

Serviço Público Federal



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
SISTEMA INTEGRADO DE PATRIMÔNIO, ADMINISTRAÇÃO E CONTRATOS

PROCESSO
23074.086380/2024-66

Este é um PROCESSO ELETRÔNICO e não pode ser
tramitado em sua forma física.

Cadastrado em 01/10/2024

Nome(s) do Interessado(s): E-mail: Identificador: ISABELLE YRUSKA DE LUCENA GOMES BRAGA --- 009.128.824-09

Tipo do Processo:

REQUISIÇÃO DE SERVIÇOS Assunto do Processo:

NÃO DEFINIDO Assunto Detalhado:

REQUISIÇÃO 284/2024 - SOLICITAÇÃO DE PAGAMENTO DE TAXA DE INSCRIÇÃO EM EVENTO NO PAÍS DA DOCENTE ISABELLE YRUSKA DE LUCENA GOMES BRAGA NO SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO (SITRAER 2024), QUE SERÁ REALIZADO NO PERÍODO DE 16 A 18 DE OUTUBRO DE 2024 EM FORTALEZA-CE Unidade de Origem:

CT - ASSESSORIA DE PLANEJAMENTO (11.01.17.01.11) Criado Por:

ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO Observação:

MOVIMENTAÇÕES ASSOCIADAS

Data	Destino	Data	Destino
01/10/2024	CT - ASSESSORIA DE PLANEJAMENTO (11.01.17.01.11)		
01/10/2024	PRA - COORDENAÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO (11.01.08.02)		
02/10/2024	PRÓ-REITORIA DE ADMINISTRAÇÃO (PRA) (11.00.47)		
02/10/2024	PRA - ASSESSORIA DE COORDENAÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO (11.01.08.96)		

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

REQUERIMENTO Nº 722/2024 - CT - AP (11.01.17.01.11)

Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO

João Pessoa-PB, 01 de Outubro de 2024

VISUALIZAÇÃO INDISPONÍVEL

(Documento não Disponível no Sistema)



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
SISTEMA INTEGRADO DE PATRIMÔNIO, ADMINISTRAÇÃO E
CONTRATOS
EMITIDO EM 01/10/2024 14:00

SOLICITAÇÃO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO



Disponível para receb. com
cód. de barras

INFORMAÇÕES GERAIS DA REQUISIÇÃO

Tipo da Requisição: SERVIÇO - TAXA_INSCRICAO_EVENTO
Requisição: 284/2024
Unidade Requiritante: 1101170111 - CT - ASSESSORIA DE PLANEJAMENTO
Unidade de Custo: 110055 - CENTRO DE TECNOLOGIA (CT)
Usuário: andressaeq - ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO (Ramal: 7118)
Data: 01/10/2024
Observações:

LISTA DE SERVIÇOS CADASTRADOS

Item	Descrição do Serviço	Nome do Evento	Local do Evento	Data do Evento	CNPJ Patrocinador	Valor da Taxa
1	SOLICITAÇÃO DE PAGAMENTO DE TAXA DE INSCRIÇÃO EM EVENTO NO PAÍS DA DOCENTE ISABELLE YRUSKA DE LUCENA GOMES BRAGA NO SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO (SITRAER 2024), QUE SERÁ REALIZADO NO PERÍODO DE 16 A 18 DE OUTUBRO DE 2024 EM FORTALEZA-CE	SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO - SITRAER 2024	FORTALEZA - CE	16/10/2024	05.644.774/0001-79	R\$ 550,00
Banco: BANCO SANTANDER (BRASIL) S.A. Agência: 4334 Conta: 13002516-8						
Número do último item anotado: 1						

LISTA DOS BENS ASSOCIADOS

Nº. Tombamento	Denominação	Termo	Valor
EXPEDIÇÃO		AUTORIZAÇÃO	
DATA	RUBRICA	DATA	RUBRICA

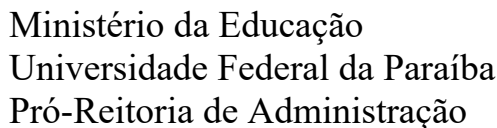
Emitido em 01/10/2024

REQUISIÇÃO Nº 284/2024 - CT - AP (11.01.17.01.11)
(Nº do Documento: 284)

(Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 01/10/2024 14:21)
ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO
ASSISTENTE EM ADMINISTRACAO
3364907

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número:
284, ano: **2024**, documento (espécie): **REQUISIÇÃO**, data de emissão: **01/10/2024** e o código de verificação:
f1b66f79cc



INEXIGIBILIDADE (ART. 25, II – Lei nº 8.666/93)

(X) Apresentação de trabalho

() Participação de evento

Solicito a realização de prévio empenho visando a inscrição do servidor acima qualificado.

Em 27/09/2024

Assinatura do Participante

Diretor da Unidade

Emitido em 30/09/2024

FORMULÁRIO N° 01/2024 - CT - AP (11.01.17.01.11)
(N° do Documento: 1)

(N° do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 30/09/2024 19:08)
MABEL DE BARROS BATISTA
DIRETOR(A)
338250

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número: **1**,
ano: **2024**, documento (espécie): **FORMULÁRIO**, data de emissão: **30/09/2024** e o código de verificação:
5849a85ab9

Emitido em 01/10/2024

FORMULÁRIO N° 01/2024 - CT-DECA (11.01.17.13)
(N° do Documento: 1)

(N° do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 01/10/2024 14:22)
ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO
ASSISTENTE EM ADMINISTRACAO
3364907

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número: **1**,
ano: **2024**, documento (espécie): **FORMULÁRIO**, data de emissão: **01/10/2024** e o código de verificação:
da53b08ea6



Universidade Federal da Paraíba
Sistema Integrado de Gestão de Recursos Humanos
PRÓ-REITORIA DE GESTÃO DE PESSOAS (PROGEP)

EMITIDO EM 01/10/2024 13:17

D E C L A R A Ç Ã O

DECLARAMOS, para os devidos fins, que o(a) servidor(a) ISABELLE YRUSKA DE LUCENA GOMES BRAGA, matrícula SIAPE 2865679, ocupante do cargo de PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR, classe D - Associado, nível 001, do quadro de pessoal do(a) UFPB, foi admitido(a) a partir de 29/07/2013, estando em exercício na unidade CT - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL, no município de João Pessoa/PB, em regime de Dedicção exclusiva.

João Pessoa/PB, 01 de Outubro de 2024.

Código de verificação:
6b6c5828fa

Para verificar a autenticidade deste documento acesse <https://sigrh.ufpb.br/sigrh/documentos>, informando a matrícula siape, data de emissão do documento e o código de verificação.

Emitido em 01/10/2024

DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO) Nº 01/2024 - CT-DECA (11.01.17.13)
(Nº do Documento: 30)

(Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 01/10/2024 14:22)
ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO
ASSISTENTE EM ADMINISTRACAO
3364907

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número:
30, ano: **2024**, documento (espécie): **DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO)**, data de emissão:
01/10/2024 e o código de verificação: **d416d75960**



XXI SITRAER

2024 | Air Transportation Symposium

vai ser no... → → → → →



Centro Universitário Farias Brito



MINISTÉRIO DA
CIÊNCIA, TECNOLOGIA
E INOVAÇÃO

16 a 18 de outubro 2024
Pela 1ª vez em Fortaleza - CE

APOIO



REALIZAÇÃO



ORGANIZAÇÃO



	16 de outubro quarta-feira Programação & Atividades	17 de outubro quinta-feira Programação & Atividades	18 de outubro sexta-feira Programação & Atividades
MANHÃ	Café de boas-vindas / Credenciamento 08:00 – 08:30	Bom dia ACCAER 08:00 – 08:05	Sessões Técnicas 08:00 – 09:40 Os moderadores e temas de cada sessão de 20min serão informados posteriormente. A cada 20 min, ocorrerá a apresentação de 5 sessões de trabalhos selecionados pelo Comitê Científico para as áreas temáticas de:
	Bom dia ACCAER 08:30 – 09:25 Apresentação Cultural Boas-vindas da SBTA Prof. ^a Dra. Giovanna Miceli Ronzani Borille Presidente da Sociedade Brasileira de Pesquisa em Transporte Aéreo - SBTA	Sessão de Debate 08:05 - 09:20 Moderador - Dr. Joel José Puga Coelho Rodrigues Coordenador do Centro de Inteligência da Fecomércio-CE Capitão Robson Batista Cunha Santos Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA José Perote Líder de Estratégia e Economia da Eve Air Mobility	Advanced Air Mobility (AAM) and Urban Air Mobility (UAM) Aeronautics Infrastructure Air Traffic Management Airlines Operations Environmental, Social and Governance (ESG) in Air Transport
	Plenária com Autoridades (Em breve) 09:40 - 11:00	Coffee Break - Netweaving 09:20 – 09:50	Coffee Break - Netweaving 09:40 – 10:10
	Sessão de Debate de Abertura 11:00 – 12:50 Moderador - Prof. Evandro José da Silva Vice-presidente da Sociedade Brasileira de Pesquisa em Transporte Aéreo – SBTA Carlos Schmid Gonçalves Diretor de Resposta à Emergência e Segurança Operacional da Fraport Brasil Prof. Cláudio Jorge Pinto Silva Professor do Instituto Tecnológico de Aeronáutica – ITA Felipe Alexandre V. de Siqueira Diretor Executivo da INFRACEA	Sessão de Debate 09:50 - 11:30 Moderadora - Kely Cristina Gois de Azevedo Aviation SMS, Security Manager and eVTOL – Aviation Council Liège Emmerz Diretora Geral da Lufthansa Consulting Limitada no Brasil Jorge Luiz Macedo Bastos Diretor-presidente da Infra S.A. Solenidade de Premiação e Anúncios 11:35 – 12:10	Sessões Técnicas 10:10 – 11:50 Os moderadores e temas de cada sessão de 20min serão informados posteriormente. A cada 20 min, ocorrerá a apresentação de 5 sessões de trabalhos selecionados pelo Comitê Científico para as áreas temáticas de:
	Almoço - Netweaving 13:00 – 14:30	Almoço - Netweaving 12:10 – 13:30	Almoço - Netweaving 11:50 – 13:00

			16 de outubro quarta-feira Programação & Atividades	17 de outubro quinta-feira Programação & Atividades	18 de outubro sexta-feira Programação & Atividades
TARDE & NOITE				Sessões Técnicas	Visita Técnica ao Fortaleza Airport
				13:35 – 15:15	13:15 – 18:00
				Os moderadores e temas de cada sessão de 20min serão informados posteriormente. A cada 20 min, ocorrerá a apresentação de 5 sessões de trabalhos selecionados pelo Comitê Científico para as áreas temáticas de:	As solicitações para a visita (preenchimento de Formulário de Registro e envio de e-mail para o Fortaleza Airport realizar o cadastro no SISCAER da Polícia Federal) encerram-se em 22 de setembro (Domingo).
				Advanced Air Mobility (AAM) and Urban Air Mobility (UAM)	O embarque inicia-se às 13:15h, partida do Centro Universitário Farias Brito (FBUNI) às 13:45h e previsão de chegada de retorno às 18:00h.
				Aeronautics Infrastructure	Os horários da visita podem ser ajustados em razão do tempo necessário para os deslocamentos (FBUNI - Fortaleza Airport - FBUNI).
				Air Traffic Management	Verifique as orientações no Informativo da Visita Técnica (https://www.even3.com.br/xxi-sitraer-2024/)
			Arlines Operations	Arlines Operations	
			Environmental, Social and Governance (ESG) in Air Transport	Environmental, Social and Governance (ESG) in Air Transport	
			Sessão de Debate	Sessões Técnicas	
			14:30 – 16:10	15:55 – 17:35	
			Moderadora - Prof.ª Renata Cavion Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC	Os moderadores e temas de cada sessão de 20min serão informados posteriormente. A cada 20 min, ocorrerá a apresentação de 5 sessões de trabalhos selecionados pelo Comitê Científico para as áreas temáticas de:	
			Luiz Ricardo de Souza Nascimento Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC	Advanced Air Mobility (AAM) and Urban Air Mobility (UAM)	
			Jurema Camargo Monteiro Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR	Aeronautics Infrastructure	
			Rafael Pereira Scherre Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias - SAC	Air Traffic Management	
				Arlines Operations	
				Environmental, Social and Governance (ESG) in Air Transport	
			Coffee Break - Netweaving	Coffee Break - Netweaving	
			16:10 – 16:40	15:20 – 15:50	
			Sessão de Debate	Sessões Técnicas	
			16:40 – 18:10	15:55 – 17:35	
			Moderador - Márcio Maffili Fernandes Coordenador-Geral de Projetos da Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC	Os moderadores e temas de cada sessão de 20min serão informados posteriormente. A cada 20 min, ocorrerá a apresentação de 5 sessões de trabalhos selecionados pelo Comitê Científico para as áreas temáticas de:	
			Prof. Anderson Correia Diretor - Presidente do Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT	Advanced Air Mobility (AAM) and Urban Air Mobility (UAM)	
			Prof. Dario Rais Lopes CEO da Aeroportos Paulistas & Professor da Universidade Mackenzie	Aeronautics Infrastructure	
				Air Traffic Management	
				Arlines Operations	
				Environmental, Social and Governance (ESG) in Air Transport	
				Jantar de Confraternização (por adesão) Restaurante Mayú	
				(Maiores informações em breve)	
				19:30 – 22:00	

REALIZAÇÃO



ACCAER
ACADEMIA CEARENSE DE
CIÊNCIAS AEROSPACIAIS
[@accaer.br](https://www.accaer.br)

Emitido em 01/10/2024

DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO) Nº 02/2024 - CT-DECA (11.01.17.13)
(Nº do Documento: 30)

(Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 01/10/2024 14:22)
ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO
ASSISTENTE EM ADMINISTRACAO
3364907

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número:
30, ano: **2024**, documento (espécie): **DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO)**, data de emissão:
01/10/2024 e o código de verificação: **ff2a416a69**



ISABELLE BRAGA <isabelle.yruska@academico.ufpb.br>

[xxi-sitraer-2024] Resultado da Avaliação

1 mensagem

XXI SITRAER - 2024 via Even3 <message@organizer.even3.com>

Responder a: cientifico@sitraer2024.com.br

Para: isabelle.yruska@academico.ufpb.br

28 de agosto de 2024 às 12:11



RESULTADO DA AVALIAÇÃO

O trabalho intitulado "O IMPACTO DA CONCESSÃO NO DESEMPENHO DE AEROPORTOS REGIONAIS: O CASO DE CAMPINA GRANDE-PB" foi **APROVADO** no evento XXI SITRAER - 2024

- **Título:** O IMPACTO DA CONCESSÃO NO DESEMPENHO DE AEROPORTOS REGIONAIS: O CASO DE CAMPINA GRANDE-PB
- **Número:** 913583
- **Data de Submissão:** 13/08/2024
- **Modalidade:** Artigo completo
- **Área Temática:** Environmental, Social and Governance (ESG) in Air Transport
- **Autores:** Marcos Araujo de Souza, Izabelle Marie Trindade Bezerra da Costa Lima, Isabelle Yruska de Lucena Gomes Braga, Michelle Carvalho Galvão da Silva Pinto Bandeira, Viviane Adriano Falcão

Cordialmente,

Comissão Científica

Prof. Heber Oliveira

cientifico@sitraer2024.com.br

[Acessar o Site](#) | [Entre em contato](#)

[Even3](#)

O IMPACTO DA CONCESSÃO NO DESEMPENHO DE AEROPORTOS REGIONAIS: O CASO DE CAMPINA GRANDE-PB

Marcos Araújo¹, Isabelle Marie Trindade Bezerra da Costa Lima^{2*}, Isabelle Yruska de Lucena Gomes Braga³, Michelle Carvalho Galvão da Silva Pinto Bandeira⁴, Viviane Adriano Falcão¹

¹Universidade Federal de Pernambuco (UFPE); ²Universidade Federal de Campina Grande (UFCG); ³Universidade Federal da Paraíba (UFPB); ⁴Universidade Federal de Goiás (UFG)

* **Corresponding author e-mail address:** izabelle.marie@professor.ufcg.edu.br

PAPER ID: SIT913583

RESUMO

O setor aéreo representa uma grande contribuição para a economia e a integração territorial do Brasil, sendo essencial para a eficiência de atividades que dependem do transporte de pessoas e mercadorias, além de ser vital para a cadeia do turismo. O objetivo desta pesquisa é analisar o impacto da concessão do Aeroporto de Campina Grande-PB, sobre os principais aspectos do seu funcionamento, incluindo infraestrutura, operação e competitividade no setor e a importância do aeroporto dentro do contexto regional, visando identificar os aspectos positivos e negativos da concessão. A metodologia de análise baseia-se em três etapas: pesquisa bibliográfica, sobre concessões aeroportuárias e suas implicações econômicas e operacionais; análise de aspectos técnicos com as características das pistas de pouso e decolagem; pesquisa documental quantitativa e análise detalhada dos documentos relacionados ao processo de concessão; e análise descritiva e exploratória, tratamento quantitativo dos dados coletados para descrever e explorar os cenários antes e após a concessão. Os resultados apontam que a concessão do Aeroporto de Campina Grande gerou impactos substanciais, incluindo melhorias na infraestrutura e na competitividade das tarifas, além de um aumento expressivo no volume de carga transportada. A partir de 2022, o aeroporto apresentou uma significativa recuperação na movimentação de passageiros, superando as expectativas e contribuindo positivamente para a economia local e regional.

Palavras-Chave: Setor aéreo, Concessões aeroportuárias, Movimentação de passageiros, Carga aérea, Companhias aéreas, Infraestrutura aeroportuária.



Organizer

ACCAER
Academia Cearense de
Ciências Aeroespaciais

→ October 16-18, 2024 → Fortaleza, CE

1. CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS NO BRASIL

O avanço do setor aéreo civil no Brasil na primeira década dos anos 2000, aliado à falta de adequação das infraestruturas aeroportuárias, resultou em uma saturação operacional dos terminais. Esse cenário, combinado com grandes eventos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, motivou o governo a compartilhar a gestão dos aeroportos com a iniciativa privada através de concessões (Allis et al., 2017). A primeira concessão ocorreu em 2011, no Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (SBSG), com 100% de participação privada. Desde então, mais de 40 aeroportos foram concedidos, com a ANAC aprimorando os contratos para enfrentar os desafios.

As parcerias público-privadas são essenciais para as operações e geração de receita nos aeroportos, especialmente regionais. Estudos destacam a importância das receitas de concessão na qualidade dos serviços e na satisfação dos clientes, enfatizando a necessidade de precificação estratégica (Pholsook, 2024; Li e Ryerson, 2021). A estrutura de propriedade dos aeroportos, seja pública, privada ou mista, pode impactar a eficiência, com a privatização geralmente melhorando a operação (Oum et al., 2008).

A produtividade e competitividade dos aeroportos são afetadas pelo nível de participação privada. Alguns estudos sugerem que aeroportos com maior participação privada operam com mais eficiência que os públicos (Vogel, 2004; Vogel, 2006). Outros indicam que concessões totais tendem a ser mais eficazes que parciais (Fuerst e Gross, 2014; Toledo et al., 2021). No entanto, há evidências de que aeroportos públicos podem ter melhor rentabilidade e eficiência de custos (Oliveira, 2023).

Gerir portfólios de projetos de forma eficiente, por meio de seleção, priorização e monitoramento adequados, é fundamental para aumentar a competitividade dos aeroportos concedidos. A Escola Austríaca de Economia sugere que a intervenção estatal pode prejudicar a eficiência e limitar a concorrência, como evidenciado pela dupla função da INFRAERO na administração de aeroportos concedidos e públicos (Arantes e Piaskowski, 2020).

As concessões são uma solução eficaz para melhorar a eficiência operacional dos aeroportos, especialmente em países em desenvolvimento (Olaniyi e Gbadamosi, 2017). A privatização trouxe maior foco nas receitas não-aeronáuticas, como locações comerciais e desenvolvimentos imobiliários, influenciando positivamente as receitas globais dos aeroportos (Yilmaz et al., 2018). As receitas dessas locações, incluindo o varejo, compõem uma parte significativa dos ganhos de alguns aeroportos (Zhang et al., 2010; Akoodie e Cloete, 2020).

Os acordos de concessão influenciam tanto as receitas não-aeronáuticas quanto as aeronáuticas, como taxas de passageiros e de companhias aéreas (Engel et al., 2018). Esses contratos podem financiar novos investimentos em infraestrutura e apoiar serviços de tráfego aéreo e segurança, contribuindo para o desenvolvimento local (Olariaga e Alonso-Malaver, 2022). No entanto, é essencial avaliar os riscos e benefícios dos modelos de concessão para garantir a viabilidade econômica dos aeroportos (Oliveira, 2023).

No Brasil, a privatização dos aeroportos via concessão foi uma mudança política significativa para melhorar a infraestrutura e a qualidade dos serviços. Estabelecer regras competitivas nas concessões aeroportuárias é fundamental. A experiência brasileira, influenciada por padrões internacionais, resultou na imposição de restrições de propriedade cruzada para fomentar a concorrência entre aeroportos. Os investimentos das concessões impulsionaram o PIB, criaram empregos e aumentaram as receitas fiscais, evidenciando o impacto econômico positivo. A concessão do Aeroporto de Guarulhos, por exemplo, exigiu grandes investimentos, e o modelo de Opções Reais indicou que a expansão estratégica poderia ser viável em certas condições econômicas (Souza, 2019). Em contraste, no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, surgiram dificuldades financeiras devido à supervalorização no processo de concessão, apontando para uma possível superestimação das oportunidades de expansão (Marques, 2019).



Os aeroportos regionais desempenham um papel vital no desenvolvimento econômico, mas enfrentam desafios financeiros devido ao baixo volume de tráfego (Carlucci et al., 2018). Os aeroportos contribuem significativamente para a produção econômica regional, com impacto variando conforme o tamanho e a capacidade de movimentação (Florida et al., 2014). Nesse contexto, a gestão eficiente da infraestrutura aeroportuária é fundamental para o desenvolvimento local e regional.

Com o aumento das concessões aeroportuárias no Brasil, é imperativo entender seus impactos na infraestrutura e na operação dos aeroportos. As parcerias público-privadas emergem como uma solução promissora para o desenvolvimento de aeroportos regionais, apesar dos desafios políticos envolvidos (Arvanitis e Papatheodorou, 2015). Modelos de concessão eficientes são essenciais para que os aeroportos regionais maximizem seus benefícios operacionais e garantam crescimento sustentável.

2. CONCESSÃO À INICIATIVA PRIVADA DO AEROPORTO DE CAMPINA GRANDE

Campina Grande-PB. O Aeroporto Presidente João Suassuna, destacado por sua localização estratégica, consolidou-se como um importante polo econômico para Campina Grande. É também uma das principais portas de entrada para o "Maior São João do Mundo", tradicional festa junina realizada anualmente em junho, com duração de 31 dias, sendo uma das maiores festas populares do Brasil.

Em 15 de março de 2019, durante leilão na sede da B3, a empresa espanhola Aena Internacional foi vencedora do edital que contemplava a administração do João Suassuna e de outros cinco aeroportos do Bloco Nordeste: Recife, João Pessoa, Maceió, Aracaju e Juazeiro do Norte. A empresa vencedora assumiu o compromisso de administrar o aeroporto por 30 anos, com investimentos mínimos de 155,7 milhões de reais em obras de reforma e ampliação do sistema de pistas e pátios, terminal de passageiros (TPS), estacionamento, infraestrutura aeronáutica, além de outras instalações e sistemas de apoio às operações. Em 16 de janeiro de 2020, a Aena Internacional assumiu definitivamente as operações do aeroporto (AENA, 2019).

A análise considera aspectos como infraestrutura, operação, competitividade e a importância do aeroporto no contexto regional, visando identificar os aspectos positivos e negativos decorrentes da concessão e compreender os efeitos dessa mudança na gestão aeroportuária e seus reflexos no desenvolvimento regional.

3. METODOLOGIA

A concessão do Aeroporto de Campina Grande-PB (SBKG) foi projetada para modernizar a infraestrutura e otimizar a eficiência operacional do aeroporto, com o objetivo de posicioná-lo como um facilitador chave do desenvolvimento regional. Para avaliar o impacto dessa concessão, o estudo foi estruturado em três fases principais, combinando análise teórica e prática, com uma abordagem metodológica robusta que integra pesquisa bibliográfica, análise documental quantitativa e avaliação descritiva e exploratória. Este estudo avaliou os impactos dessa iniciativa por meio de uma abordagem metodológica estruturada em três etapas principais:

- **ETAPA 1 - Revisão Bibliográfica:** Inicialmente, realizou-se uma profunda imersão na literatura existente sobre concessões aeroportuárias, explorando suas implicações econômicas, operacionais e infraestruturais. Essa revisão forneceu uma base teórica sólida, identificando fatores essenciais que determinam o sucesso ou fracasso de tais concessões.
- **ETAPA 2 - Pesquisa Documental Quantitativa:** Em seguida, procedeu-se à análise minuciosa de documentos relevantes, incluindo Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), contratos de concessão e relatórios financeiros e operacionais. Essa investigação visou compilar dados robustos que fundamentassem a análise subsequente.
- **ETAPA 3 - Análise Descritiva e Exploratória:** Por fim, os dados coletados foram submetidos a técnicas quantitativas de análise, permitindo uma comparação dos cenários antes (ex-ante) e depois



(ex-post) da concessão. Foram examinados indicadores-chave de desempenho, como número de passageiros (PAX), movimentações de aeronaves (MOV), volume de carga (CARGA), especificações da pista e classificações conforme o RBAC 154 – Emenda 08 (ANAC, 2024).

A base de dados utilizada para a análise foi composta por uma ampla gama de fontes, incluindo Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), contratos de concessão, documentos jurídicos, demonstrativos financeiros, relatórios operacionais e de desempenho, além de informações disponíveis online referentes ao aeroporto antes e após a concessão.

As principais variáveis examinadas englobaram a identificação da aeronave crítica, dimensões da pista de pouso e decolagem, fluxo de passageiros embarcados e desembarcados (PAX), movimentações de aeronaves (MOV), volume de carga transportada (CARGA), tarifas médias reais, número de companhias aéreas operantes e *yield* real (receita por passageiro por quilômetro).

4. ANÁLISE DO LEVANTAMENTO DE DADOS

O estudo foi realizado no aeroporto de Campina Grande – Presidente João Suassuna (ICAO: SBKG; IATA: CPV), cidade localizada no Estado da Paraíba, região nordeste do Brasil. A localidade possui uma população estimada de 419.379 habitantes, segundo dados do IBGE (2022), e tem o segundo maior PIB do Estado. A 500 m acima do nível do mar e temperatura de referência prevista a 31,9°C, o aeroporto está localizado em uma região privilegiada por ser considerada um dos principais polos industriais do Nordeste. Dentro da classificação dos aeroportos brasileiros, apresentado pelo PAN, o aeroporto apresenta classificação Regional Primário. A pista de pouso e decolagem (PPD) apresenta 1565 m de extensão por 42 m de largura e cabeceiras 15 e 33, contemplando operação do tipo VFR (*Visual Flight Rules*) e IFR (*Instrument Flight Rules*) diurno e noturno atualmente concedido à empresa espanhola Aena.

Diante do contexto da concessão e das expectativas associadas, verificou-se que a concessão do Aeroporto de Campina Grande trouxe impactos positivos significativos para diversos aspectos do setor aeroportuário. A expectativa é que, com a concessão, haja melhorias substanciais na infraestrutura aeroportuária, como aumento da eficiência operacional e da competitividade do aeroporto. Esses aprimoramentos deverão impulsionar a movimentação de passageiros e cargas, beneficiando a economia local e regional.

Os subtópicos seguintes, apresentam uma análise de como a concessão pode impactar a infraestrutura, a operação e a competitividade no setor.

4.1. Impactos na Infraestrutura

No contexto da concessão, a infraestrutura da geometria lado ar e lado terra do aeroporto de Campina Grande apresenta desafios significativos para a operação de aeronaves maiores, como o Boeing 737-800. Para análise dos elementos geométricos do aeroporto é necessário conhecer as aeronaves que operam nele. A Tabela 1 (*4C com Peso de decolagem maior que 75.200 kg) apresenta as aeronaves operantes, a quantidade de voos realizados em dezembro de 2023 e as características físicas dessas aeronaves, com seus respectivos códigos de referência.

Tabela 1. Aeronaves e suas características físicas – SBKG. Fonte: SAC (2024) adaptado pelos autores

AERONAVE	VOOS DEZ/2023	ENVERGADURA (m)	COMPRIMENTO (m)	CODIGO	OPERADORA
ATR 72	230	24,57	27,17	3C	Azul
A320 Neo	60	35,8	37,6	3C	Azul
Boeing 737 – 700	37	34,3	33,6	3C	Gol
Boeing 737 – 800	8	34,3	39,5	3C / 4C*	Gol

A maior quantidade de voos é realizada pela aeronave do tipo ATR-72 e a menor pelo Boeing 737-800. De acordo com as informações a aeronave crítica do Aeroporto de Campina Grande



apresenta o código de referência 3C, e tem como aeronave mais crítica o Boeing 737-800 que dependendo do seu peso de decolagem apresenta classificação 3C. Essa aeronave é operada pela empresa aérea GOL Linhas aéreas.

Desse modo, se faz necessário verificar restrições de infraestrutura para aeronave crítica definida. Dentro dos critérios de análise tem-se a análise do comprimento da pista. Um dos fatores de influência no desempenho das aeronaves são as condições atmosféricas, que refletem nos requisitos de comprimento das pistas de pouso e decolagem. Conforme se alcançam altitudes mais elevadas ou temperaturas mais altas em relação ao nível do mar, a densidade do ar diminui, resultando na redução do desempenho das aeronaves e exigindo maiores extensões de pista para operações de pouso e decolagem. Dessa forma, no que se diz respeito ao comprimento de pista necessário para operar o B737-800 no SBKG, é realizada a correção do comprimento útil da pista de pouso e decolagem (PPD) em relação a elevação, de forma que, para cada 300 metros de altitude há um aumento de 7% no comprimento da pista. No caso do SBKG, esta correção ficaria em torno de 11,7%.

A temperatura padrão é determinada considerando a altitude do aeródromo 500 m. Para verificar a compatibilidade da aeronave crítica se faz necessário encontrar a temperatura padrão em função da altitude, conforme equação de Lopes e Sansone (2021):

$$T = 15 - 0,0065 * h \quad (\text{Equação 1})$$

Em que,

- T é a temperatura padrão em graus Celsius.
- h é a altitude do aeroporto em metros.

No caso do SBKG a temperatura de referência é de 31,9 °C, entretanto a temperatura padrão para a altitude de 500 m é 11,7 °C. De posse da temperatura padrão, para a correção, para cada 1 °C acima da temperatura padrão, acrescenta-se 1% de comprimento na pista. Para o SBKG, a correção determinou o valor de 5,1% (Ábaco ISA+15 °C – Manual Boeing).

Além dessas correções é necessário fazer a correção da declividade, em que deve ser adicionado um acréscimo de 10% do comprimento de pista para cada 1% da declividade longitudinal da pista. A altitude máxima da pista 502 m e altitude mínima de 489 acabam por gerar declividade de 0,8%. Assim o fator de correção da declividade é 0,08%. No total o fator de correção da pista do aeroporto de Campina Grande fica de 1,29.

No contexto de antes da concessão a pista do aeroporto apresentava dimensões de 1.600 m, com a concessão este comprimento de pista foi reduzido para 1.565m. Diante disso, adotou-se como sendo a situação pós-concessão (menor valor) a adequada para analisar o comprimento. Assim, o comprimento da pista do Aeroporto de Campina Grande após a correção do fator ficou em torno de 1.280 m. Isto implica que a principal aeronave crítica do aeroporto deve limitar o seu peso de decolagem operacional (PMED) para alinhar-se às novas limitações da PPD. O comprimento de pista influencia diretamente no contexto do fator de ocupação das aeronaves. A Figura 1 apresenta as informações dessa variação para o período entre janeiro de 2020 e abril de 2024.

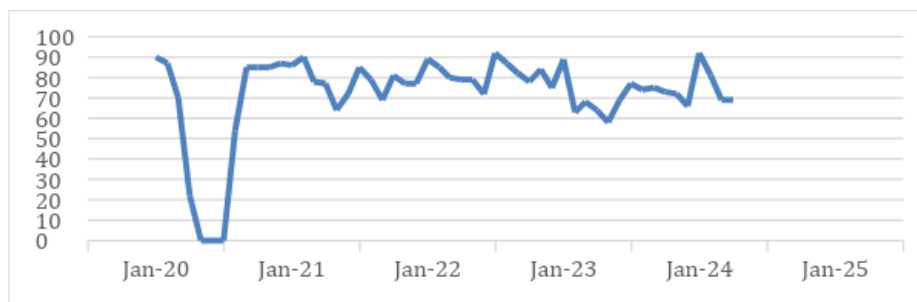


Figure 1. Fator de Ocupação – SBKG. Fonte: Autores.

O comportamento inicial do gráfico, de janeiro a julho de 2020, reflete diretamente os efeitos da pandemia de Covid-19. A partir de agosto de 2020, observa-se um aumento no fator de ocupação, com operações estabilizando entre 70% e 80%.



As limitações físicas do aeroporto, devido à presença de obstáculos como torre de alta-tensão, antenas e redes de alta-tensão (Flightmarket, 2024), impedem a ampliação necessária para acomodar operações com aeronaves maiores, tornando inviável a expansão da pista de pouso e decolagem. Dessa forma, mesmo após a concessão, o aeroporto continuará restrito a operar aeronaves que se adequem às suas atuais dimensões e infraestrutura. A concessão impactou a infraestrutura principalmente pela adequação de fatores conforme as recomendações do RBAC 154, como a implementação da RESA (Runway End Safety Area) e a revitalização do Terminal de Passageiros. Além da análise do comprimento da pista, a largura da pista de pouso e decolagem também foi considerada, dependendo diretamente da largura entre as rodas do trem de pouso principal (OMGWS). No caso do Boeing 737-800, essa largura é de 5,72 m, o que exige uma pista com largura mínima de 30 m, conforme indicado no RBAC 154, Emenda 08, e no manual do fabricante Boeing (2013).

A largura da pista de pouso e decolagem foi analisada considerando a largura entre as rodas do trem de pouso principal (OMGWS). No caso do Boeing 737-800, a largura mínima exigida é de 30 m, conforme a RBAC 154, Emenda 08, e o manual da Boeing (2013).

Com 42 m, a largura da pista do Aeroporto de Campina Grande atende plenamente aos critérios estabelecidos. Outros parâmetros, como acostamento, área de giro e faixas de pista, foram analisados com base na RBAC 154, Emenda 08. Constatou-se que não há necessidade de acostamentos para pistas de pouso e decolagem para PPDs com código de letra C.

Não há necessidade de área de giro de PPD, exceto nas cabeceiras não servidas por uma pista de táxi, aplicável quando o código for D, E ou F, para facilitar curvas de 180°. As faixas de pista de pouso e decolagem seguem os padrões da RBAC 154, Emenda 08, de acordo com a classe do aeroporto. A faixa de pista do SBKG, com 1.685 m x 300 m, atende aos critérios necessários, já em uso antes da concessão.

De acordo com a RBAC 154, Emenda 08, a Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) é uma exigência regulamentar para garantir a segurança em caso de ultrapassagem ou aterrissagem curta. A RBAC 154 especifica que, para aeródromos como o SBKG, a RESA deve ter uma extensão mínima de 90 metros além da cabeceira da pista e uma largura de 60 metros, estendendo-se simetricamente a partir do eixo da pista. Antes da concessão do Aeroporto de Campina Grande, não havia a implementação de RESA, o que representava um risco potencial para as operações de pouso e decolagem. Com a concessão, foi implementada uma RESA com dimensões de 90 metros de extensão e 90 metros de largura em ambas as cabeceiras, conforme os requisitos da RBAC 154. A adoção dessa medida foi essencial para alinhar a infraestrutura do aeroporto com os padrões de segurança exigidos. A necessidade de espaço para a RESA resultou na redução do comprimento da pista de 1.600 metros para 1.565 metros, utilizando parte do espaço existente após as cabeceiras para acomodar as áreas de segurança, conforme estabelecido pela regulamentação.

Em relação às Pistas de táxi, a necessidade de acostamento para elas também são parâmetros que devem ser analisados para o funcionamento do aeroporto. De acordo com RBAC 154, Emenda 08, o projeto de uma pista de táxi deve ser tal que, quando a cabine de comando da aeronave para a qual a pista de táxi se destina permanecer sobre o eixo desta pista, o afastamento entre a roda externa do trem de pouso principal e a borda da pista de táxi não seja inferior à distância de 10,5 m, ou seja, largura mínima necessária. Tendo em vista que a largura da pista de táxi do aeroporto é de 23 m, o critério é atendido. Esta dimensão já era utilizada no aeroporto antes da concessão.

Com relação à necessidade de acostamento a resolução indica que trechos retilíneos de uma pista de táxi onde a letra de código for C, D, E ou F devem contar com acostamentos que se estendam simetricamente nos dois lados dela, de modo que a largura total da pista de táxi com seus acostamentos em trechos retilíneos não seja inferior a 25 m. Tendo em vista que o Aeroporto de Campina Grande apresenta 23 m de largura antes da concessão se tem a necessidade da expansão da largura/acostamento para 25 m. Dentro do contexto da concessão tal modificação foi identificada de modo que a largura da taxiway + acostamento passariam a ter dimensões de 30 m.



4.2. Movimento de Passageiros

Desde o início da concessão em janeiro de 2020, a movimentação de passageiros no Aeroporto de Campina Grande não correspondeu às projeções apresentadas no estudo de concessão, conforme ilustrado na Figura 2. Essa discrepância pode ser atribuída principalmente ao impacto severo da pandemia de COVID-19, que afetou globalmente o mercado aéreo e, consequentemente, a operação do aeroporto. Além disso, o período de obras para a adequação da pista e revitalização do Terminal de Passageiros contribuiu para a discrepância entre a projeção e a realidade.

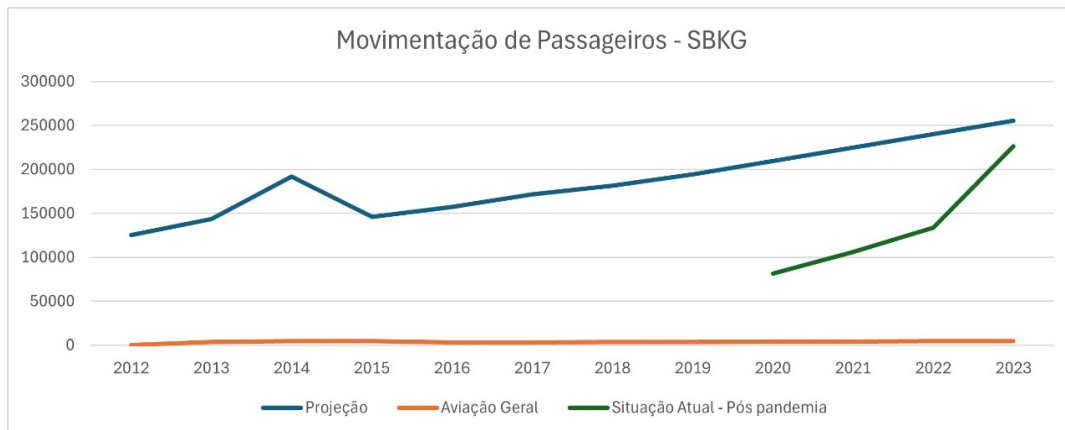


Figure 2. Movimentação de Passageiros – SBKG.

A partir de 2022 e 2023, observou-se uma tendência de crescimento na movimentação de passageiros que supera as expectativas iniciais. Este aumento pode ser atribuído ao papel crescente do Aeroporto de Campina Grande como suporte para os aeroportos de Recife-PE (SBRF) e João Pessoa-PB (SBJP), ampliando sua importância na região. A tendência de alta sugere que, nos próximos anos, o aeroporto pode não apenas igualar, mas possivelmente superar as projeções originais. Essa mudança reflete a adaptação do aeroporto às novas dinâmicas regionais e à recuperação do setor aéreo, evidenciando um potencial de crescimento robusto e maior relevância estratégica no cenário regional.

4.3. Companhias aéreas / Competitividade

Quando analisado o contexto das companhias aéreas, têm-se este como o principal aspecto positivo trazido para o aeroporto desde o início de sua concessão. As Figuras 3, 4 e 5 ilustram a competitividade das companhias no aeroporto de Campina Grande, apresentando tarifa, yield, rotas e companhias operantes.

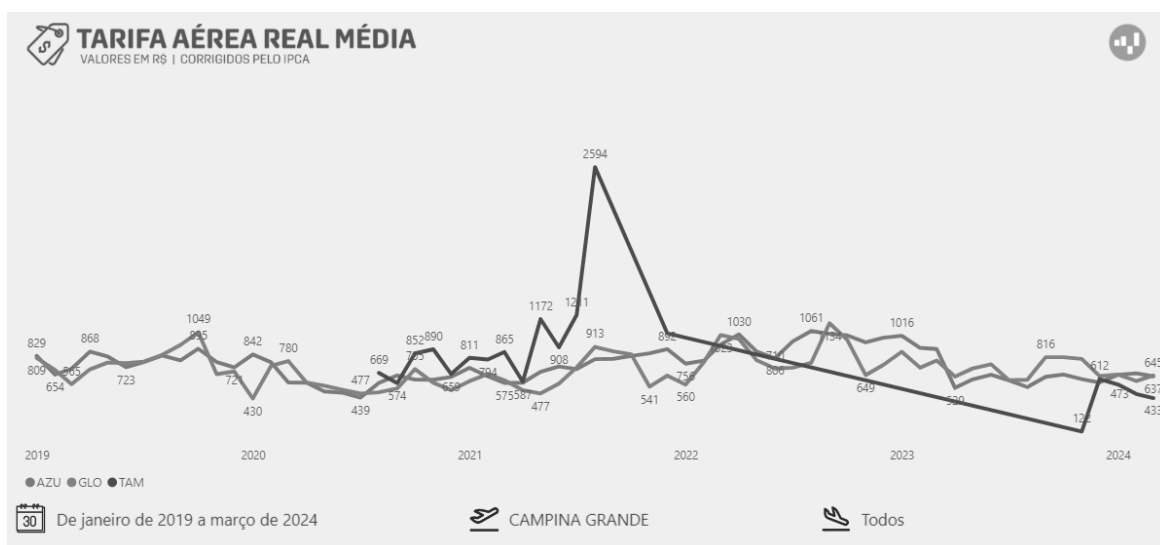


Figure 3. Tarifa Média – SBKG. Fonte: ANAC (2019-2024).



Organizer
ACCAER
Academia Cearense de
Ciências Aeroespaciais

✈ October 16-18, 2024 ✈ Fortaleza, CE

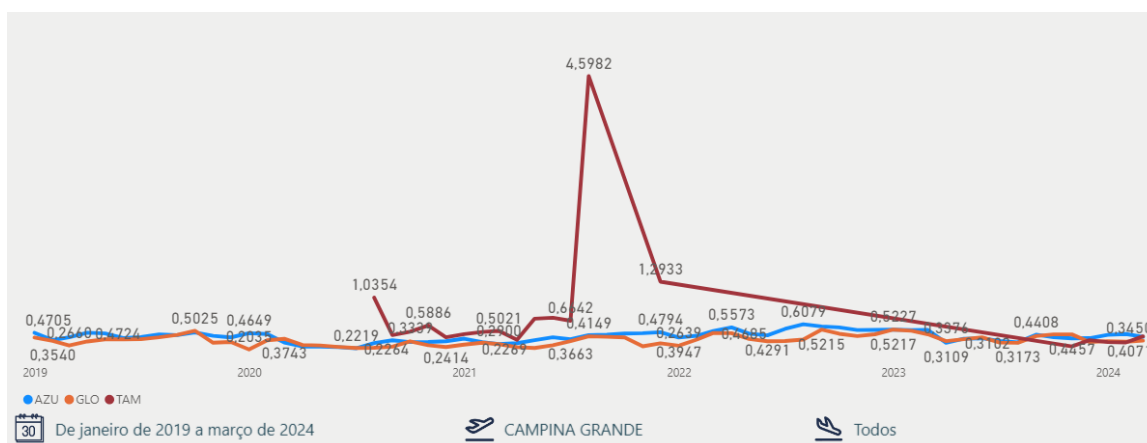


Figure 4. Yield – SBKG. Fonte: ANAC (2019-2024).

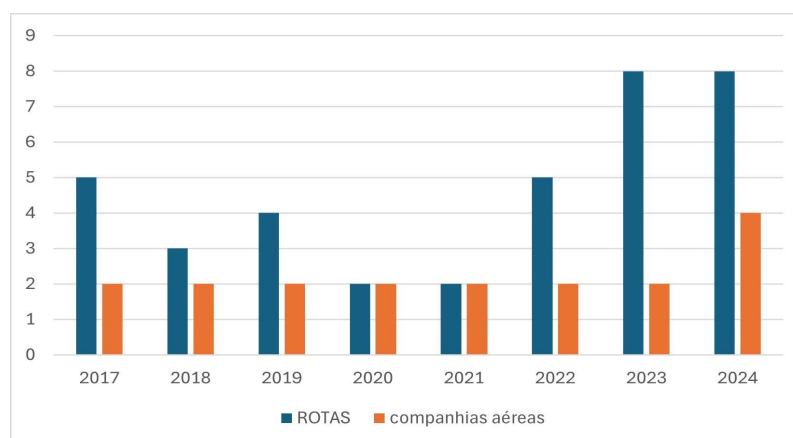


Figure 5. Número de rotas e companhias aéreas – SBKG. Fonte: ANAC (2017-2024).

Dentro do contexto da Tarifa Média e do *Yield* percebe-se primeiramente desde o início da concessão a operação das três maiores companhias aéreas presentes no mercado brasileiro dentro do contexto de Campina Grande, fator que garante ao longo do tempo uma competitividade de tarifas por meio de uma constância entre os valores operados dentro das companhias aéreas e até de uma redução das tarifas ao longo do tempo.

Outro aspecto relevante no contexto da competitividade do aeroporto é a operação da companhia aérea LATAM. No final de 2021, a LATAM ajustou suas tarifas para valores mais elevados em comparação com outras companhias aéreas, o que resultou na suspensão temporária de suas operações em Campina Grande. No entanto, no final de 2023, a LATAM retomou suas atividades no aeroporto, sinalizando uma recuperação na competitividade e no interesse estratégico da companhia em operar na região. Além do contexto das principais companhias aéreas, tem-se uma mudança no ponto de vista de modelo de negócio do aeroporto de Campina Grande que passou ao longo do processo, mesmo que inicial, a ofertar um maior número de destinos (8 em 2023 e 2024) e na inclusão de mais companhias aéreas garantindo assim uma maior competitividade dentro do cenário aeroportuário.

5. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A concessão do Aeroporto de Campina Grande-PB trouxe impactos positivos e transformadores que contribuíram para a melhoria da infraestrutura e a eficiência operacional. Entre as mudanças mais significativas estão a implementação da RESA, que é essencial para a segurança das operações. Estudos na literatura, como os de Pavlin & Bračić Matija (2011) e Ayres et al. (2011), destacam que as Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) são críticas para reduzir os riscos associados a saídas de pista, aproximações abaixo do ideal e desvios laterais de aeronaves.

Esses estudos recomendam que as RESAs sejam projetadas e otimizadas com base em



Organizer
ACCAER
Academia Cearense de
Ciências Aeroespaciais

→ October 16-18, 2024 → Fortaleza, CE

modelos de avaliação de risco que levam em conta dados históricos sobre ocorrências de saídas de pista e cálculos probabilísticos, conforme Kirkland (2001) e Fernandes et al. (2018). A implementação da RESA no SBKG, conforme recomendam esses estudos, reflete o compromisso da concessão com a segurança operacional. A RBAC 154, Emenda 08, também embasou a necessidade de uma RESA de no mínimo 90 metros de extensão, uma exigência que foi prontamente atendida após a concessão.

A Tabela 2 destaca as principais mudanças na infraestrutura e operação do Aeroporto de Campina Grande-PB (SBKG) após sua concessão à Aena Internacional em 2020, incluindo a implementação da RESA, a revitalização do Terminal de Passageiros e o aumento da movimentação de passageiros, posicionando o aeroporto como um polo de conectividade no Nordeste.

Elemento	Medida Antes da Concessão	Medida Após a Concessão	Melhoria (Aumento/Modificação)
Comprimento da Pista de Pouso e Decolagem	1.600 m	1.565 m	Redução devido à implementação da RESA
Largura da Pista de Pouso e Decolagem	42 m	42 m	Mantida, atendendo aos critérios do RBAC 154
Faixa de Pista	1.720 m x 300 m	1.685 m x 300 m	Pequena redução para adequação conforme RBAC 154
RESA (Runway End Safety Area)	Não existente	90 m x 90 m	Implementada em ambas as cabeceiras
Largura da Pista de Táxi	23 m	23 m	Mantida, mas necessidade de expansão identificada
Acostamento da Pista de Táxi	Não existente	7 m (expansão para 30 m total)	Necessidade de expansão identificada e implementada
Área de Giro de PPD	Não aplicável	Não aplicável	Não necessária conforme RBAC 154
Obstáculos nas Proximidades	Torre de alta tensão, antena, rede de alta tensão	Não alterado	Expansão da pista inviável devido aos obstáculos
Terminal de Passageiros (TPS)	Sem climatização, Wi-Fi limitado	Climatizado, Wi-Fi implementado, revitalização	Melhoria significativa no conforto e funcionalidade do TPS
Estacionamento de Veículos	203 vagas	203 vagas	Mantido, mas com melhorias na infraestrutura adjacente
Movimentação de Passageiros (PAX)	Baixa, especialmente devido à pandemia	Crescimento pós-2022	Aumento significativo, superando expectativas
Número de Companhias Aéreas Operantes	Principalmente Azul e Gol	Inclusão de mais companhias	Aumento da competitividade e diversidade de rotas

Tabela 2: Principais Alterações na Infraestrutura e Operação em SBKG Pós-Concessão. Fonte: Autores.

Além das melhorias físicas, houve um crescimento expressivo na movimentação de passageiros a partir de 2022, superando as expectativas iniciais. Esse crescimento destaca o sucesso da concessão, especialmente no contexto pós-pandemia, que trouxe desafios significativos ao setor aéreo globalmente. O aumento na diversidade de rotas e na competitividade das tarifas, impulsionado pela inclusão de novas companhias aéreas, demonstra que o aeroporto está se consolidando como um hub regional estratégico. Apesar das limitações físicas do aeroporto, como a impossibilidade de expandir a pista devido a obstáculos nas proximidades, as melhorias implementadas sob a gestão da Aena Internacional foram fundamentais para elevar o nível de serviço e a competitividade do Aeroporto de Campina Grande.

A aplicação de modelos de avaliação de risco e o planejamento cuidadoso das RESAs, conforme sugerido por Fernandes et al. (2018), asseguraram a viabilidade operacional enquanto mantinham os padrões de segurança. Assim, a concessão não apenas aprimorou a infraestrutura e a operação, mas também fortaleceu o papel do aeroporto como um motor de desenvolvimento econômico regional, promovendo a integração territorial e a geração de emprego na região. Em conclusão, a concessão do Aeroporto de Campina Grande se mostra como um exemplo bem-sucedido de parceria público-privada, com resultados que evidenciam a importância de modelos de gestão eficientes e investimentos estratégicos para o fortalecimento da infraestrutura aeroportuária no Brasil.

Do ponto de vista teórico, este estudo contribui para a literatura sobre privatização

aeroportuária ao demonstrar como a concessão pode ser um motor de transformação para aeroportos regionais. A adesão às melhores práticas de segurança operacional, como a implementação da RESA, são exemplos de como as parcerias público-privadas podem ser eficazes na modernização e melhoria da infraestrutura aeroportuária. Além disso, os resultados observados no SBKG reforçam a importância de um planejamento estratégico sólido e de investimentos direcionados para garantir o sucesso de concessões aeroportuárias.

REFEFÊNCIAS

- Aena. (2019, março 15). *Aena adquire el grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil*. www.aena.es. Disponível em: <https://www.aena.es> [Acessado em 14 de agosto de 2019].
- Akoodie, S., & Cloete, C. (2020). The contribution of airport retail to total airport revenues. *The Business & Management Review*, 11(01). <https://doi.org/10.24052/bmr/v11nu01/art-09>
- Allis, T., Castro, R., & Fraga, C. F. C. (2017). Airport concessions in Brazil and its influences on service quality: The cases of Brasília and São Paulo – Guarulhos. *Journal of Spatial and Organizational Dynamics*, 5(4), 337–350.
- ANAC (2024). Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 154 - Projeto e construção de aeródromos. Emenda nº 08. Agência Nacional de Aviação Civil. Disponível em: <https://www.anac.gov.br>.
- Arantes, E., & Piaskowski, O. (2020). A perspectiva da Escola Austríaca sobre a concessão aeroportuária brasileira. *Mises: Revista Interdisciplinar de Filosofia, Direito e Economia*, 8. DOI: [10.30800/mises.2020.v8.1255](https://doi.org/10.30800/mises.2020.v8.1255)
- Ayres, M., Shirazi, H., Carvalho, R., Hall, J., Speir, R., Arámbula, E., David, R., Wong, D., & Gadzinski, J. (2011). Improved Models for Risk Assessment of Runway Safety Areas. Airport Cooperative Research Program (ACRP) Report 50. Transportation Research Board.
- Brasil. (2008). Decreto Federal nº 6.373, de 14 de fevereiro de 2008. Dispõe sobre a inclusão, no programa nacional de desestatização - PND, do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado no município de São Gonçalo do Amarante, no estado do Rio Grande do Norte, e dá outras providências. Disponível em <https://legislacao.presidencia.gov.br/> [Acessado em 18 de julho de 2024].
- Engel, E., Fischer, R., & Galetovic, A. (2018). The joy of flying: Efficient airport PPP contracts. *Transportation Research Part B: Methodological*, 114, 131-146. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2018.05.001>
- Fernandes, H. F., Müller, C., & Alves, C. J. P. (2018). Avaliação dos requisitos da faixa de pista em aeroportos regionais: uma análise de risco. *Transportes*, 26(2), 45-56.
- Fuerst, F., & Gross, S. (2014). The commercial performance of global airports.
- Kirkland, I. (2001). The risk assessment of aircraft runway overrun accidents and incidents. *Journal of Air Transport Management*, 7(5), 261-272.
- Marques, N., Brandão, L., & Gomes, L. (2019). The Rio De Janeiro international airport privatization: A problem of overbidding?. *Latin American Business Review*, 20, 249-268. <https://doi.org/10.1080/10978526.2019.1624562>
- Olaniyi, A. A., & Gbadamosi, K. T. (2017). Concessioning: A strategy for enhancing Nigeria's airport operational efficiency - Lessons from developed countries.
- Olariaga, Ó., & Alonso-Malaver, C. (2022). Impact of airport policies on regional development: Evidence from the Colombian case. *Regional Science Policy & Practice*, 14(6), 185-211. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12483>
- Oliveira, M. (2023). Concession of airport clusters in Brazil: Analysis of operators' option to capture consumer surpluses. <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-3340881/v1>
- Oum, T., Jia, Y., & Yu, C. (2008). Ownership forms matter for airport efficiency: A stochastic frontier investigation of worldwide airports. *Journal of Urban Economics*, 64(2), 422-435. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2008.03.001>
- Pavlin, S., & Bračić Matija, M. (2011). Runway Safety Areas: Enhancing Safety through Effective Design and Management. *Journal of Transportation Engineering*, 137(12), 863-869.
- Pacagnella, A., Hollaender, P., Mazzanati, G., & Bortoletto, W. (2020). Infrastructure and flight consolidation efficiency of public and private Brazilian international airports: A two-stage DEA and Malmquist index approach. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1-15. <https://doi.org/10.1155/2020/2464869>
- Souza, J. C. F., Souza, A. A., & Souza, P. R. (2019). A real options model for evaluating investments in the Guarulhos airport concession program. *American Journal of Theoretical and Applied Business*, 5(3). <https://doi.org/10.11648/J.AJTAB.20190503.11>
- Toledo, F., Falcão, V., Camioto, F., & Silva, P. (2021). Does privatization make Brazilian airports more efficient? *Transportes*, 29(2). <https://doi.org/10.14295/transportes.v29i2.2304>
- Turismo em Foco. (2020, janeiro 16). Com direito a batismo, espanhola Aena Brasil assume Aeroporto de Campina Grande. *Turismo em Foco*. Disponível em: <https://www.turismoemfoco.com.br> [Acessado em 27 jan de 2020].
- Vogel, H. A. (2004). Airport privatisation and performance. *Aeronautical Journal*.
- Vogel, H. A. (2006). Impact of privatisation on the financial and economic performance of European airports. *Aeronautical Journal*.
- Yılmaz, A., Malagas, K., Nikitakos, N., & Bal, H. (2018). Modeling regional routes with Greek airlines for flight operations to AOE airport. *Aircraft Engineering and Aerospace Technology*, 90(8), 1227-1237. <https://doi.org/10.1108/aeat-12-2017-0267>
- Zhang, A., Fu, X., & Yang, H. (2010). Revenue sharing with multiple airlines and airports. *Transportation Research Part B: Methodological*, 44(8-9), 944-959. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2010.02.001>
- Zhang, F., & Graham, D. J. (2020). Air transport and economic growth: A review of the impact mechanism and causal relationships. *Transport Reviews*.



Organizer
ACCAER
Academia Cearense de
Ciências Aeroespaciais

→ October 16-18, 2024 → Fortaleza, CE

Emitido em 01/10/2024

DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO) Nº 03/2024 - CT-DECA (11.01.17.13)
(Nº do Documento: 30)

(Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 01/10/2024 14:22)
ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO
ASSISTENTE EM ADMINISTRACAO
3364907

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número:
30, ano: **2024**, documento (espécie): **DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO)**, data de emissão:
01/10/2024 e o código de verificação: **6d015cb2ee**

SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA EM TRANSPORTE AÉREO

Rua Euclides Miragaia, 394, Sala 1311 – Centro – CEP 12245-901
São José dos Campos - SP
CNPJ: 05.644.774/0001-79



SOCIEDADE BRASILEIRA
DE PESQUISA EM
TRANSPORTE AÉREO

26 de setembro de 2024

Prezado(a),

Referente à inscrição de Isabelle Yruska de Lucena Gomes Braga, CPF
009.128.824-09, na categoria Profissional Individual, no SITRAER 2024

<<https://www.even3.com.br/xxi-sitraer-2024/>>, o empenho deverá emitido a
nome de:

SBTA – SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA EM TRANSPORTE AEREO

CNPJ 05.644.774/0001-79, Inscrição Municipal 157809, RUA EUCLIDES MIRAGAIA
394, JARDIM SAO DIMAS, CEP 12245-901.

Dados bancários:
BANCO SANTANDER
AGENCIA 4334
CONTA CORRENTE: 13002516-8
Valor Total: R\$ 550,00

Favor enviar a nota de empenho aos emails:

contato@sitraer2024.com.br.

ronzani@ita.br

prof.evandrojs@gmail.com.

A nota de empenho deve ser enviada até <17/10/2024>.

A liquidação deve ocorrer até <18/11/2024>, sob pena de multa de 10% e
correção pelo INPC-E. Enviar comprovante de liquidação para os mesmos emails
para baixa de débitos.

Profª. Drª. Giovanna Ronzani
Presidente da SBTA e
Professora do ITA

Prof. Dr. Evandro José da Silva
Vice-Presidente da SBTA e
Professor do ITA

REALIZAR SUBMISSÃO

Inscrições

Aluno de Graduação - Individual

R\$150,00

até 17/10/2024

- 0 +

Aluno de Pós-Graduação - Individual

R\$350,00

até 17/10/2024

- 0 +

Profissionais - Individual

R\$550,00

até 17/10/2024

- 0 +

REALIZAR INSCRIÇÃO

Emitido em 01/10/2024

DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO) Nº 04/2024 - CT-DECA (11.01.17.13)
(Nº do Documento: 30)

(Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 01/10/2024 14:22)
ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO
ASSISTENTE EM ADMINISTRACAO
3364907

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número:
30, ano: **2024**, documento (espécie): **DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO)**, data de emissão:
01/10/2024 e o código de verificação: **01b29538e7**



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria da Receita Federal do Brasil
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

**CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS RELATIVOS AOS TRIBUTOS FEDERAIS E À DÍVIDA
ATIVA DA UNIÃO**

Nome: SBTA - SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA EM TRANSPORTE AEREO
CNPJ: 05.644.774/0001-79

Ressalvado o direito de a Fazenda Nacional cobrar e inscrever quaisquer dívidas de responsabilidade do sujeito passivo acima identificado que vierem a ser apuradas, é certificado que não constam pendências em seu nome, relativas a créditos tributários administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e a inscrições em Dívida Ativa da União (DAU) junto à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

Esta certidão é válida para o estabelecimento matriz e suas filiais e, no caso de ente federativo, para todos os órgãos e fundos públicos da administração direta a ele vinculados. Refere-se à situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e abrange inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

A aceitação desta certidão está condicionada à verificação de sua autenticidade na Internet, nos endereços <<http://rfb.gov.br>> ou <<http://www.pgfn.gov.br>>.

Certidão emitida gratuitamente com base na Portaria Conjunta RFB/PGFN nº 1.751, de 2/10/2014.
Emitida às 16:55:13 do dia 22/08/2024 <hora e data de Brasília>.

Válida até 18/02/2025.

Código de controle da certidão: **3AF4.8172.7931.6A52**

Qualquer rasura ou emenda invalidará este documento.

[Voltar](#)[Imprimir](#)

Certificado de Regularidade do FGTS - CRF

Inscrição: 05.644.774/0001-79
Razão Social: SBTA SOC BRASILEIRA DE PESQUISA EM TRANSPORTE AEREO
Endereço: R VERA LUCIA CARDOSO SILVA BARROS 84 / URBANOVA / SAO JOSE DOS CAMPOS / SP / 12244-300

A Caixa Econômica Federal, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 7, da Lei 8.036, de 11 de maio de 1990, certifica que, nesta data, a empresa acima identificada encontra-se em situação regular perante o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS.

O presente Certificado não servirá de prova contra cobrança de quaisquer débitos referentes a contribuições e/ou encargos devidos, decorrentes das obrigações com o FGTS.

Validade: 18/09/2024 a 17/10/2024

Certificação Número: 2024091818401401152325

Informação obtida em 25/09/2024 10:23:54

A utilização deste Certificado para os fins previstos em Lei esta condicionada a verificação de autenticidade no site da Caixa:
www.caixa.gov.br

Emitido em 01/10/2024

DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO) Nº 05/2024 - CT-DECA (11.01.17.13)
(Nº do Documento: 30)

(Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 01/10/2024 14:22)
ANDRESSA LAIS MARIA DE MELO
ASSISTENTE EM ADMINISTRACAO
3364907

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número:
30, ano: **2024**, documento (espécie): **DOCUMENTO COMPROBATÓRIO (ANEXO)**, data de emissão:
01/10/2024 e o código de verificação: **b8fa083594**

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

SOLICITAÇÃO Nº 15/2024 - CT - AP (11.01.17.01.11)

Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO

João Pessoa-PB, 01 de Outubro de 2024

Senhores,

Solicitamos o empenho para pagamento de taxa de inscrição em evento no país da servidora Isabelle Yruska de Lucena Gomes Braga, para participação no Simpósio de Transporte Aéreo - SITRAER 2024, no valor total de R\$ 550,00, conforme documentos em anexo e célula orçamentária abaixo:

PI: M0000G19CTN

Ptres: 230106

UG Responsável: 150655 - CENTRO DE TECNOLOGIA -UFPB

Fonte de Recursos: 10000000000 - RECURSOS LIVRES DA UNIAO

Natureza de Despesas: 339039 - OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS - PESSOA JURIDICA

Atenciosamente,

(Assinado digitalmente em 01/10/2024 14:42)

MABEL DE BARROS BATISTA

DIRETOR(A)

Matrícula: 338250

Processo Associado: 23074.086380/2024-66

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número: **15**, ano: **2024**, documento (espécie): **SOLICITAÇÃO**, data de emissão: **01/10/2024** e o código de verificação: **91b8811645**

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA**

DESPACHO. N° 2334/2024 - PRA - CAD (11.01.08.02)

N° do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO

João Pessoa-PB, 02 de Outubro de 2024

À PRA,

Sr(a) Pró-Reitor(a),

Encaminhamos o presente processo para que se proceda com a autorização para a emissão do empenho, por parte do Ordenador de Despesa, a fim de que atendamos a solicitação contida na Requisição de n.º 284/2024, que é referente ao pagamento da taxa de inscrição da docente Isabelle Yruska de Lucena Gomes Braga no Simpósio de Transporte Aéreo - SITRAER 2024.

Respeitosamente,

(Assinado digitalmente em 02/10/2024 09:06)
GUSTAVO RODRIGUES DA ROCHA
COORDENADOR(A)
Matrícula: 1878438

Processo Associado: 23074.086380/2024-66

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número: **2334**, ano: **2024**, documento (espécie): **DESPACHO.**, data de emissão: **02/10/2024** e o código de verificação: **0e2cb60c28**

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

AUTORIZAÇÃO Nº 6691/2024 - PRA (11.00.47)

Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO

João Pessoa-PB, 02 de Outubro de 2024

À ASSECAD,

Considerando a necessidade e solicitação da Unidade demandante, na condição de Ordenador de Despesas, no exercício da função delegada pelo ordenador originário, nos termos do art. 80, do Decreto-Lei nº 200/67 e Portaria nº 20, de 02 de março de 2023 do Gabinete da Reitoria, encaminho para análise quanto à instrução processual. Se adequada, autorizo empenhamento/dedução do empenho.

Atenciosamente,

(Assinado digitalmente em 02/10/2024 14:52)

LARYSSA BRILHANTE CATANDUBA

ASSESSOR

Matrícula: 2330689

Processo Associado: 23074.086380/2024-66

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufpb.br/documentos/> informando seu número: **6691**, ano: **2024**, documento (espécie): **AUTORIZAÇÃO**, data de emissão: **02/10/2024** e o código de verificação: **a9795bd770**