

Recebido: 08/08/2023
Aprovado: 19/09/2023

ANÁLISE DOS TERMOS DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA COMO POLÍTICA PÚBLICA DE INTERESSE PARA A DEFESA NACIONAL

*ANALYSIS OF DECENTRALIZED EXECUTION
AGREEMENTS AS A PUBLIC POLICY OF INTEREST TO
NATIONAL DEFENSE*

Aron-Luis Martins Da Silva¹

SUMÁRIO: Introdução. 1 Políticas públicas e Defesa Nacional; 1.1 Aspectos teóricos. 1.2 Políticas públicas de interesse para a Defesa Nacional. 1.3 Processo de celebração dos TED. 2 Créditos descentralizados e acordos celebrados. 2.1 Fundo Nacional de Aviação Civil. 2.2 Acordos celebrados entre SAC e FAB. 2.3 Contribuições advindas da celebração dos acordos. Conclusão. Referências

¹ Tenente-coronel Aviador da Força Aérea Brasileira. Mestre em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea (UNIFA). Oficial-aluno do Curso de Comando e Estado-maior no ano de 2023 (CEEM 2023).

RESUMO: O presente trabalho tem por objetivo analisar a contribuição dos Termos de Execução Descentralizada (TED) celebrados entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e a Força Aérea Brasileira (FAB) para o cumprimento da missão-síntese desta Força Armada, de manter a soberania do espaço aéreo e integrar o território nacional, com vistas à defesa da Pátria. A FAB detém recursos humanos e estrutura organizacional capaz de construir e reformar aeroportos, principalmente na Região Amazônica, porém carece de recursos orçamentários. Os TED são instrumentos jurídicos que permitem a descentralização de recursos entre órgãos públicos para execução de ações de interesse recíproco, portanto configuram políticas públicas. Por meio de uma pesquisa descritiva, com fontes bibliográficas e documentais, foram levantados os conceitos acerca das políticas públicas, relacionando-os à Defesa Nacional. O problema de pesquisa foi ancorado em dois pontos centrais, a mobilização aeroespacial e a integração do território nacional. No Painel do Orçamento Federal foram localizados os créditos empenhados do Fundo Nacional de Aviação Civil para a ação orçamentária 14UB, de construção e reforma em aeródromos de interesse regional. Parte desses recursos foi descentralizado nos últimos anos, para que a FAB executasse as obras em aeródromos públicos que desfrutavam de interesse tanto da aviação civil quanto da aviação militar. Nas obras concluídas, os resultados positivos já foram percebidos, pela promoção do bem comum às cidades contempladas, além das populações indígenas e ribeirinhas adjacentes aos aeródromos. Dessa forma, ficou evidente a contribuição dos TED, enquanto políticas públicas, para o cumprimento da missão-síntese da FAB.

PALAVRAS-CHAVE: Termos de Execução Descentralizada. Políticas públicas. Mobilização. Integração. Defesa Nacional.

ABSTRACT: The present paper aims to analyze the contribution of Decentralized Execution Agreements (TED) signed between the National Civil Aviation Secretariat (SAC) and the Brazilian Air Force (FAB) to fulfill the core mission of this Armed Force, which is: maintain airspace sovereignty and integrate the national territory for the defense of the homeland. The FAB has human resources and organizational structure capable of constructing and renovating airports, particularly in the Amazon Region, but lacks budgetary resources. TEDs are legal instruments that allow the decentralization of resources between public agencies for the execution of mutually beneficial actions, thus constituting public policies. Through descriptive research using bibliographic and documentary sources, the concepts of public policies were explored in relation to National Defense. The research problem was anchored in two central points: aerospace mobilization and the integration

of the national territory. In the Federal Budget Panel, committed funds from the National Civil Aviation Fund were identified for budgetary action 14UB, concerning the construction and renovation of aerodromes of regional interest. Some of these resources have been decentralized in recent years for the FAB to carry out works on public aerodromes that are of interest to both civil and military aviation. In the completed works, positive results have already been observed, as they have contributed to the common good of the benefiting cities, as well as the indigenous and riverside populations adjacent to the aerodromes. Thus, the contribution of TEDs as public policies to fulfilling the core mission of the FAB has become evident.

KEYWORDS: Decentralized Execution Agreements. Public policies. Mobilization. Integration. National Defense.

INTRODUÇÃO

O objeto investigado neste artigo alude aos Termos de Execução Descentralizada (TED), uma vez que são analisados acordos entre instituições que visam retratar ações e a formulação de políticas públicas de segurança e defesa. Para tanto, o cerne da questão está delimitado nos TED celebrados no período de 2017 a 2022, entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e a Força Aérea Brasileira (FAB), no escopo da contribuição desses, direta ou indiretamente, para a Defesa Nacional.

Por meio da celebração desses acordos, permite-se que sejam repassados recursos orçamentários do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), geridos pela SAC, para a FAB. Tal instrumento visa a reforma e ampliação de pistas de pouso e pátios de estacionamento em localidades em que a SAC tem interesse, porém não dispõe de recursos humanos e materiais para sua execução, e a contratação da iniciativa privada ficaria desvantajosa para a Administração. Por outro lado, a FAB dispõe de recursos, mas nem sempre o orçamento disponível é suficiente, tendo em vista as despesas correntes e projetos já em andamento.

Por fim, pretende-se caracterizar esses TED como política pública, uma vez que esta é definida como o “conjunto de diretrizes e intervenções emanadas do estado, feitas por pessoas físicas e jurídicas, públicas e/ou privadas, com o objetivo de tratar problemas públicos e que requerem, utilizam ou afetam recursos públicos” (BRASIL, 2021a, p. 10), e relacioná-los como de interesse para a Defesa Nacional. Tendo em vista que o conceito de Defesa Nacional, “conjunto de atitudes, medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas”

(BRASIL, 2015, p. 85), é bastante complexo e amplo, sua conexão estará implícita na própria missão-síntese da FAB, de manter a soberania do espaço aéreo e integrar o território nacional, com vistas à defesa da Pátria.

Desse modo, a inquietação que motiva o presente trabalho é: de que maneira os TED celebrados entre a SAC e a FAB, enquanto política pública, contribuem para o cumprimento da missão-síntese da FAB? Com isso, busca-se ancorar o problema de pesquisa em dois pontos centrais, a capacidade de mobilização aeroespacial e a integração do território nacional. Estes conceitos estão presentes em algumas Ações Estratégicas de Defesa (AED) e trazem mais subsídios para o reconhecimento da importância dos TED.

Mobilização aeroespacial é o conjunto de atividades planejadas, empreendidas, orientadas e coordenadas pelo Comando da Aeronáutica, complementando a Logística Aeroespacial, de modo a capacitar o Poder Aeroespacial a fazer frente a uma situação de emergência, decorrente da efetivação ou da iminência da concretização de uma Hipótese de Emprego (BRASIL, 2020b, p. 13).

Por sua vez, a integração nacional é viabilizada pela presença do estado brasileiro nas comunidades localizadas em áreas de difícil acesso. Como exemplo, citam-se as regiões de fronteira, nas quais são estabelecidos pequenos núcleos urbanos em que se aglomeram populações indígenas e ribeirinhas nos entornos das localidades onde se instalam as guarnições do Exército Brasileiro, responsáveis pela vigilância e defesa das fronteiras internacionais. Tais pontos são estratégicos, “ao garantir mobilidade e, principalmente, velocidade para se chegar aos recantos mais distantes do país” (MEIER, 2021, p. 1).

O objetivo geral do artigo é analisar a contribuição dos TED celebrados entre a SAC e a Força Aérea Brasileira para o cumprimento da missão-síntese da FAB. Para o atingimento do objetivo geral, houve a divisão entre os seguintes objetivos específicos: i) descrever o processo de celebração dos TED entre os órgãos públicos interessados; ii) apontar o que são políticas públicas, bem como relacioná-las à Defesa Nacional; iii) identificar os acordos celebrados e créditos descentralizados entre a SAC e a FAB nos anos de 2017 a 2022; iv) analisar, do ponto de vista da missão-síntese da FAB, quais foram os resultados advindos da celebração desses acordos. Para tanto, esta pesquisa está metodologicamente classificada conforme os objetivos (descritiva), natureza dos dados (qualitativa) e os principais métodos empregados foram pesquisa bibliográfica e pesquisa documental.

A justificativa para o estudo parte da possibilidade de que sejam mantidas as alocações de recursos orçamentários do FNAC para a FAB, no sentido de a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) realizar a devida manutenção nos aeroportos com pistas e pátios danificados,

de forma que os benefícios retornem para a própria sociedade. Conhecendo-se mais a fundo esse processo, a tomada de decisão por parte dos gestores públicos poderá ser facilitada, de sorte que os recursos investidos por meio dos TED, enquanto política pública, contribuam para o cumprimento da missão-síntese da FAB e o consequente fortalecimento da Defesa Nacional.

1. POLÍTICAS PÚBLICAS E DEFESA NACIONAL

A fim de verificar os acordos firmados entre a SAC e a FAB e sua contribuição, direta ou indireta, para fortalecer a Defesa Nacional, esta seção compreende uma passagem teórica sobre as políticas públicas, buscando a relação destas com a Defesa Nacional, além do levantamento bibliográfico acerca do processo de celebração dos TED.

O quinhão da FAB para a Defesa Nacional está expresso na sua missão-síntese, aqui refletido nos fatores da mobilização aeroespacial e integração nacional. No contexto explorado pela pesquisa, essas duas áreas têm em comum a utilização da infraestrutura aeroespacial, um dos elementos constitutivos do Poder Aeroespacial, para o desenvolvimento de suas ações. Diretamente, esses fatores dependem de uma infraestrutura bem instalada para a adequada operação com segurança para os vetores aéreos.

Tendo em vista o caráter informativo deste artigo, a pesquisa tem limitações no alcance temporal (2017 a 2022) e nos fatores que ancoram o problema de pesquisa (mobilização aeroespacial e integração nacional). Em uma tomada mais ampla, poder-se-á explorar toda a história das interações envolvidas na construção de aeroportos na Região Amazônica, com interesses duais, tanto do campo militar quanto da sociedade civil.

1.1. Aspectos teóricos

Com o objetivo de solucionar problemas ou atender necessidades para o bem estar de uma sociedade, os governantes planejam e implementam ações por meio de políticas públicas.

Um estudo aprofundado da origem, na segunda metade do século XX, e desenvolvimento dos conceitos acerca das políticas públicas fugiria aos objetivos deste artigo, pois trata-se de um vasto campo de conhecimentos, sendo estrangeiros os principais teóricos sobre o assunto. Isto posto, trar-se-á a visão de autores brasileiros, Souza (2006), Saravia e Ferrarezi (2006), Matias-Pereira (2010) e Secchi (2013) que elaboraram trabalhos de revisão da literatura que abarca políticas públicas e governança e emitiram conceitos próprios.

De acordo com Secchi (2013), os países de língua latina, como Brasil, Espanha, Itália e França, enfrentam dificuldades na distinção de termos

essenciais das ciências políticas. Em particular, o termo “política” pode assumir duas conotações principais, sendo a primeira relacionada à atividade e competição política e a segunda relacionada a orientações para a decisão e ação. Essa segunda dimensão está mais presente nos países de língua inglesa, que conseguem diferenciar os termos *politics* e *policy*. As políticas públicas são exemplos concretos da segunda dimensão da palavra “política”.

Ao discorrer sobre avaliação de políticas públicas, Matias-Pereira (2010) revela que o processo envolve a adoção de métodos e técnicas para estabelecer a relação de causalidade entre o desenho da política e os resultados encontrados, permitindo o acompanhamento de seus efeitos e impactos. Essa avaliação pode ser dividida em três tipos principais: eficácia, eficiência e efetividade, que avaliam a relação entre objetivos e instrumentos, recursos empregados e resultados gerados, e a implementação de um programa e seus impactos, respectivamente.

Os diversos autores são convergentes em tratar o curso de concretização das políticas públicas como um ciclo, porém são divergentes em razão da quantidade de etapas e enumeração das fases, apesar de estas serem semelhantes em sua essência. Desse modo, para o contexto do trabalho, considera-se que são cinco os estágios de formação de uma política pública, conforme sintetizado por Oliveira (2016), sequencialmente: construção de agenda, formulação da política, processo decisório, implementação e avaliação. A Figura 1 representa graficamente o ciclo de formação de uma política pública.

Figura 1 – O ciclo das políticas públicas.



Fonte: Oliveira (2016, elaboração nossa).

De forma geral, então, entende-se política pública como uma ação estratégica resultante dos agentes decisores do governo, em qualquer nível, federal, estadual ou municipal, que utilize recursos do orçamento público, com

vistas à solução de um problema comunitário e que procure beneficiar sua população. As ações, iniciadas após a identificação do problema, são baseadas por determinados elementos orientadores, e, por conseguinte, elaboradas por meio de etapas, dentro de um ciclo. Ao final do ciclo, após a fase de avaliação, espera-se que os objetivos tenham sido plenamente atingidos, confirmando a efetividade de tal política pública. No caso de não atendimento aos efeitos propostos, essa política pode ser reformulada, reiniciando-se o ciclo, após a redefinição do problema ou das demandas iniciais.

1.2. Políticas públicas de interesse para a Defesa Nacional

Sobre as características desejadas pelos diversos gestores para formulação das políticas públicas, Saravia (2006, p. 28), aborda que a “finalidade última de tal dinâmica – consolidação da democracia, justiça social, manutenção do poder, felicidade das pessoas – constitui elemento orientador geral das inúmeras ações que compõem determinada política”. Depreende-se, então, que consolidação da democracia, justiça social, manutenção do poder e felicidade das pessoas devem servir de regramento ao se delinarem estratégias para as políticas públicas.

Oliveira (2009, p. 26) alude ao caráter estratégico do setor de transporte aéreo, quando reconhece que

[...] o modal terrestre nunca irá atender satisfatoriamente as necessidades de locomoção intra-região amazônica e, dado o caráter estratégico que a região possui para o desenvolvimento do País, seja no âmbito econômico, seja na questão da segurança das fronteiras, seja no próprio atendimento das necessidades locais, tem-se no transporte aéreo uma importante fonte de potencialidades de alavancagem do progresso com respeito ao meio ambiente.

Para a conexão desses conceitos à Defesa Nacional, ressaltam-se Ações Estratégicas de Defesa, presentes na END, a serem elencadas em alinhamento aos fatores de mobilização aeroespacial e integração nacional.

1.2.1. Mobilização aeroespacial

De acordo com a NSCA 410-1/2020 (BRASIL, 2020b), mobilização nacional é um instrumento previsto na Constituição Federal, na Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007 e Decreto 6.592, de 2 de outubro de 2008, que permite acrescentar recursos para apoiar a Logística Nacional em situações de iminente conflito. Nesse contexto, a mobilização da expressão militar do Poder Nacional é estruturada pelo Sistema de Mobilização Militar, que inclui o Sistema de Mobilização Marítima, do Exército e Aeroespacial. O SISMAERO,

coordenado pelo Comando da Aeronáutica² (COMAER), envolve órgãos públicos federais, entidades privadas e organizações militares relacionadas ao setor aeroespacial. A coordenação e execução dessas ações devem ser conduzidas de forma eficiente para alcançar os objetivos da mobilização aeroespacial. O Comando da Aeronáutica estruturou o SISMAERO com competências e atribuições detalhadas na Portaria nº 117/GC4, de 31 de janeiro de 2018, ditando que as organizações militares da Aeronáutica devem seguir a publicação para orientar suas ações e alcançar o sucesso na mobilização aeroespacial em todas as áreas de atuação.

O exposto encontra conexão nas AED de número 3, 4, 7, 8, 11, 12, 15, 29, conforme Quadro 1, sendo ON os Objetivos Nacionais e ED as Estratégias de Defesa:

Quadro 1 – AED relacionadas à mobilização aeroespacial.

ON	ED	AED
OND-I: Garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial	ED-1 Fortalecimento do Poder Nacional	AED-3 Aprimorar o Sistema Nacional de Mobilização
		AED-4 Coordenar com os diversos órgãos setoriais da Administração Pública o atendimento dos requisitos de infraestrutura de interesse da defesa
	ED-2 Fortalecimento da capacidade de dissuasão	AED-7 Dotar o País de Forças Armadas modernas, bem equipadas, adestradas e em estado de permanente prontidão, capazes de desencorajar ameaças e agressões
		AED-8 Demonstrar a capacidade de contrapor-se à concentração de forças hostis nas proximidades das fronteiras, dos limites das águas jurisdicionais brasileiras e do espaço aéreo nacional
		AED-11 Incrementar a capacidade de Mobilização Nacional

² Para os efeitos deste trabalho, COMAER e FAB serão adotados como sinônimos.

OND-2: Assegurar a capacidade de defesa, para o cumprimento das missões constitucionais das Forças Armadas	ED-3 Dimensionamento do Setor de Defesa	AED-12 Estruturar as Forças Armadas em torno de capacidades AED-15 Incrementar as capacidades das Forças Armadas para emprego conjunto
	ED-6 Desenvolvimento da capacidade de mobilização nacional	AED-29 Catalogar as capacidades de infraestruturas necessárias por meio da mobilização de pessoal, material e serviços, para complementar a logística militar

Fonte: Brasil (2016), adaptação do autor.

As ações citadas no Quadro 1 foram apontadas pois dependem de apoio logístico a ser provido por aeronaves militares e até mesmo civis em caso de extrema necessidade. “Afim, a capacidade de mobilização retrata, em síntese, a maior ou menor possibilidade de durar na luta, condição geralmente indispensável para se alcançar a vitória” (BRASIL, 2022, p. 118).

1.2.2. Integração nacional

A importância da integração nacional remete à incorporação de todo o território brasileiro ao contexto político e socioeconômico da Nação. Isso inclui o desenvolvimento de facilidades de transporte e comunicação para permitir o acesso aos recantos mais distantes do país, além de garantir a todos os cidadãos níveis dignos de subsistência, como nutrição, habitação, educação, saúde, trabalho e renda. O objetivo é consolidar a comunidade nacional, reduzir as disparidades sociais e regionais e desenvolver sentimentos de pertencimento e identidade nacional entre os cidadãos (BRASIL, 2022).

Em muitos pontos da Região Amazônica, o acesso é praticamente inexistente por meio rodoviário e, por vezes, impeditivo por meio fluvial (ALVES; AMARAL, 2012; MEIER, 2021). E, nesse mesmo diapasão, Oliveira (2009, p. 76) escreve que

Ao longo de toda a malha aeroportuária brasileira existem inúmeras realidades a serem melhor entendidas e investigadas, no sentido de propiciar políticas de fomento e melhor alocação dos escassos recursos para investimentos e reformas. Essa miríade de realidades é devido à grande extensão do território nacional e da desigualdade sócio-econômica entre as regiões, ilustrando bem as distintas situações a que passam todo o sistema aeroportuário brasileiro e no qual as autoridades têm que se debruçar.

Assim, as AED de número 17, 38, 39 e 42 expressas na END trazem o devido direcionamento, conforme Quadro 2.

Quadro 2 – AED relacionadas à integração nacional.

ON	ED	AED
OND-2: Assegurar a capacidade de defesa, para o cumprimento das missões constitucionais das Forças Armadas	ED-3 Dimensionamento do Setor de Defesa	AED-17 Incrementar as capacidades das Forças Armadas para atuar em operações interagências
OND-4: Contribuir para a preservação da coesão e unidade nacionais	ED-8 Incremento da presença do Estado em todas as regiões do País	AED-38 Intensificar a presença do Setor de Defesa nas áreas estratégicas de baixa densidade demográfica
		AED-39 Intensificar a contribuição do Setor de Defesa para a integração da região Amazônica
	ED-10 Contribuição para a atuação dos órgãos federais, estaduais e municipais	AED-42 Capacitar as Forças Armadas para cooperar com os órgãos públicos

Fonte: Brasil (2016), adaptação do autor.

As ações supracitadas também dependem do apoio logístico dotado pelas aeronaves militares e civis, mesmo em tempo de paz, como no caso das aeronaves da Fundação Nacional dos Povos Indígenas e da Polícia Federal por conta das operações interagências e na cooperação com os órgãos públicos. Tais ações intentam levar, por meio da integração nacional, dignidade, cidadania e o bem comum às comunidades atendidas.

O bem comum traduz o entendimento do “ideal de convivência que, transcendendo à busca do bem-estar, permite construir uma sociedade em que todos tenham condições de plena realização de suas potencialidades como pessoas e de conscientização e prática de valores éticos, morais e espirituais” (BRASIL, 2022, p. 13).

Ainda segundo os Fundamentos do Poder Nacional (BRASIL, 2022), a evolução histórico-cultural de uma comunidade nacional pode gerar valores, necessidades, interesses e aspirações que transcendem às particularidades grupais e regionais e conformam as ações individuais e coletivas. As aspirações nacionais são os Objetivos Nacionais que a Nação busca alcançar em decorrência da identificação de necessidades e interesses ao longo da sua evolução histórico-cultural. O resultado maior decorrente do atendimento dessas necessidades é o bem comum, que pode ser considerado como a síntese dos Objetivos Nacionais. No entanto, é preciso que esses objetivos sejam legítimos, lícitos e legais para mobilizar as ações políticas.

1.3. Processo de celebração dos TED

Os TED são atualmente regulamentados pelo Decreto nº 10.426, de 16 de julho de 2020 e são definidos como:

instrumento por meio do qual a descentralização de créditos entre órgãos e entidades integrantes dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União é ajustada, com vistas à execução de programas, de projetos e de atividades, nos termos estabelecidos no plano de trabalho e observada a classificação funcional programática (BRASIL, 2020, p. 1).

A descentralização dos créditos entre os órgãos da administração pública federal tem por finalidade a execução de ações de interesse recíproco ou de interesse da unidade descentralizadora (BRASIL, 2020). Para que sejam celebrados os acordos, é necessário o cumprimento de certos requisitos, impostos pelas legislações vigentes, de forma que:

Art. 11. São condições para a celebração do TED:

I - motivação para a execução dos créditos orçamentários por outro órgão ou entidade;

II - aprovação prévia do plano de trabalho;

III - indicação da classificação funcional programática à conta da qual ocorrerá a despesa, por meio de certificação orçamentária;

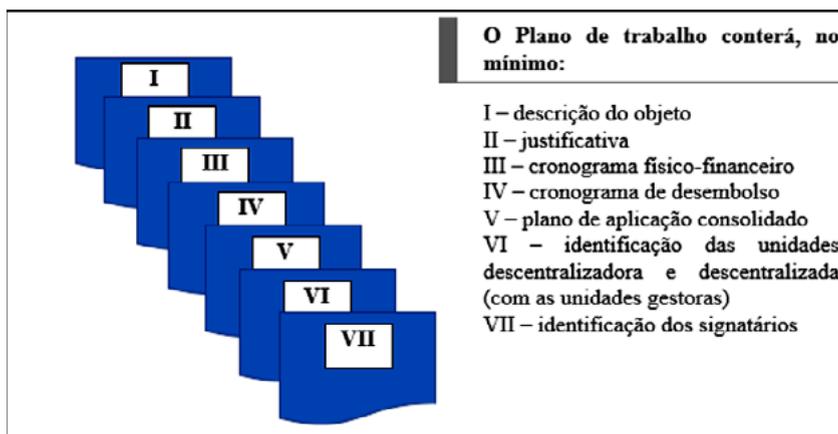
IV - apresentação da declaração de compatibilidade de custos dos itens que compõem o plano de trabalho; e

V - apresentação da declaração de capacidade técnica da unidade descentralizada. (BRASIL, 2020, p. 5)

Assim, o processo se inicia a partir de uma demanda prévia para atendimento a algum interesse público, considerando que o órgão demandando não possui as condições de realizar as devidas ações. Como detém créditos orçamentários, o órgão procura parcerias com outras entidades, a fim de viabilizar a execução do projeto. Realizadas as tratativas e definidas as linhas de ação, o plano de trabalho é submetido para aprovação da unidade descentralizadora.

A Figura 2 ilustra a composição do plano de trabalho, contendo todos os seus elementos mínimos.

Figura 2 – O plano de trabalho.



Fonte: Brasil (2020, p. 4, elaboração nossa)

“A execução do Plano de Trabalho é de fundamental importância, pois as dotações descentralizadas serão empregadas obrigatória e integralmente na consecução do objeto previsto pelo mesmo, devendo ser respeitada fielmente a classificação funcional programática” (SILVA, 2018, p. 3). Depreende-se que um plano de trabalho bem formulado, e bem controlado em sua execução, permitirá o atendimento aos princípios da administração pública, a saber, legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Aditivamente, a autora nos traz que “o TED é um ajuste que representa a otimização dos recursos da Administração Pública sob uma visão gerencial e financeira de forma macro e pode e deve ser considerado como um excelente instrumento de contratação entre os órgãos públicos” (SILVA, 2018, p. 3).

Por fim, resume-se esta seção como o embasamento teórico necessário para a compreensão dos conceitos relativos às políticas públicas e sua pretendida conexão com a Defesa Nacional, sob a ótica da missão-síntese da FAB, por meio da mobilização aeroespacial e integração nacional.

2. CRÉDITOS DESCENTRALIZADOS E ACORDOS CELEBRADOS

Esta seção apresenta os dados sobre os créditos descentralizados e acordos celebrados, que foram coletados a partir de buscas na internet, por meio do Portal do Orçamento Federal, sites institucionais da FAB e do Ministério dos Transportes, além de matérias jornalísticas. Foram levantados, no universo dos aeroportos contemplados pelos TED, os dados sobre movimentação de aeronaves, disponibilizados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) no sistema Hórus. Os valores retornados foram planilhados no MS Excel e exibidos em forma de gráfico, contendo ainda a linha de tendência. Buscou-se também informações sobre acidentes e incidentes aeronáuticos ocorridos no período, disponíveis no Sistema de Gerenciamento de Segurança de Voo (SGSV), do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), com o desígnio de alicerçar a análise dos resultados e contribuições para a Defesa Nacional e para a sociedade como um todo.

Os aportes orçamentários para a construção e manutenção das pistas de pouso e pátios de estacionamento são importantes para que a infraestrutura aeroespacial esteja adequada às aeronaves que irão operar, a fim de que seja garantida a segurança de voo desses vetores. De acordo com Oliveira (2009, p. 72), “como todo setor relacionado com a infraestrutura [...], o transporte aéreo carece de um constante fluxo de investimentos, de forma a não constituir gargalo ao crescimento econômico”.

A ocorrência de acidentes e incidentes aeronáuticos deve ser mitigada ao máximo, poupando os escassos recursos humanos e materiais. Limitando-se aos recursos materiais, tendo em vista que as perdas humanas são incalculáveis, parte-se do princípio de que é mais vantajoso o investimento público em amplas obras de reforma em aeródromos do que a aquisição de novas aeronaves, em substituição aos aviões avariados por incidentes ou acidentes (SILVA, 2019).

É crível, portanto, que os recursos públicos provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil constituam uma das fontes de investimento para as obras pleiteadas.

2.1. Fundo Nacional de Aviação Civil

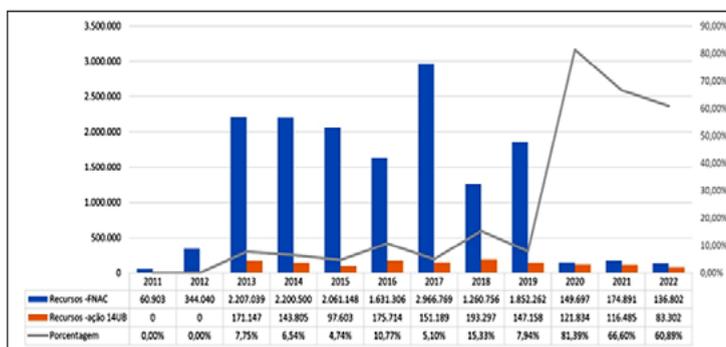
O FNAC foi instituído por meio da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, e seus recursos, oriundos principalmente das outorgas de infraestrutura

aeroportuária (concessões de aeroportos à iniciativa privada) e de parcela das tarifas de embarque internacional, são aplicados “exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuárias e aeronáuticas civil” (BRASIL, 2023, p. 1).

Em pesquisa pelo montante dos créditos empenhados do FNAC, disponível no Painel do Orçamento Federal, elaborou-se o Gráfico 1. Este exibe os recursos, expressos em R\$1.000,00, levantados desde a criação do fundo até o ano de 2022 e também os valores derivados do FNAC especificamente na ação orçamentária 14UB, bem como a porcentagem destes em relação àqueles. Tal ação orçamentária é destinada à construção, reforma e reaparelhamento em aeroportos e aeródromos de interesse regional.

A partir dos dados do Gráfico 1, percebe-se que dois anos após sua criação, houve grande incremento nos recursos do FNAC, proveniente das outorgas de serviços de infraestrutura aeroportuária. Frisa-se que nos anos de 2020 a 2022, por conta da pandemia de COVID-19, houve forte decréscimo nos valores empenhados do FNAC, no entanto, os recursos para a ação 14UB foram mantidos, em certo grau. A média de empenho anual nesta ação foi de R\$140.153.393,70, excluindo-se deste cálculo os anos de 2011 e 2012, quando não foram registrados empenhos. Aponta-se, ainda, que entre 2013 e 2019 (pré-pandemia) os recursos empenhados na ação 14UB representaram 7,62% do empenhado no FNAC, que totalizou R\$14.179.779.579,00 nesse período.

Gráfico 1 – Recursos empenhados do FNAC e ação orçamentária 14UB entre 2011 e 2022.



Fonte: Painel do Orçamento Federal (elaborado pelo autor).

Com a instituição dos Termos de Execução Descentralizada, foi permitida a celebração de acordos, por exemplo, entre a SAC e a FAB, com vistas à realização de reformas em aeródromos e que atendam a ambos os

interesses, civil e militar. Uma das exigências contratuais, no entanto, é que os recursos sejam utilizados apenas em aeroportos públicos.

2.2. Acordos celebrados entre SAC e FAB

Em pesquisa nos sites institucionais www.fab.mil.br/ted e <https://www.gov.br/transportes/pt-br/aceso-a-informacao/convenios-e-transferencias>, podem ser encontrados detalhadamente os TED assinados entre a SAC e a FAB. Os aeroportos contemplados localizam-se nas cidades de Santa Maria-RS (obra), Coari-AM (projetos e obra), Lábrea-AM (projetos), Boca do Acre-AM (projetos), Breves-PA (projetos), Marã-AM (projetos), Marechal Taumaturgo-AC (projetos), Iauaretê-AM (obra), Estirão do Equador-AM (obra), Alcântara-MA (obra), Oiapoque-AP (obra) e Eirunepé-AM (obra). É válido ressaltar que todos os aeroportos são públicos e todos os termos cumprem os requisitos dos planos de trabalho, elencados na Figura 2 (seção 1.3).

A Tabela 1 demonstra os créditos, agora expressos em R\$1,00, descentralizados pelo FNAC com vistas à execução de obras em aeródromos de interesse regional (ação orçamentária 14UB) e de interesse federal (ação orçamentária 14UC), sendo contemplado para esta última apenas o aeroporto de Alcântara-MA, região estratégica onde se localiza o Centro de Lançamento de Alcântara.

Do conteúdo apresentado, nota-se que já foram assinados seis TED entre a SAC e a FAB, sendo o primeiro no ano de 2017, com alguns termos aditivos assinados posteriormente. Assim, os recursos empenhados foram da ordem de R\$207.017.982,92 até o fim de 2022 (média anual de R\$34.502.997,15). Salienta-se que os termos aditivos são necessários para reajuste dos objetos e correção nos valores descentralizados à medida que as obras foram evoluindo, de forma que apenas as linhas destacadas foram computadas para o cálculo. Há previsão, ainda, apenas nestes seis acordos, de liberação de mais R\$110.754.397,29 até o ano de 2025 (média anual de R\$ 36.918.132,43).

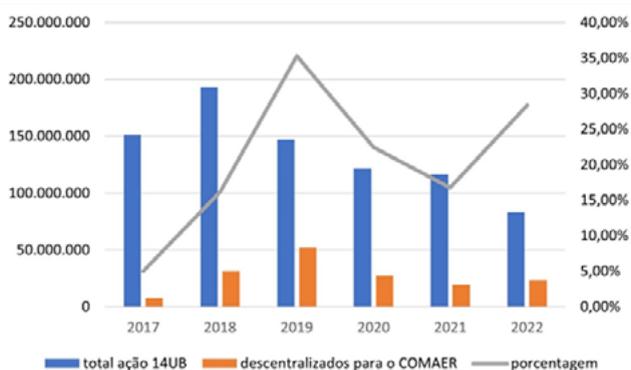
Tabela 1 – Recursos orçamentários descentralizados.

		DESCENTRALIZAÇÃO EXECUTADA OU PREVISTA POR EXERCÍCIO									
Termo		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	VALOR
n° TED	02/2017	8.344.026	25.174.357	23.481.617	-	-	-	-	-	-	57.000.000
1° Termo Aditivo		7.599.512	31.287.246	51.292.550	38.802.767	36.716.532	5.176.637	-	-	-	170.875.243
2° Termo Aditivo		7.599.512	31.287.246	53.760.632	18.046.057	22.621.483	37.311.227	-	-	-	170.626.157
3° Termo Aditivo		7.599.512	31.287.607	51.960.632	23.283.985	9.690.331	7.830.525	-	-	-	131.652.591
n° TED	01/2018	-	1.000.000	19.000.000	30.000.000	20.000.000	-	-	-	-	70.000.000
1° Termo Aditivo		-	1.000.000	19.000.000	4.551.691	12.123.327	9.000.000	15.750.000	16.993.898	-	78.418.916
n° TED	01/2020	-	-	-	430.186	5.250.022	656.190	-	-	-	6.336.398
1° Termo Aditivo		-	-	-	1.521.593	66.000	-	2.873.630	1.875.184	-	6.336.398
n° TED	03/2020	-	-	-	2.500.000	9.790.876	12.115.306	4.320.722	-	-	28.726.904
n° TED	01/2022	-	-	-	-	-	885.117	11.321.343	-	-	12.206.459
n° TED	02/2022	-	-	-	-	-	2.811.493	13.624.235	27.852.133	16.143.253	60.431.113

Fonte: www.fab.mil.br/ted (elaborado pelo autor).

O Gráfico 2 confronta os dados do Gráfico 1 com a Tabela 1, e demonstra que os recursos descentralizados pela SAC para a FAB representaram, entre 2017 e 2022, 19,84% dos valores totais empenhados do FNAC na ação 14UB. Para este cálculo foi excluído, propositalmente, o aeroporto de Alcântara-AM, por ter sido empenhado na ação 14UC. Em outras palavras, desde a assinatura do primeiro TED, do total investido pelo FNAC na ação orçamentária 14UB (obras em aeródromos de interesse regional), praticamente 20% foram descentralizados para que a FAB se encarregasse de sua execução.

Gráfico 2 – Recursos ação 14UB x recursos descentralizados para o COMAER.



Fonte: Painel do Orçamento Federal e www.fab.mil.br/ted (elaborado pelo autor).

Dessa forma, fica caracterizada a participação da FAB no cumprimento de sua missão-síntese, neste caso, a partir da possibilidade de execução das obras citadas, por meio da utilização dos recursos públicos descentralizados pelo FNAC. Assim, os TED podem ser considerados como políticas públicas de interesse para a Defesa Nacional, pois, na visão de Almeida (2010, p. 4), “a política de defesa [...] constitui política pública porque sua realização somente é possível com a intervenção da força estatal, da qual, reciprocamente, constitui um dos principais instrumentos”. E Queiroz (2012, p. 98) as classifica como políticas públicas alocativas, compreendendo

a maioria das políticas que é objeto das programações dos diferentes governos. Geralmente, disponibilizam diretamente aos beneficiários dos programas determinados bens ou serviços. Compreendem também as políticas relacionadas aos serviços públicos que visam a estabelecer o rol e a quantidade de serviços a serem disponibilizados à população.

Ademais, as contribuições advindas desses acordos desfrutam de interesse tanto da aviação militar quanto da aviação civil, e podem ser percebidas no incremento da capacidade de mobilização aeroespacial e na viabilidade das ações de integração nacional, gerando benefícios para a Defesa Nacional e para a sociedade como um todo.

2.3. Contribuições advindas da celebração dos acordos

Em relação à Defesa Nacional, Martins Filho (2006, p. 24), citando o, à época, Ministro da Defesa, Geraldo Quintão, durante audiência pública conjunta da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional / Amazônia e Câmara dos Deputados já nos trazia que,

Especificamente com relação às forças armadas, o ministro lembrou que “viver em um continente pacífico e sem inimigos evidentes, não significa abdicar de uma estrutura militar de credibilidade que assegure ao país capacidade dissuasória eficaz diante da emergência de eventuais antagonismos”.

Nesse caso, a dissuasão deriva da capacidade de mobilização, consistindo na possibilidade de empregar rapidamente o desdobramento dos componentes das Forças Armadas no terreno, de forma a repelir uma eventual agressão. Ou seja, neste contexto, a pronta resposta é praticada pelos militares lotados nos Pelotões Especiais de Fronteira, e a mobilização visa complementar, de forma massiva e planejada, o pessoal e os equipamentos necessários. Tal feito somente será possível, neste ambiente geograficamente isolado, se houver infraestrutura aeroespacial instalada e pronta para operação.

Como exemplo de incremento na capacidade de mobilização aeroespacial, cita-se o novo aeródromo de Estirão do Equador, situado em Atalaia do Norte-AM e mostrado na Figura 3. Esta localidade abriga a sede do 4º PEF, próximo à fronteira com o Peru. É uma das obras já concluídas com recursos descentralizados por TED. Pavimentada em concreto, tem durabilidade estimada de até 50 anos, com manutenções pontuais (MEIER, 2021). Nas palavras do então Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio Cunha Filho,

É uma satisfação poder cumprir a nossa missão, que é prover infraestrutura no território nacional, mesmo em lugares mais distantes, como é o Estirão do Equador. A nossa expectativa com esta pista é ampliar o acesso de serviços públicos às comunidades e, principalmente, a defesa nacional e a soberania do nosso território (BRASIL, 2021, p. 1).

Figura 3 – Novo aeródromo de Estirão do Equador.



Fonte: COMARA.

Contribuindo com a discussão, Valentim (2022, p. 12) observa sob outro prisma, quando evidencia que, “não obstante o interesse explicitamente militar nesse setor, há um interesse socioeconômico bem deflagrado, posto que o setor aéreo brasileiro é um elemento de integração nacional em um país continental”. Nesse ínterim, acentua-se que a própria missão-síntese da FAB sofreu alteração no ano de 2018, passando a incluir explicitamente a integração do território nacional.

Em entrevista para a Agência Força Aérea, o Chefe da 4ª Subchefia do Estado-Maior da Aeronáutica, Brigadeiro Eng^o Eliezer de Freitas Cabral, afirmou que parceria com a SAC é indispensável, pois “não haveria recursos e dificultaria bastante o cumprimento da missão do Comando da Aeronáutica de integração do território nacional” (BRASIL, 2018, p. 1).

Nesse diapasão, para serem aprovados os aludidos acordos com interesse para a aviação militar e para a aviação civil, os órgãos envolvidos precisam incluir a justificativa ou motivação nos respectivos planos de trabalho. Como exemplo, cita-se o contido no TED n^o 03/2020,

A formalização do Termo de Execução Descentralizada se dá em virtude da necessidade de execução de intervenções voltadas à infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil [...] tornando-o apto a operação regular com a possibilidade de voos comerciais com qualidade e segurança, propiciando assim, o desenvolvimento regional e de serviços sociais como o transporte de pacientes em estado grave, por meio de UTIs aéreas (BRASIL, 2020a, pág. 7).

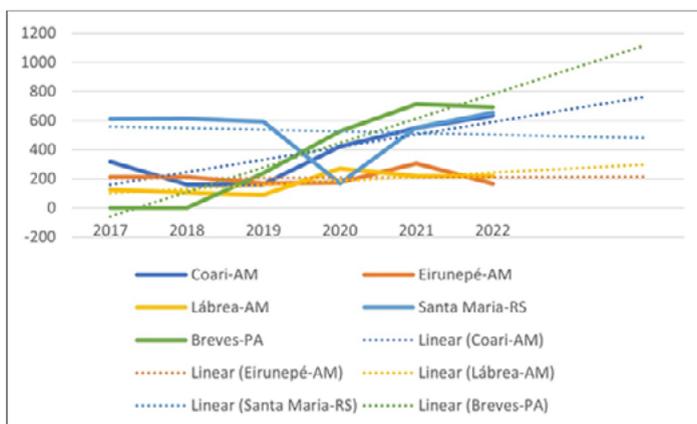
Do mesmo modo, Oliveira (2009) aponta que

Quinze milhões de pessoas vivem atualmente na Região Norte, região onde o transporte terrestre é, em muitos casos, extremamente incipiente. Sabendo que o monitoramento e o desenvolvimento da Amazônia são questões-chave e estratégicas para o futuro do País e sua trajetória rumo ao desenvolvimento sustentável, tem-se que pensar o transporte aéreo à luz dessa problemática (OLIVEIRA, 2009, p. 178).

A respeito do transporte aéreo, a fim de se trazer mais subsídios para a análise, foram consultados os dados sobre movimentação de aeronaves nos aeroportos e acidentes ou incidentes. Sobre as ocorrências aeronáuticas, disponíveis no SGSV, a pesquisa pela infraestrutura aeroportuária como fator contribuinte não retornou nenhum resultado para o período de 2017 a 2022, caracterizando que não houve acidentes relacionados a uma deficiente infraestrutura aeroportuária nestas localidades.

A movimentação anual, disponibilizada pela ANAC no sistema Hórus, foi expressa no Gráfico 3. O universo de consulta foram os aeroportos contemplados pelos TED. Acentua-se que apenas existem informações para os locais em que são operados voos comerciais (o que exclui alguns aeródromos e todas as aeronaves militares), e, além disso, não há registros para todos os meses e anos. Do Gráfico 3, depreende-se, de forma geral, que entre 2019 e 2020 houve um aumento na movimentação de aeronaves, e a linha de tendência, desenhada pelo MS Excel, aponta para um crescimento após 2023, o que pode estar relacionado à melhor infraestrutura instalada, e consequente maior oferta de voos comerciais.

Gráfico 3 – Movimento de aeronaves por ano.



Fonte: ANAC, 2023.

Nesse sentido, percebe-se que políticas públicas bem orientadas e conduzidas de forma a atender à coletividade de determinada população geram resultados positivos. Ademais, “no chamado Estado de Direito, o bem comum constitui-se, entre outros, num processo orientador de deveres e direitos de governantes e governados” (BRASIL, 2022, p. 14).

Por fim, atesta-se que a celebração dos acordos e repasses orçamentários por meio de TED para realização das obras de reforma, adequação e/ou ampliação das pistas de pouso e pátios de estacionamento nos aeroportos pesquisados seguiram todo o ciclo das políticas públicas. E, dessa forma, contribuíram para o cumprimento da missão-síntese da FAB, no intuito de incrementar a capacidade de mobilização aeroespacial e a integração nacional, de forma a amalgamar a Defesa Nacional, principalmente na Região Amazônica.

CONCLUSÃO

Este trabalho teve o objetivo geral de analisar a contribuição dos TED celebrados entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil e a Força Aérea Brasileira para o cumprimento da missão-síntese da FAB.

No referencial teórico foram apontados os principais conceitos que permeiam a formulação de políticas públicas. Estas foram percebidas como ações estratégicas governamentais em que os agentes decidem pela utilização de recursos do orçamento público a fim de solucionarem um problema comunitário, em benefício de sua população.

O tema escolhido para o estudo remete aos Termos de Execução Descentralizada, celebrados entre os órgãos públicos interessados, onde foi necessária a descrição dos processos de elaboração, incluindo os planos de trabalho a serem seguidos. Estes planos exigem uma motivação que justifique o devido uso dos recursos públicos, bem como a precisa definição dos objetos e o compromisso com o cronograma físico-financeiro.

Assim, a pesquisa delimitou-se aos TED celebrados nos anos de 2017 a 2022 e aos créditos descentralizados entre a SAC e a FAB. Por meio desses acordos, foi permitido o repasse de recursos orçamentários para que a FAB realizasse obras de reforma e ampliação em pistas de pouso e pátios de estacionamento que gozavam de interesse tanto da aviação civil quanto da aviação militar.

Os dados, pesquisados em sites institucionais, apontam que foram assinados seis acordos por meio de TED, que previram a liberação de recursos do FNAC para a FAB no valor total de R\$317.772.380,21 a partir de 2017, estendendo-se até 2025 com algumas obras em andamento. Nas obras concluídas, os benefícios diretos já foram percebidos, pela promoção do bem

comum às cidades contempladas e às populações indígenas e ribeirinhas adjacentes.

O alinhamento dessas políticas públicas com a Defesa Nacional foi traduzido pela presença dos fatores da capacidade de mobilização aeroespacial e da integração nacional em algumas Ações Estratégicas de Defesa publicadas na END, e foi ainda caracterizado na missão-síntese da FAB. Com o desenvolvimento da infraestrutura aeroespacial instalada, principalmente na Região Amazônica, ampliam-se a presença dos entes estatais, civis e militares, e a capacidade de desdobramento dos componentes das Forças Armadas no terreno, reforçando a manutenção da soberania do espaço aéreo e a integração do território nacional.

Após todos os elementos terem sido expostos e encadeados, ficou evidente o alcance do objetivo geral, uma vez que os TED celebrados entre a SAC e a FAB contribuem positivamente para o cumprimento da missão-síntese da Força Aérea Brasileira. Espera-se que esse resultado facilite as tomadas de decisão no ambiente em que os recursos orçamentários são limitados.

Faz-se mister, portanto, que os gestores públicos, civis e militares, apreciem os aspectos apontados, a fim de ponderarem sobre a continuidade ou até mesmo ampliação do escopo dessas políticas públicas, para que mais localidades sejam acolhidas e as contribuições sejam multiplicadas. Sugere-se, ainda, que pesquisas futuras sobre o tema ampliem o universo investigado, de forma a envolver um espectro mais abrangente, tanto temporal quanto espacial, inclusive absorvendo outros tipos de demandas que podem ser acordadas por meio dos Termos de Execução Descentralizada.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Carlos Wellington de. *Política de defesa no Brasil: considerações do ponto de vista das políticas públicas*. Opinião Pública, [S.L.], v. 16, n. 1, p. 220-250, jun. 2010. Quadrimestral. UNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0104-62762010000100009>. Disponível em: <https://www.cesop.unicamp.br/>. Acesso em: 08 mar. 2023.

ALVES, Cláudio Jorge Pinto; AMARAL, Frank Cabral de Freitas. A situação da infraestrutura aeroportuária na região norte e seu potencial apoio à aviação regional. *Journal Of Transport Literature*. Manaus, p. 171-184. jan. 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/>. Acesso em: 28 mar. 2023.

BRASIL. *Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa*. Brasília, DF, 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/>. Acesso em: 15 mar. 2023.

BRASIL. *Agência Força Aérea*. FAB. COMARA inaugura pista de Estirão do Equador na Amazônia Ocidental. 2021. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/> . Acesso em: 1 jul. 2023.

BRASIL. *Agência Força Aérea*. FAB. FAB inaugura obras em pistas de pouso. 2018. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/> . Acesso em: 01 jul. 2023.

BRASIL. *Decreto nº 10426, de 16 de julho de 2020*. Dispõe sobre a descentralização de créditos entre órgãos e entidades da administração pública federal integrantes dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União, por meio da celebração de Termo de Execução Descentralizada. Brasília, DF, Disponível em: <https://www.in.gov.br/> . Acesso em: 10 fev. 2023.

BRASIL. Escola Superior de Guerra. Ministério da Defesa. *Fundamentos do Poder Nacional*. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2022. 164 p. Disponível em: <https://www.gov.br/esg/pt-br/> . Acesso em: 28 mar. 2023.

BRASIL. Ministério da Defesa. *Glossário das Forças Armadas*: MD35-G-01. Brasília, 2015. 294 p.

BRASIL. *Ministério da Infraestrutura*. Fonte de Recursos - FNAC. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/> . Acesso em: 4 maio 2023.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Termo de Execução Descentralizada nº 03/2020. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/> . Acesso em: 10 jun. 2023.

BRASIL. Portaria EMAER nº 82/4SC, de 1º de dezembro de 2020. Aprova a reedição da NSCA 410-1 “Estrutura, Atribuições e Funcionamento do Sistema de Mobilização Aeroespacial - SISMAERO”. NSCA 410-1. Brasília, DF, 30 out. 2020.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Secretaria-Geral de Controle Externo (SEGECEX). Políticas públicas em dez passos. Brasília: Soma, 2021. 32 p. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/> . Acesso em: 15 fev. 2023.

MARTINS FILHO, João Roberto. As Forças Armadas brasileiras e o Plano Colômbia. In: CASTRO, Celso (org). *Amazônia e Defesa Nacional*. Rio de Janeiro: FGV, 2006. p. 13-29.

MATIAS-PEREIRA, José. *Governança no setor público*. São Paulo: Atlas, 2010. 266 p.

MEIER, Steven. Investimentos em infraestrutura aeroportuária de uso dual, civil e militar, na Região Amazônica: uma proposta de indicadores. Coleção Meira Mattos, Rio de Janeiro, v. 15, n. , p. 59-84, dez. 2021. Escola de Comando e Estado-Maior do Exército. <http://dx.doi.org/10.52781/cmm.e014>. Disponível em: <http://ebrevistas.eb.mil.br/> . Acesso em: 20 fev. 2023.

OLIVEIRA, Alessandro. Transporte aéreo: economia e políticas públicas. São Paulo: Pezco Editora, 2009. 197 p.

OLIVEIRA, Vanessa Elias de. Ciclo de Políticas Públicas. São Paulo: Nil, 2016. 43 slides, color. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br> . Acesso em: 23 mar. 2023.

QUEIROZ, Roosevelt Brasil. Formação e gestão de políticas públicas. Curitiba: Intersaberes, 2012. 277 p.

SARAVIA, Enrique. Política pública: dos clássicos às modernas abordagens: orientação para a leitura. In: SARAVIA, Enrique; FERRAREZI, Elisabete (org.). Políticas Públicas: coletânea. Brasília: ENAP, 2006. p. 13. Disponível em: <http://repositorio.enap.gov.br/> . Acesso em: 05 mar. 2023.

SECCHI, Leonardo. Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013. 169 p.

SILVA, Aron-Luis Martins da. A Infraestrutura Aeroespacial na Região Amazônica: uma análise dos fatores que restringem as operações aéreas de apoio logístico aos Pelotões Especiais de Fronteira. 2019. 107 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais, PPGCA, Universidade da Força Aérea, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://redebias.direns.aer.mil.br/> . Acesso em: 14 fev. 2023.

SILVA, Vania Menezes Pereira da. O Termo de Execução Descentralizada (TED). Revista Obras Civis, Rio de Janeiro, v. 8, n. 1, p. 37-39, jun. 2018. Bidual. Disponível em: <http://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/> . Acesso em: 15 mar. 2023.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão de literatura. Sociologias, Porto Alegre, v. 8, n. 16, p. 20-45, jul. 2006. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/> . Acesso em: 05 mar. 2023.

VALENTIM, Fábio Luís Ridão. Políticas Públicas e o desenvolvimento do Poder Aeroespacial Brasileiro: o orçamento público em prol da aviação civil. 2022. 44 f. TCC - Curso de Comando e Estado-Maior, Universidade da Força Aérea, Rio de Janeiro, 2022.

