recursos para promover grandes esforços de planejamento, mesmo porque enfrentam um sério desbalanceamento entre necessidades de investimentos e recursos disponíveis" (Pereira, 2014, p. 182).

Cabe, então, serem estudadas soluções para este desafio de melhorar a infraestrutura de cada aeroporto para melhorar a malha aeroportuária brasileira.

Um pequeno adendo torna-se necessário para falar da capacidade de controle do tráfego aéreo brasileiro. Toda essa malha aeronáutica suportada pela infraestrutura aeroportuária antes passa pelas estradas aéreas. Será que o Brasil pode suportar o tráfego por muito tempo? De acordo com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) (2023), foram registrados no país 1.801.109 movimentos em 2023, o que resulta em 7,4 % a mais de movimentos registrados em 2022.

A capacidade de controle do tráfego aéreo depende, conforme o Plano de Operações do Decea (2023), da estrutura da rota, precisão da navegação das aeronaves usando o espaço aéreo, clima e carga de trabalha dos controladores de voo. Referido plano aponta que o estudo da capacidade é realizado mensalmente e que para cada gargalo há uma estratégia de mitigação. Entretanto, não há dados que apontem quando o Brasil chegaria no limite desta capacidade, invibializando analyses neste sentido.

Seguindo com o gargalo da infraestrutura aeroportuária, diante dos custos aeroportuários, Young informa que os aeroportos ao redor do mundo têm se apoiado em três formas de obter renda "programas federais e estaduais de concessão, emissão de letras de câmbio e investimento privado para suplementar a receita aeroportuária" (p. 326).

O Brasil passou por diversos problemas aeroportuários, inclusive sofrendo um apagão aeroportuário em 2006. Após isso, começou-se a estudar novas ferramentas para melhorar o setor e uma delas foi exatamente a concessão.

O planejamento era retirar das mãos do governo os aeroportos e passá-los para entidades privadas, preparadas para lidar com o desafio e melhorar o rendimento e o atendimento ao público.

As concessões aeroportuárias, que foram iniciadas em 2011, não agradaram o governo, como afirma Pereira (2014, p. 271), mas logo tornou-se um caso de sucesso. Atualmente, como dito mais acima, todos os aeroportos das capitais estão concedidos, além dos outros aeroportos que mais possuem demanda aérea.

As concessões de aeroportos são uma oportunidade de sucesso por estarem sendo acompanhadas de perto da agência regulamentadora competente, o que, de acordo com Pereira (2014, p. 215), não aconteceu para rodovias e ferrovias, necessitando de maiores revisões nos contratos.

Uma atenção maior deve ser dada para a inovação de concessão em bloco, que consiste no agrupamento de um aeroporto com maior poder de percepção financeira com outros aeroportos que por si só não são rentáveis e necessitam de auxílio externo para manterem-se. Este planejamento iniciou-se na 5ª rodada de licitações aeroportuárias e mostrou ser muito eficiente para a realidade brasileira.

Como já mencionado algumas vezes, a infraestrutura aeroportuária demanda muitos investimentos e a ideia de colocar a exploração de vários aeroportos em conjunto facilita esta troca em que o aeroporto que é mais rentável consiga manter aeroportos menores.

A transformação vem do incentivo do governo federal por meio de regulamentação e regulação adequada, como ensina Pereira (2014, p. 285). É possível ver que o estudo de concessão dos aeroportos à iniciativa privada em bloco foi muito acertado e deve ser mais aproveitado no Brasil.

A concessão em blocos permite que os aeroportos menores continuem a existir, desenvolvendo assim a região em que estão localizados. Sem o devido investimento, muitos aeroportos brasileiros já foram fechados, saindo de um quantitativo de mais de 700 em 2011 para 504 em 2024.

Estados e Municípios que não possuem a capacidade procuram a União para poder inserir seus equipamentos nesta modelagem de concessão, buscando assim a continuidade da prestação do serviço público de transporte aéreo que, para muitas regiões, é uma das poucas formas de se locomover.

5. CONCLUSÕES

O Brasil é possuidor de uma grande rede de infraestruturas aeroportuárias, que estão distribuídas pelo enorme território. Esta distância entre as unidades aeroportuárias faz com que algumas recebam maior atenção por possuírem mais demanda de passageiros, enquanto outros aeroportos, por estarem localizados em cidades menores, não possuem toda a atenção devida.

Conforme estudado ao longo deste trabalho, a infraestrutura aeroportuária é uma das razões do desenvolvimento da região em que estão inseridas, sendo uma das fontes de melhorias de forma direta, por empregar parte da população, como de forma indireta, por ser a forma de entrada de turistas e empresários. Além de prestar serviços de saúde, sendo uma das maneiras mais rápidas de transporte de pessoas que precisam de auxílio hospitalar.

Entretanto, o desenvolvimento da região também influi na capacidade dos aeroportos, uma vez que a infraestrutura aeroportuária depende de investimentos financeiros para comportar as necessidades dos passageiros.

Muitos Estados e Municípios não possuem a capacidade financeira e técnica de manter os seus aeroportos, necessitando de apoio e financiamento do governo federal.

Diante do contexto histórico do país, uma das alternativas para superar este desafio foi a concessão de aeroportos à iniciativa privada em blocos, em que um aeroporto que possui maior rentabilidade financeira é concedido com outros aeroportos que não conseguem se manter. Assim, o aeroporto maior presta a assistência necessária aos menores.

A concessão em blocos permite que os aeroportos regionais continuem abertos ao tráfego aéreo e desempenhem seu papel de desenvolvimento na região em que estão localizados, sendo, portanto, uma das melhores alternativas para a realidade brasileira.

Recomenda-se, assim, a continuidade de estudos para esta modalidade de concessão, que pode vir a abarcar concessões antigas e reformular os contratos existentes dos grandes aeroportos brasileiros.

6. REFERENCES

Brasil. *Anancpédia*. Brasília: Agência Nacional de Aviação Civil, 2024. Disponível em: https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por-esp/tr3183.htm. Acesso em jul. de 2024.

Brasil. *Anuário 2023*. Brasília: Agência Nacional de Aviação Civil, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/panorama-do-mercado/anuario-transporte-aereo. Acesso em jul. de 2024.

Brasil. *Concessões*. Brasília: Agência Nacional de Aviação Civil, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes. Acesso em jul. de 2024.

Brasil. *Lista de aeródromos civis cadastrados*. Brasília: Agência Nacional de Aviação Civil, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/lista-de-aerodromos-civis-cadastrados. Acesso em jul. de 2024.

Brasil. *Anuário estatístico de tráfego aéreo*. Brasília: Departamento de Controle do Espaço Aéreo, 2023. Disponível em: http://portal.cgna.decea.mil.br/files/uploads/anuario_estatistico/anuario_estatistico_2023.pdf. Acesso em jul. de 2024.

Brasil. *Plano de Operações do Sistema de Controledo Espaço Aéreo Brasileiro*. Brasília: Departamento de Controle do Espaço Aéreo, 2023. Disponível em: http://portal.cgna.decea.mil.br/files/abas/2024-01-16/painel_po_retomada_covid19/1225-painel_po_retomada_covid19_p1.pdf. Acesso em jul. de 2024.

Brasil. *Censo demográfico 2022*. Brasília: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022. Disponivel em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/22827-censo-demografico-2022.html?edicao=37225&t=resultados. Acesso em jul. 2024

Brasil. *Plano Aeroviário Nacional 2018-2038*: objetivos, necessidades e investimentos. Brasília: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2018. Disponível em: https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/plano-aeroviario-nacional. Acesso em jul. de 2024.

Brasil. *Portaria nº 1.047/GM4*, de 30 de dezembro de 1992. Institui o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos, criado pela Lei nº 8399 de 07 jan 92, e dá outras providencias. Brasília: Estado-Maior da Aeronáutica, 1992. Disponível em: https://www.sislaer.fab.mil.br/terminalcendoc/acervo/detalhe/41970?guid=1629590400610&r

eturnUrl=%2Fterminalcendoc%2Fresultado%2Flistar%3Fguid%3D1629590400610%26quantidadePaginas%3D1%26codigoRegistro%3D41970%2341970&i=8. Acesso em jul. de 2024.

Brasil. *Relatório e Parecer Prévio sobre as Contas do Governo da República*: exercício de 2012. Brasília: Tribunal de Contas da União, 2012. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2012/index.html. Acesso em jul. de 2024.

Brasileiro, L. A. Martines, L T. Fernandes, L. C (2015). *Influência de aeroportos no gerenciamento de cidades*. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 03, n. 17, 2015, p 94-109.

Fernandes, R. M. S (2020). *O Programa de Investimento em Logística (PIL)*: diretrizes, objetivos e desfechos. Florianópolis: Geosul, v. 35, n. 76, p. 453-470, set./dez. Disponível em: https://doi.org/10.5007/2177-5230.2020v35n76p453. Acesso em jul. de 2024

Pereira, V. de B. (2014). Transporte: história, crises e caminhos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Young, S., & Wells, A. (2014). Aeroportos: planejamento e gestão. 6 ed. Porto Alegre: Bookman.