Plano de Logística e Investimentos do Estado de São Paulo | PLI-SP 2050

CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE – TOMO 5: SISTEMA AEROVIÁRIO

Produto D-3

CONCREMAT | transplan | BID | DER

Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística

Produto D-3: Caracterização Aeroviária do estado de São Paulo

CÓDIGO DO DOCUMENTO
D-3 – TOMO 5

TÍTULO
Caracterização Aeroviária do Estado de São Paulo

ELABORAÇÃO
Consórcio Concremat-Transplan

CONTRATO
Contrato Nº 22.607-5

CONTRATAÇÃO
Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL) – Governo do estado de São Paulo

FINANCIAMENTO
Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)

OBSERVAÇÕES
Este documento técnico, denominado Caracterização Aeroviária do estado de São Paulo, corresponde ao Produto D3 (Tomo 5) do "Desenvolvimento e elaboração do Plano de Logística e Investimentos do estado de São Paulo (PLI-SP 2050)" (Contrato Nº 22.607-5).

O produto é um dos entregáveis da Etapa 2 – Diagnóstico.

VERSÃO	DATA	CONTEÚDO DAS MODIFICAÇÕES
R06	01/04/2026	Fontes e referências
R05	15/12/2025	Ajustes de formatação
R04	04/12/2025	Revisão conforme comentários da SEMIL
R03	11/09/2025	Revisão conforme comentários da SEMIL
R02	13/08/2025	Versão preliminar
R01	23/05/2025	Versão inicial revisada
R00	08/05/2025	Versão inicial

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 5.1 - Distribuição de aeroportos brasileiros que registraram movimentação de cargas ou/e passageiros em 2024 13
Figura 5.2 – Aeroportos do estado de São Paulo 14
Figura 5.3 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros em aerovias no Brasil 15
Figura 5.4 - Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por estado 15
Figura 5.5 - Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por aeroporto 16
Figura 5.6 - Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por natureza de voo 17
Figura 5.7 – Movimentação de Cargas Aeroviárias no Brasil por tipo de voo 17
Figura 5.8 – Principais aeroportos do estado de São Paulo 18
Figura 5.9 - Movimentação de cargas aeroviárias no estado de São Paulo por aeroporto 19
Figura 5.10 - Movimentação de Cargas aeroviárias no estado de São Paulo por natureza de voo 20
Figura 5.11 - Movimentação de cargas aeroviárias no estado de São Paulo por tipo de carga 20
Figura 5.12 - Movimentação de cargas aeroviárias no estado de São Paulo por tipo de voo ... 21
Figura 5.13 - Movimentação de cargas aeroviárias no estado de São Paulo por tipo de voo e companhia aérea - embarque 22
Figura 5.14 – Imagem aérea do Aeroporto de Guarulhos 24
Figura 5.15- Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por aeroporto 25
Figura 5.16 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Guarulhos 26
Figura 5.17 - Evolução da Movimentação de passageiros no aeroporto de Guarulhos por natureza de voo 27
Figura 5.18 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por tipo de carga 27
Figura 5.19 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por natureza de voo 28
Figura 5.20 – Classificação dos produtos importados e exportado no aeroporto de Guarulhos - em 2024 29
Figura 5.21 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por tipo de voo 29
Figura 5.22 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por tipo de voo e companhia aérea – embarque 30
Figura 5.23 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Guarulhos por companhia aérea – nacional em 2024 31
Figura 5.24 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Guarulhos por companhia aérea – internacional em 2024 31
Figura 5.25 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 32
Figura 5.26 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Guarulhos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 32
Figura 5.27 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024 33
Figura 5.28 - Movimentação de passageiros aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024 34
Figura 5.29 - Imagem aérea do Aeroporto de Viracopos 35
Figura 5.30 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Viracopos 36

Figura 5.31 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por tipo de carga 37
Figura 5.32 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por natureza de voo 37
Figura 5.33 - Evolução da Movimentação de passageiros no aeroporto de Viracopos 38
Figura 5.34 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por tipo de voo e companhia aérea – embarque 39
Figura 5.35 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Viracopos por companhia aérea – nacional em 2024 39
Figura 5.36 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Viracopos por companhia aérea – internacional em 2024 40
Figura 5.37 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por tipo de voo 40
Figura 5.38 – Classificação dos produtos importados e exportado no aeroporto de Viracopos em 2024 41
Figura 5.39 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 42
Figura 5.40 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Viracopos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 42
Figura 5.41 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024 43
Figura 5.42 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Viracopos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024 44
Figura 5.43 - Imagem aérea do Aeroporto de Congonhas 45
Figura 5.44 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Congonhas 46
Figura 5.45 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Congonhas por tipo de carga 46
Figura 5.46 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Congonhas em voos comerciais e companhia aérea 47
Figura 5.47 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Congonhas por companhia aérea – em 2024 48
Figura 5.48 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Congonhas por cidade de destino e origem – em 2024 48
Figura 5.49 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Congonhas por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 49
Figura 5.50 - Imagem aérea do Aeroporto de São José dos Campos 50
Figura 5.51 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de São José dos Campos 51
Figura 5.52 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por tipo de carga 51
Figura 5.53 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por natureza de voo 52
Figura 5.54 - Classificação dos produtos importados[1] no aeroporto de São José dos Campos em 2024 52
Figura 5.55 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por tipo de voo 53
Figura 5.56 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de São José dos Campos por companhia aérea – nacional em 2024 53
Figura 5.57 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos em voos cargueiros e companhia aérea 54

Figura 5.58 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 54
Figura 5.59 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de São José dos Campos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 55
Figura 5.60 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024 55
Figura 5.61 – Localização e principais acessos modais do aeroporto de Ribeirão Preto 58
Figura 5.62 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Ribeirão Preto 59
Figura 5.63 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Ribeirão Preto por tipo de carga 60
Figura 5.64 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Ribeirão Preto por cidade de destino e origem – em 2024 60
Figura 5.65 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Ribeirão Preto em voos comerciais e companhia aérea 61
Figura 5.66 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Ribeirão Preto por companhia aérea – nacional em 2024 61
Figura 5.67 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Ribeirão preto por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 62
Figura 5.68 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de São José do Rio Preto 63
Figura 5.69 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de São José do Rio Preto 64
Figura 5.70 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José do Rio Preto por tipo de carga 64
Figura 5.71 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José do Rio Preto por cidade de destino e origem – em 2024 65
Figura 5.72 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de São José do Rio Preto por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 66
Figura 5.73 - Movimentação de cargas aeroviárias[1] no aeroporto de São José do Rio Preto em voos comerciais e companhia aérea - em 2024 66
Figura 5.74 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de São José do Rio Preto por companhia aérea – nacional em 2024 67
Figura 5.75 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Presidente Prudente .. 68
Figura 5.76 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Presidente Prudente 69
Figura 5.77 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Presidente Prudente por tipo de carga 69
Figura 5.78 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Presidente Prudente por cidade de destino e origem – em 2024 70
Figura 5.79 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Presidente Prudente por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 70
Figura 5.80 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Presidente Prudente por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 71
Figura 5.81 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Presidente Prudente em voos comerciais e companhia aérea - em 2024 71
Figura 5.82 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Araçatuba 72
Figura 5.83 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Araçatuba 73
Figura 5.84 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Araçatuba por tipo de carga 73

Figura 5.85 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Araçatuba por cidade de destino e origem – em 2024 74
Figura 5.86 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Araçatuba por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 74
Figura 5.87 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Araçatuba em voos comerciais e companhia aérea - em 2024 75
Figura 5.88 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Araçatuba por companhia aérea – nacional em 2024 75
Figura 5.89 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Baurú/Arealva 76
Figura 5.90 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Bauru/Arealva 77
Figura 5.91 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Bauru/Arealva por tipo de carga 78
Figura 5.92 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Bauru/Arealva por cidade de destino e origem – em 2024 78
Figura 5.93 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Bauru/Arealva em voos comerciais e companhia aérea em 2024 79
Figura 5.94 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Bauru/Arealva por companhia aérea – nacional em 2024 79
Figura 5.95 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Bauru/Arealva por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024 80
Figura 5.96 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Marília 81
Figura 5.97 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Marília 81
Figura 5.98 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Araraquara 82
Figura 5.99 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Araraquara 83
Figura 5.100 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Bragança Paulista 84
Figura 5.101 - Evolução da Movimentação de cargas no aeroporto de Bragança Paulista 84
Figura 5.102- Localização e principais acessos modais do aeroporto de Guaratinguetá 85
Figura 5.103 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Jundiaí 86
Figura 5.104 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Jundiaí 87
Figura 5.105 - Localização e principais acessos modais do aeroporto do Campo de Marte em São Paulo 88
Figura 5.106 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto Campo de Marte 88
Figura 5.107- Localização e principais acessos modais do aeroporto dos Campos dos Amarais em Campinas 89
Figura 5.108 - Evolução da Movimentação de cargas no aeroporto de Campinas 90
Figura 5.109 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Sorocaba 91
Figura 5.110 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Sorocaba 91
Figura 5.111 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Andradina 92
Figura 5.112 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Dracena 93
Figura 5.113 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Presidente Epitácio 94
Figura 5.114 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Itanhaém 95
Figura 5.115 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Itanhaém 96
Figura 5.116 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de São Manuel 97
Figura 5.117 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Penápolis 98
Figura 5.118 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Avaré-Arandu 99

Figura 5.119 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de São Carlos 100
Figura 5.120 - Evolução da Movimentação de cargas no aeroporto de São Carlos 101
Figura 5.121 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Tupã 102
Figura 5.122 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Ubatuba 103
Figura 5.123 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Ubatuba 104
Figura 5.124 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Votuporanga 105
Figura 5.125 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Franca 106
Figura 5.126 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Franca .107
Figura 5.127 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Assis 108
Figura 5.128 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Barretos 109
Figura 5.129 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Barretos 110
Figura 5.130 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Registro.....111
Figura 5.131 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Guarujá 112
Figura 5.132 – Localização dos aeroportos municipais no estado de São Paulo 114

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 5.1 - Passageiros e cargas movimentadas em 2024 pelos principais aeroportos do estado de São Paulo 22
Tabela 5.2 - Principais informações sobre os aeroportos internacionais do estado de São Paulo 23
Tabela 5.3 – Principais informações sobre os aeroportos regionais do estado de São Paulo ... 57
Tabela 5.4 – Principais informações sobre os aeroportos municipais do estado de São Paulo 113
Tabela 5.5 – Bases Aéreas Militares no Estado de São Paulo 129
Tabela 5.6 – Características gerais e geoespaciais dos aeroportos de São Paulo 138

SUMÁRIO

Apresentação 11
Sumário Executivo 12
5.1. Introdução 13
5.2. Relatório de caracterização aeroviária do Estado de São Paulo 18
5.2.1 Aeroportos Internacionais 23
5.2.1.1 Aeroporto Governador André Franco Montoro - Guarulhos (SBGR/GRU) 24
5.2.1.2 Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (SBKP/VCP) 34
5.2.1.3 Aeroporto Deputado Freitas Nobre (Congonhas) – São Paulo (SBSP/CGH) ... 44
5.2.1.4 Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf – São José Dos Campos (SBSJ/SJK) 49
5.2.2 Aeroportos Regionais 56
5.2.2.1 Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – Ribeirão Preto (SBRP/RAO) 58
5.3.2.1 Aeroporto Estadual Prof. Eriberto Manoel Reino – São José Do Rio Preto (SBSR/SJP) 62
5.2.2.3 Aeroporto Estadual Adhemar de Barros – Presidente Prudente (SBDN/PPB) . 67
5.2.2.4 Aeroporto Estadual Dario Guarita – Araçatuba (SBAU/ARU) 71
5.2.2.5 Aeroporto Estadual Moussa Nakhl Tobias – Bauru/Arealva (SBAE/JTC) 76
5.2.2.6 Aeroporto Estadual Frank Miloye Milenkovich – Marília (SBML/MII) 80
5.2.2.7 Aeroporto Estadual Bartolomeu de Gusmão – Araraquara (SBAQ/AQA) 82
5.2.2.8 Aeroporto Estadual Arthur Siqueira – Bragança Paulista (SBBP/BJP) 83
5.2.2.9 Aeroporto Estadual Edu Chaves – Guaratinguetá (SBGW/GUJ) 85
5.2.2.10 Aeroporto Estadual Comandante Rolim Adolfo Amaro – Jundiaí (SBJD/QDV) 86
5.2.2.11 Aeroporto Estadual Campo de Marte – São Paulo (SBMT/RTE) 87
5.2.2.12 Aeroporto Estadual Campos Dos Amarais – Campinas (SDAM/CPQ) 89
5.2.2.13 Aeroporto Estadual Bertram Luiz Leupolz – Sorocaba (SDCO/SOD) 90
5.2.2.14 Aeroporto Estadual Paulino Ribeiro De Andrade – Andradina (SDDN/DDN) .. 92
5.2.2.15 Aeroporto Estadual Moliterno De Dracena – Dracena (SDDR/QDC) 93
5.2.2.16 Aeroporto Estadual Geraldo Moacir Bordon – Presidente Epitácio (SDEP/***) 94
5.2.2.17 Aeroporto Estadual Dr. Antônio Ribeiro Nogueira Jr – Itanhaém (SDIM/JTN) 95
5.2.2.18 Aeroporto Estadual Nelson Garófalo – São Manuel (SDNO/***) 96
5.2.2.19 Aeroporto Estadual Doutor Ramalho Franco – Penápolis (SDPN/PEN) 97
5.2.2.20 Aeroporto Estadual Comandante Luiz Gonzaga Lutti – Avaré-Arandu (SDRR/QVP) 98
5.2.2.21 Aeroporto Estadual Mário Pereira Lopes – São Carlos (SDSC/QSC) 99
5.2.2.22 Aeroporto Estadual José Vicente Faria Lima – Tupã (SDTP/DTP) 101
5.2.2.23 Aeroporto Estadual Gastão Madeira – Ubatuba (SDUB/UBT) 102
5.2.2.24 Aeroporto Estadual Domingos Pignarati – Votuporanga (SDVG/VOT) 104
5.2.2.25 Aeroporto Estadual Tenente Lund Presotto – Franca (SIMK/FRC) 105
5.2.2.26 Aeroporto Estadual Marcelo Pires Holzhausen – Assis (SNAX/AIF) 107
5.2.2.27 Aeroporto Estadual Chafei Amsei – Barretos (SNBA/BAT) 108
5.2.2.28 Aeroporto Estadual Alberto Bertelli – Registro (SSRG/***) 110
5.2.2.29 Aeroporto Regional José Gonçalves dos Santos – Guarujá (SBST/SSZ) 111
5.2.3 Aeroportos Municipais 112
5.2.3.1 Aeroporto de Gavião Peixoto – (SBGP) 114
5.2.3.2 Aeroporto Executivo São Paulo Catarina – São Roque (SBJH) 115
5.2.3.3 Aeroporto de Bauru (SBBU) 115
5.2.3.4 Aeroporto de Araras (SDAA) 116
5.2.3.5 Aeroporto de Adamantina (SDAD) 116
5.2.3.6 Aeroporto de Americana (SDAI) 117

5.2.3.7 Aeroporto de Bebedouro (SDBB) 118
5.2.3.8 Aeroporto de Botucatu (SDBK) 118
5.2.3.9 Aeroporto de Capão Bonito (SDCA) 119
5.2.3.10 Aeroporto de Fernandópolis (SDFD) 119
5.2.3.11 Aeroporto de Ituverava (SDIV) 120
5.2.3.12 Aeroporto de Ibitinga (SDIG) 121
5.2.3.13 Aeroporto de São Joaquim da Barra (SDJO) 121
5.2.3.14 Aeroporto de São João Da Boa Vista (SDJV) 122
5.2.3.15 Aeroporto de Leme (SDLL) 122
5.2.3.16 Aeroporto de Lençóis Paulista (SDLP) 123
5.2.3.17 Aeroporto de Matão (SDLY) 123
5.2.3.18 Aeroporto de Ourinhos (SDOU) 124
5.2.3.19 Aeroporto de Piracicaba (SDPW) 125
5.2.3.20 Aeroporto de Tatuí (SDTF) 125
5.2.3.21 Aeroporto de Vera Cruz (SDVE) 126
5.2.3.22 Aeroporto de Lins (SWXQ) 126
5.2.3.23 Aeroportos municipais em pavimento de terra 127
5.2.4 Aeroportos militares e compartilhados 128
5.2.4.1 Base Aérea de São Paulo (BASP) – Guarulhos 129
5.2.4.2 Base Aérea de Santos (BAST) – Guarujá 129
5.2.4.3 Academia da Força Aérea (AFA) – Pirassununga 129
5.2.4.4 Base de Aviação de Taubaté (BAVT) – Exército Brasileiro 129
5.2.4.5 Base Aérea de Guaratinguetá (Bagt) – Guaratinguetá 130
5.3. Tarifas e precificação no setor aéreo 130
5.3.1 Passagens aéreas 130
5.3.2 Precificação de cargas aéreas 131
5.4. Análise SWOT - Modal aeroviário 132
5.5. Conclusão geral da caracterização aeroviária 134
5.6. Fontes e referências 136

Anexo 5A – Características gerais e geoespaciais dos aeroportos 138

Anexo 5B – Marco regulatório e institucional 139

Anexo 5C – Governanças e competências 147
5C1. Esfera federal 147
5C2. Esfera estadual – São Paulo 149

Anexo 5D – Tarifas aeroportuárias 150

Apresentação

O Produto D-3 integra a Etapa 2 – Diagnóstico - do Plano de Logística e Investimentos do estado de São Paulo (PLI-SP 2050). Esta etapa deverá apresentar o diagnóstico da infraestrutura logística existente a partir de um conjunto de sete produtos técnicos voltados à compreensão integrada das condições atuais da logística e do transporte no estado, conforme listados abaixo:

- Produto 2: Caracterização Socioeconômica do estado de São Paulo
- **Produto 3: Caracterização do Sistema de Transporte**
- Produto 4: Obtenção de matrizes multimodais para o ano base
- Produto 5: Ações Regionais de Divulgação
- Produto 6: Levantamento e atualização da infraestrutura existente e das capacidades
- Produto 7: Concepção da Visão do Sistema Logístico Multimodal
- Produto 8: Construção de modelos de transporte

O diagnóstico da situação atual será construído progressivamente com o desenvolvimento integrado dos sete produtos que compõem esta etapa, culminando na modelagem do cenário base no Produto 8. As informações consolidadas no Produto D-3 representam insumos técnicos essenciais contribuindo tanto para o desenvolvimento do diagnóstico quanto para a estruturação da modelagem da rede logística estadual. A modelagem será elaborada com base nos dados aqui levantados, juntamente ao conteúdo dos demais produtos desta etapa, permitindo a construção de uma rede de simulação representativa das condições atuais de operação. Em etapas posteriores, serão incorporadas projeções futuras dos sistemas de transporte em São Paulo para então selecionar e hierarquizar projetos de investimentos para melhorar o transporte de passageiros e mercadorias no estado

Para fins de organização e aprofundamento técnico, o Relatório D-3 está estruturado em sete tomos, correspondentes aos diferentes componentes do sistema de transporte – rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário, aeroviário, dutoviário e Terminais Intermodais de Carga.

- Tomo 1 - Sistema Rodoviário
- Tomo 2 - Sistema Ferroviário
- Tomo 3 - Sistema Portuário
- Tomo 4 – Sistema Hidroviário e de Travessias
- **Tomo 5 - Sistema Aeroviário**
- Tomo 6 – Sistema Dutoviário
- Tomo 7 – Terminais Intermodais de Carga

Este tomo é dedicado ao Sistema Aeroviário, abordando as suas principais características, tendo como propósito apresentar a sua infraestrutura e operação atual. Importante destacar que nos produtos D4 e D6 serão aprofundadas as questões relativas às demandas de transporte aeroviário, sua capacidade, programas de investimento e possíveis soluções para os gargalos identificados e expansão do sistema.

Sumário Executivo

O Tomo 5 do Produto D-3 apresenta um diagnóstico detalhado do sistema aeroviário paulista. O estudo caracteriza a infraestrutura física, a operação de cargas e passageiros, a governança institucional e o papel do modal aéreo na logística do estado, destacando a centralidade de São Paulo no transporte aéreo nacional.

Este tomo evidencia que o estado possui a maior e mais estruturada malha aeroviária do país, com 72 aeródromos públicos e uma rede que combina grandes hubs internacionais — Aeroporto Internacional de Guarulhos, Aeroporto Internacional de Viracopos, Aeroporto de Congonhas e Aeroporto de São José dos Campos — e aeroportos regionais e municipais distribuídos por todo o território paulista. Esses quatro aeroportos concentram mais de 97% dos passageiros e quase 100% das cargas movimentadas no estado, com destaque para Guarulhos (737,5 mil toneladas de carga e 43 milhões de passageiros em 2024) e Viracopos (331,8 mil toneladas e 12,5 milhões de passageiros).

A análise mostra que o transporte de cargas aéreas no estado é dominado por produtos de alto valor agregado, como eletroeletrônicos, equipamentos industriais, produtos farmacêuticos, autopeças e produtos químicos, enquanto as exportações incluem também frutas frescas, ovos e alimentos processados. Os fluxos internacionais de carga e passageiros se concentram em rotas para América do Sul, América do Norte e Europa, com forte ligação entre Guarulhos e polos como Santiago, Buenos Aires, Miami e Lisboa. No transporte doméstico, destacam-se fluxos intensos entre Guarulhos e Manaus, Recife e Brasília.

Além do perfil operacional, o documento avalia os modelos de gestão aeroportuária (concessões privadas, gestão estadual, municipal e Infraero), as tarifas de passageiros e cargas, o marco regulatório e a integração dos aeroportos com as redes rodoviária e ferroviária. Também apresenta uma análise SWOT que aponta como pontos fortes a capilaridade e conectividade do sistema, e como fragilidades a concentração das operações em poucos aeroportos, a dependência de acessos rodoviários e a baixa participação de voos cargueiros dedicados.

Entre os principais resultados, o estudo ressalta a importância estratégica dos aeroportos paulistas para o comércio exterior e para a distribuição de mercadorias de alto valor, evidenciando a necessidade de investimentos em expansão da capacidade, modernização da infraestrutura, diversificação de rotas e fortalecimento da integração intermodal. Assim, o tomo fornece subsídios técnicos fundamentais para o planejamento de investimentos e a modelagem logística do sistema aeroviário paulista no horizonte do PLI-SP 2050.

5.1. Introdução

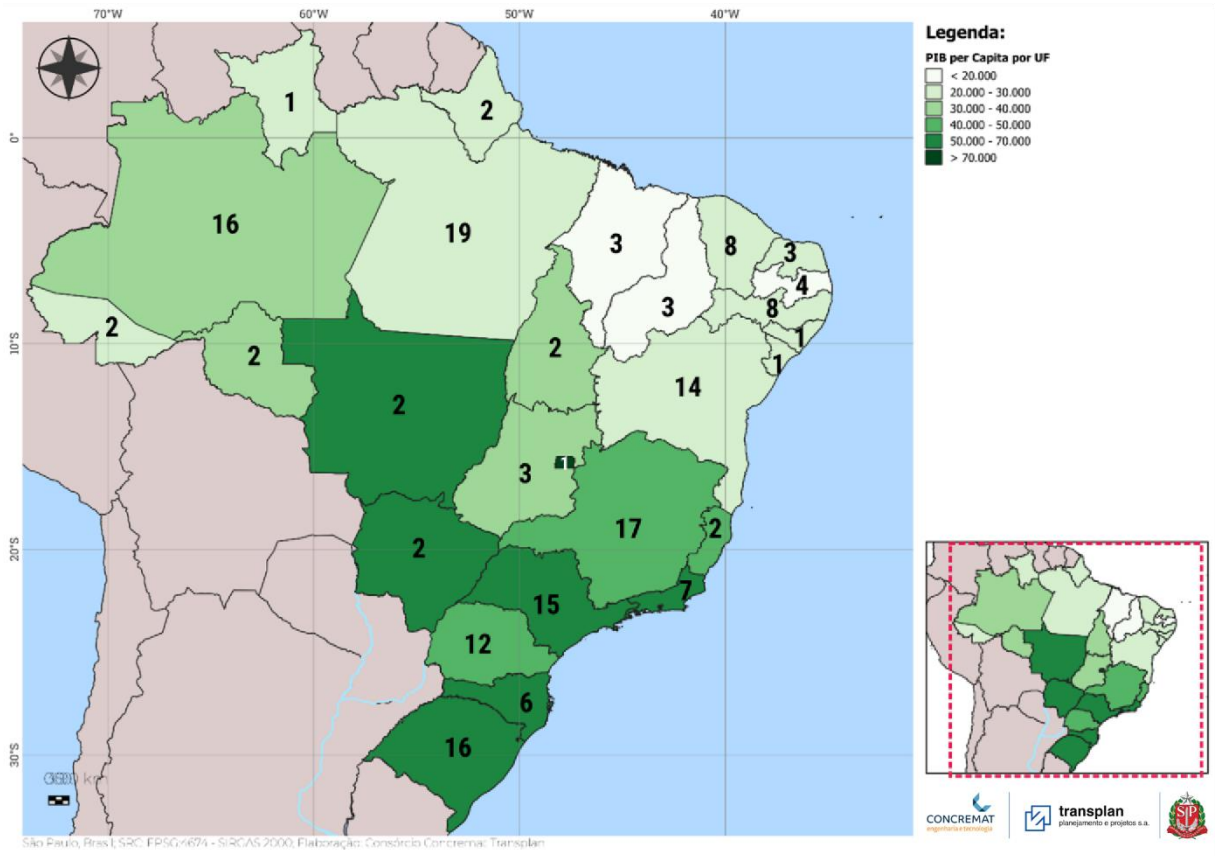
O transporte aeroviário brasileiro é um dos principais motores econômicos para o desenvolvimento estratégico do país, sobretudo por sua capacidade de conectar e movimentar pessoas e bens nos mercados nacionais e internacionais. Dada a extensão territorial do Brasil, é essencial contar com polos aeroviários que conectem regiões remotas aos grandes centros logísticos do país.

O Brasil conta com aproximadamente 505 aeródromos públicos homologados pela ANAC, distribuídos entre operações de transporte de passageiros, cargas, aviação executiva, agrícola e militar.

Dentre os 190 aeroportos públicos em operação regular em 2024, 183 registraram movimentação de cargas e ou passageiros, demonstrando a abrangência e capilaridade logística do modal, distribuídos conforme a Figura 5.1.

Atualmente os aeroportos no Brasil estão divididos em 4 modelos de gestão: Infraero (estatal), Concessões Privadas, Parcerias Público-Privadas e Pública direta – sendo esse Estadual ou Municipal.

Figura 5.1 - Distribuição de aeroportos brasileiros que registraram movimentação de cargas ou/e passageiros em 2024



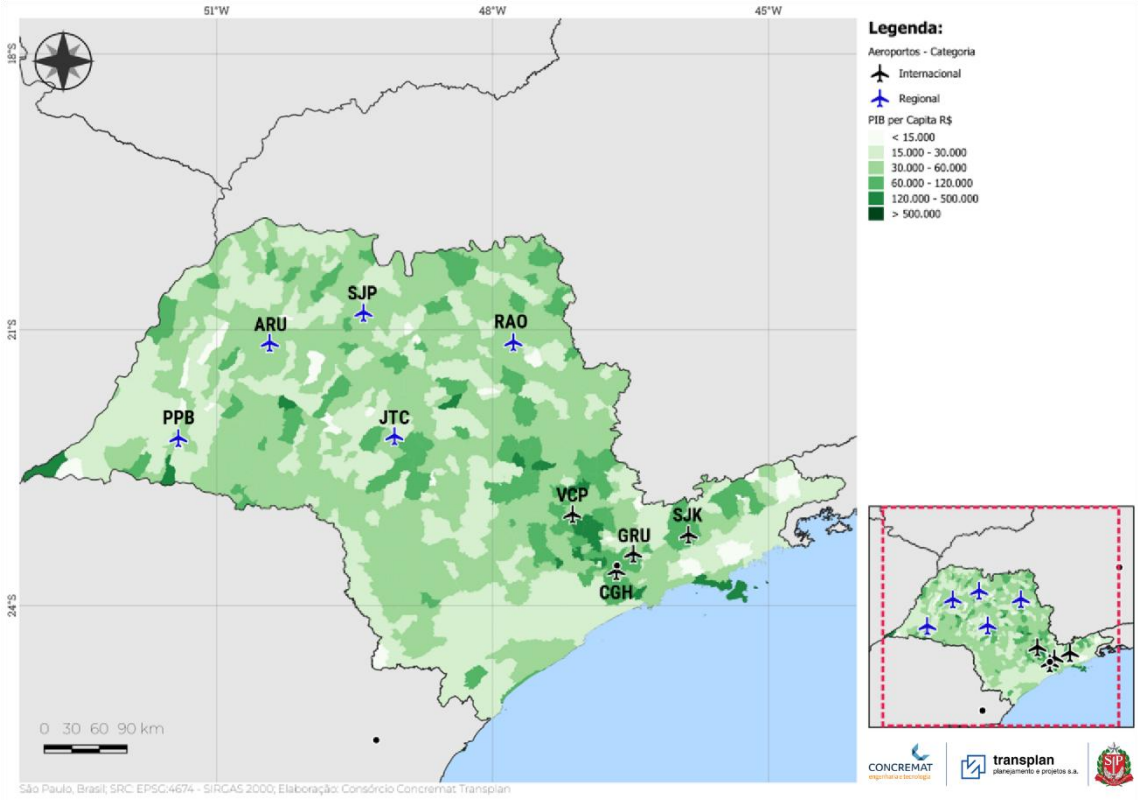
Fonte: IBGE (2019a; 2024a; 2024b); GADM (2025a). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Conforme a Figura 5.1, os estados do sul, sudeste e centro-oeste são responsáveis por 50,3% de todos os aeroportos que movimentaram cargas ou passageiros no ano de 2024.

A malha aeroportuária do estado de São Paulo configura-se como a mais relevante do país, tanto em termos de movimentação de passageiros e volume de cargas transportadas quanto de capilaridade territorial. O sistema é composto por aeroportos com autorização para voos internacionais tais como como Guarulhos, Viracopos, Congonhas e São José dos Campos, e por

uma extensa rede de aeroportos estaduais e municipais, distribuídos em territórios com distintos perfis econômicos, demográficos e logísticos. A abrangência espacial desse sistema está representada na Figura 5.2, que apresenta a localização georreferenciada dos principais aeroportos analisados neste relatório, considerando o PIB de cada município do estado de São Paulo. O mapa evidencia a dispersão espacial e o potencial de cobertura regional desses aeroportos, além de destacar o perfil socioeconômico das áreas em que estão inseridos.

Figura 5.2 – Aeroportos do estado de São Paulo



Fonte: IBGE (2019a; 2024a; 2024b); ANAC (2025a). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O sistema aeroportuário exerce funções múltiplas que extrapolam o transporte aéreo de passageiros e cargas. Em diversos contextos, os aeródromos desempenham papel estratégico como infraestruturas essenciais ao atendimento de demandas nas áreas de saúde, segurança pública, aviação agrícola, aviação executiva, manutenção aeronáutica e integração regional. A adequada caracterização dessas estruturas permite não apenas a compreensão de suas condições físicas e operacionais, mas também sua articulação com as redes viárias, os núcleos urbanos, os polos produtivos e os fluxos logísticos de relevância estratégica.

Em 2024, o volume total movimentado pelo transporte aéreo de cargas no Brasil foi superior a 1.888 mil toneladas, representando um crescimento de 9,9% em relação ao ano anterior. Desse total foram embarcadas 893,68 mil toneladas e desembarcadas 994,6 mil toneladas, considerando cargas pagas, gratuitas e postais (Correios), conforme apresentado na Figura 5.3.

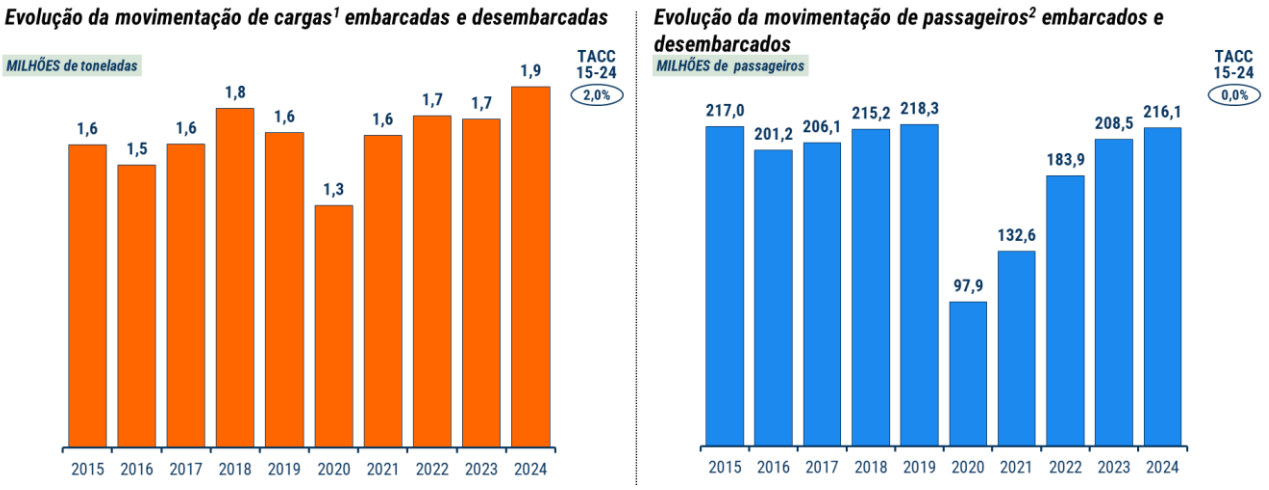
A análise do volume de passageiros transportados pelo modal aeroviário no Brasil ao longo da última década evidencia um comportamento relativamente estável, sem variação média anual no período analisado.

Entre 2015 e 2019, a movimentação de passageiros totais no Brasil apresentou um crescimento médio anual de 0,1%, o que corresponde a um acréscimo de aproximadamente 1,3 milhão de passageiros.

Com a pandemia da Covid-19, entretanto, o setor sofreu uma retração abrupta, registrando queda de 55,2% em apenas um ano. Essa redução foi diretamente relacionada à suspensão e redução de diversas rotas de voos comerciais domésticos, às restrições impostas ao tráfego internacional e à ausência de flexibilização nas medidas de isolamento.

Embora a recuperação pós-pandemia tenha ocorrido de forma relativamente acelerada até 2023, em 2024 o volume de passageiros transportados no país ainda não retornou aos níveis observados em 2019. No entanto, a movimentação de cargas já ultrapassou os volumes pré-pandêmicos.

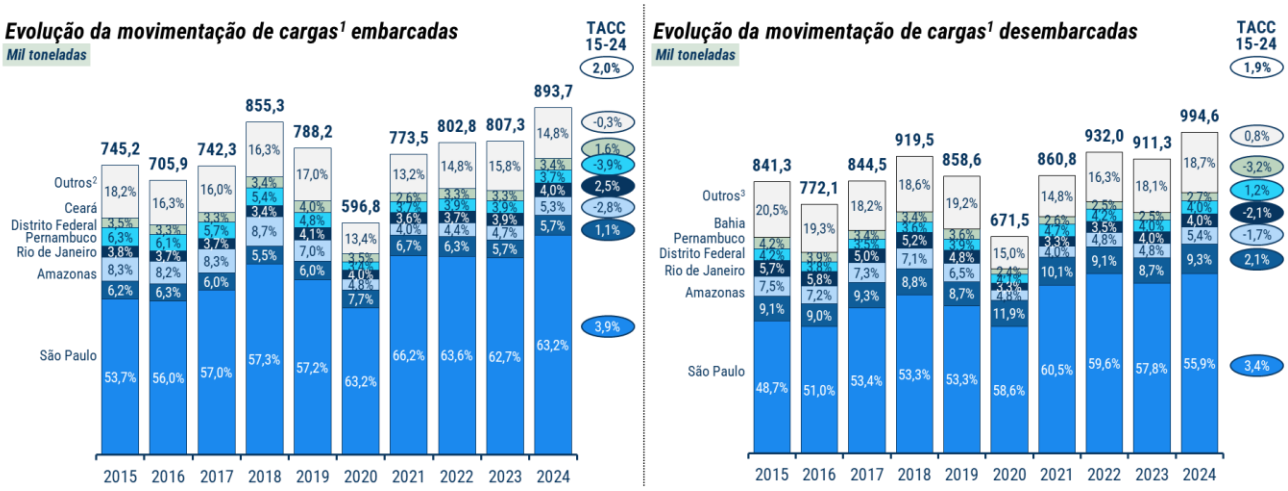
Figura 5.3 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros em aerovias no Brasil



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Figura 5.4 - Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por estado



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: Minas Gerais (2,9%), Espírito Santo (1,9%), Pará (1,8%), Bahia (1,7%), Santa Catarina (1,4%), Paraná (1,3%), Rio Grande do Sul (1,1%), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: Minas Gerais (2,5%), Ceará (2,3%), Pará (2,2%), Paraná (1,6%), Santa Catarina (1,2%), Espírito Santo (1,1%), Goiás (1,0%), entre outros.

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

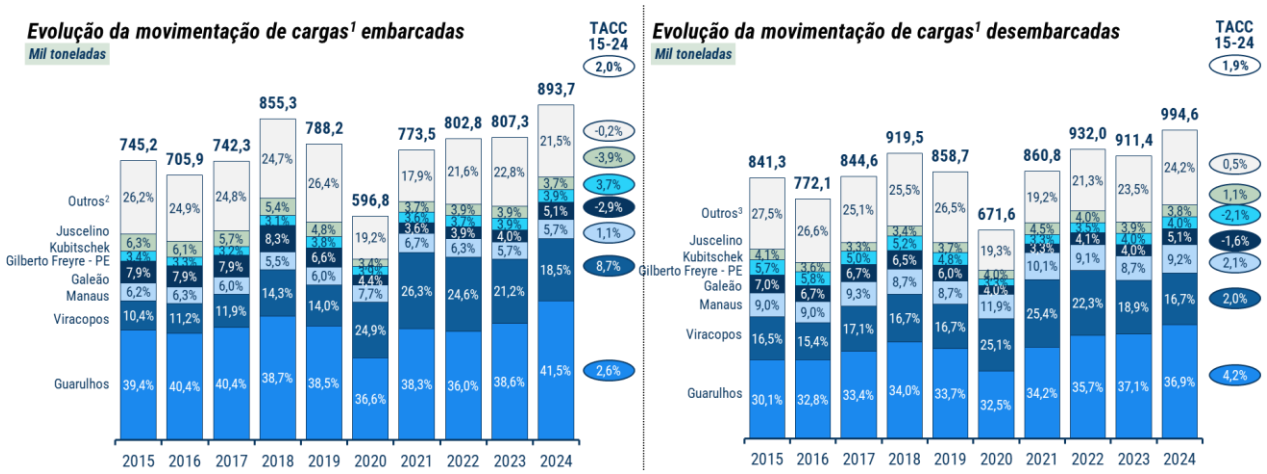
Conforme apresentado na Figura 5.4, a análise por unidade federativa revela um cenário concentrado: em 2024, apenas seis estados representaram 85,2% das cargas embarcadas (São

Paulo, Amazonas, Rio de Janeiro, Pernambuco, Distrito Federal e Ceará) e 81,3% das desembarcadas (São Paulo, Amazonas, Rio de Janeiro, Distrito Federal, Pernambuco e Bahia) em todo país. Essa concentração vem se intensificando ao longo da última década, ainda que de forma marginal, visto que em 2015 a participação em cargas embarcadas era de 81,8% e das desembarcadas 79,5%.

No período pós-pandemia da Covid-19, o estado de São Paulo manteve crescimento marginal no volume de cargas aéreas embarcadas. Entretanto, a partir de 2022, observa-se uma leve redução na participação relativa do estado no total de cargas desembarcadas no país. Ainda assim, São Paulo permaneceu como o principal polo de movimentação de cargas aéreas do Brasil, mantendo sua posição de liderança no sistema logístico nacional.

Conforme ilustrado na Figura 5.5 - Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por aeroporto, a proeminência do estado de São Paulo na movimentação de cargas aéreas se torna ainda mais evidente quando analisados os desempenhos dos dois principais hubs logísticos nacionais: os aeroportos de Guarulhos (SBGR) e Viracopos (SBKP). Juntos, esses terminais foram responsáveis por 49,8% do total de cargas embarcadas e 46,6% das desembarcadas em 2015. Em 2021, segundo ano da pandemia, essas participações aumentaram significativamente, atingindo 64,6% e 59,6%, respectivamente. Em 2024, embora com leve retração, os índices permaneceram elevados, com 60,0% das cargas embarcadas e 53,6% das desembarcadas concentradas nesses dois aeroportos, evidenciando sua centralidade no sistema logístico nacional.

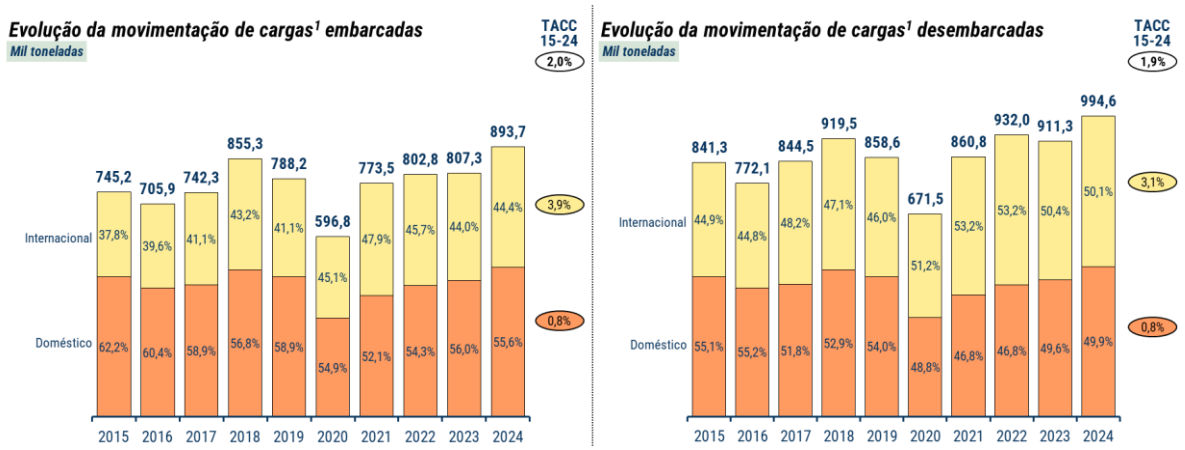
Figura 5.5 - Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por aeroporto



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: PINTO MARTINS–CE (3,3%), CONGONHAS-SP (3,1%), TANCREDO NEVES-MG (2,9%), EURICO DE AGUIAR SALLES-ES (1,9%), INTERNACIONAL DE BELÉM-PA (1,6%), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: GILBERTO FREYRE-PE (3,8%), DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES-BA (2,5%), TANCREDO NEVES-MG (2,4%), PINTO MARTINS-CE (2,2%), CONGONHAS-SP (1,9%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

No que tange à natureza dos voos com carga, no período de 2015 até 2024, o Brasil cresceu em média 3,9% ao ano em cargas embarcadas internacionais, 3,1% ao ano em cargas desembarcadas internacionais e 0,8% ao ano em movimentação de cargas domésticas. Além disso, como pode ser observado na Figura 5.6, destaca-se que durante a segunda fase da Covid-19, em 2021, a representatividade das movimentações de cargas internacionais atingiu a máxima histórica do modal aeroviário, impulsionado pela queda das movimentações de cargas absolutas.

Figura 5.6 - Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por natureza de voo

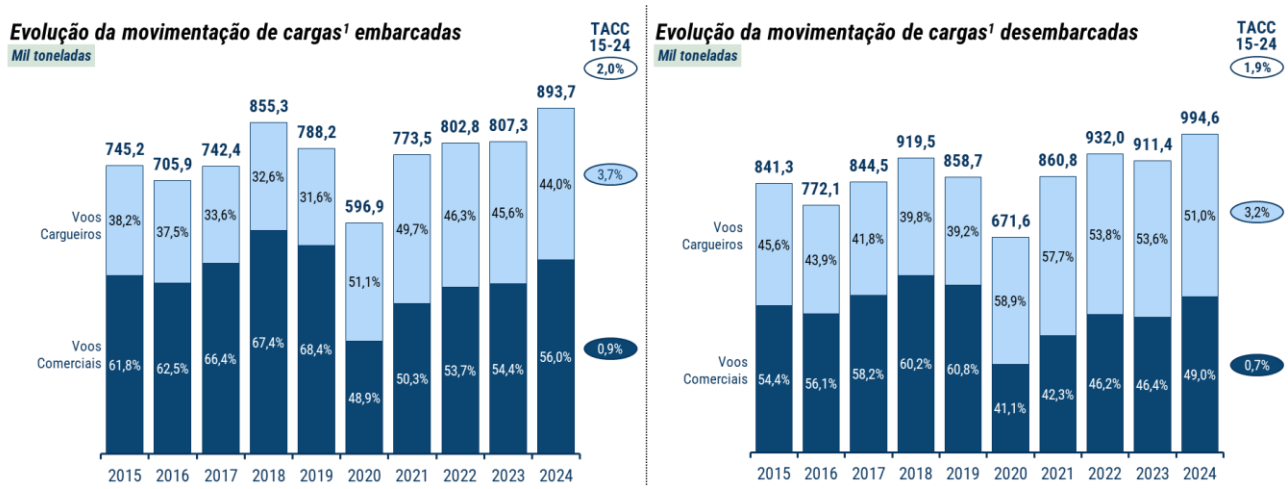


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme apresentado na Figura 5.7, das 893,7 mil toneladas de cargas embarcadas em 2024, 44,0% foram transportadas por voos cargueiros, enquanto a maior parte seguiu em voos comerciais. Entre 2015 e 2024, essa diferença de representatividade entre os dois tipos de operação vem diminuindo, impulsionada por um crescimento médio anual de 3,7% nas cargas embarcadas por cargueiros e de 0,9% nos voos comerciais. Esse movimento foi influenciado pela pandemia de COVID-19, período em que diversas rotas comerciais tiveram redução na frequência ou foram suspensas.

No que se refere às cargas desembarcadas, durante o ano de 2020, o pico da pandemia, os voos cargueiros atingiram sua máxima participação histórica, representando 58,9% do total de cargas desembarcadas no Brasil. Nos anos seguintes, embora essa participação tenha diminuído, os cargueiros mantiveram um crescimento médio anual de 6,4%. Já as cargas desembarcadas por voos comerciais apresentaram um crescimento médio anual de 15,3% no mesmo período.

Figura 5.7 – Movimentação de Cargas Aeroviárias no Brasil por tipo de voo

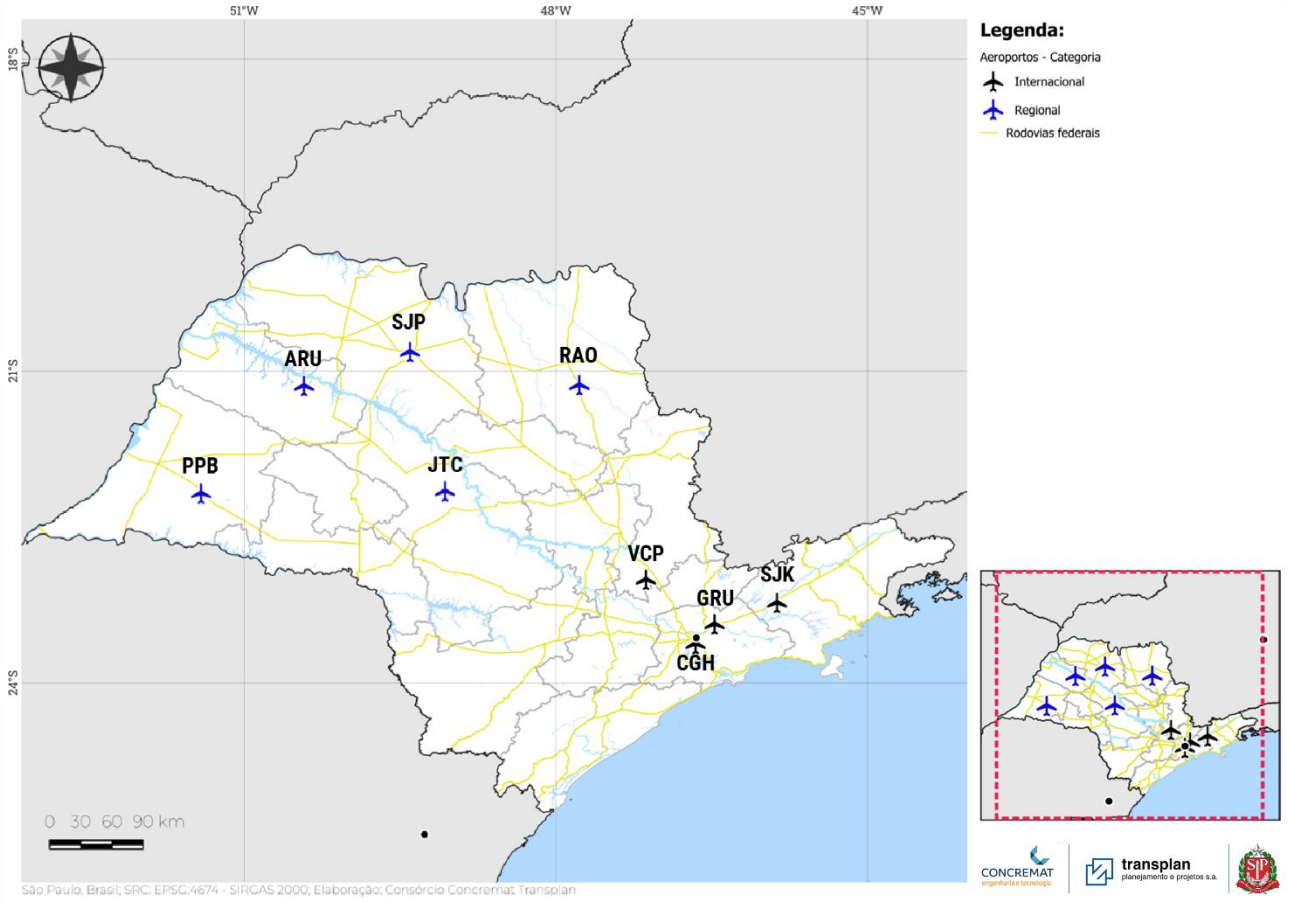


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2. Relatório de caracterização aeroviária do Estado de São Paulo

O estado de São Paulo concentra a mais robusta e diversificada infraestrutura aeroviária do país, desempenhando papel central na mobilidade aérea de passageiros e, sobretudo, na logística de cargas em âmbito nacional e internacional. A malha aeroportuária paulista é composta por aeroportos internacionais, regionais, municipais e instalações de uso compartilhado, configurando um sistema com elevada capilaridade territorial e forte articulação com os principais eixos produtivos e logísticos do estado.

Figura 5.8 – Principais aeroportos do estado de São Paulo

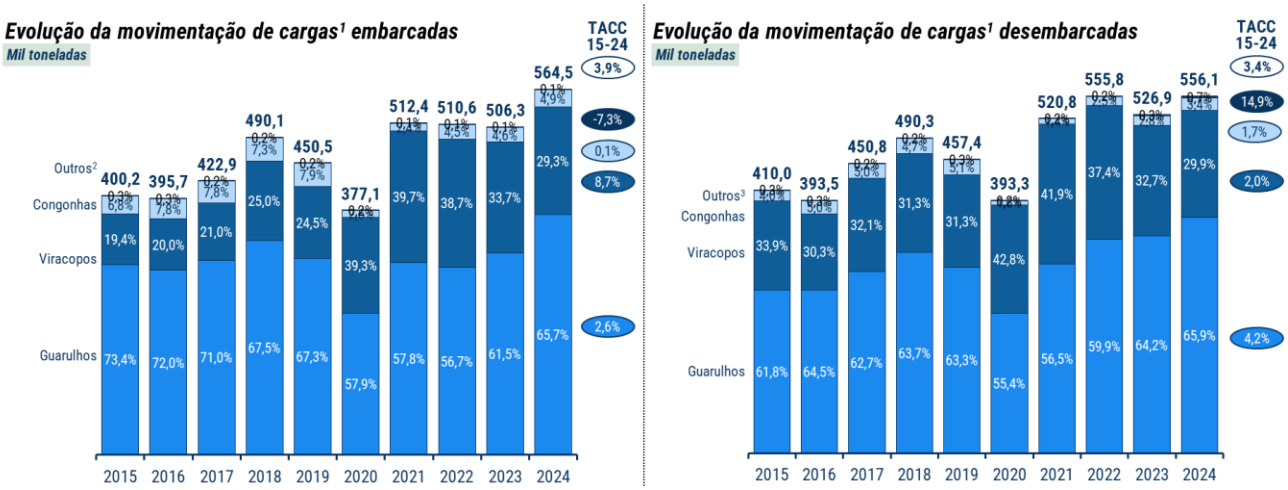


Fonte: IBGE (2019a; 2023a; 2024a; 2024b); ANA (2019a); ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a).
Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Embora o transporte de passageiros represente uma parcela significativa das operações, destaca-se a relevância do modal aéreo na movimentação de cargas — sejam elas transportadas por aeronaves cargueiras dedicadas ou em porões de voos comerciais.

São Paulo abriga os dois principais hubs logísticos do Brasil: o aeroporto internacional de Guarulhos (GRU/SBGR) e o aeroporto internacional de Viracopos (VCP/SBKP), que juntos respondem por grande parte do volume de carga aérea nacional, como pode ser observado na Figura 5.5. Outrossim, o aeroporto de Congonhas (CGH/SBSP), ainda que voltado predominantemente para voos domésticos de passageiros, também participa de forma relevante no transporte de carga aérea, conforme na Figura 5.9, especialmente por meio de operações comerciais com aproveitamento de carga de porão.

Figura 5.9 - Movimentação de cargas aeroviárias no estado de São Paulo por aeroporto



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: Ribeirão Preto (0,04%), São José do Rio Preto (0,04%), Presidente Prudente (0,03%), Araçatuba (0,01%), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: São José dos Campos (0,48%), Ribeirão Preto (0,11%), São José do Rio Preto (0,08%), Presidente Prudente (0,04%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

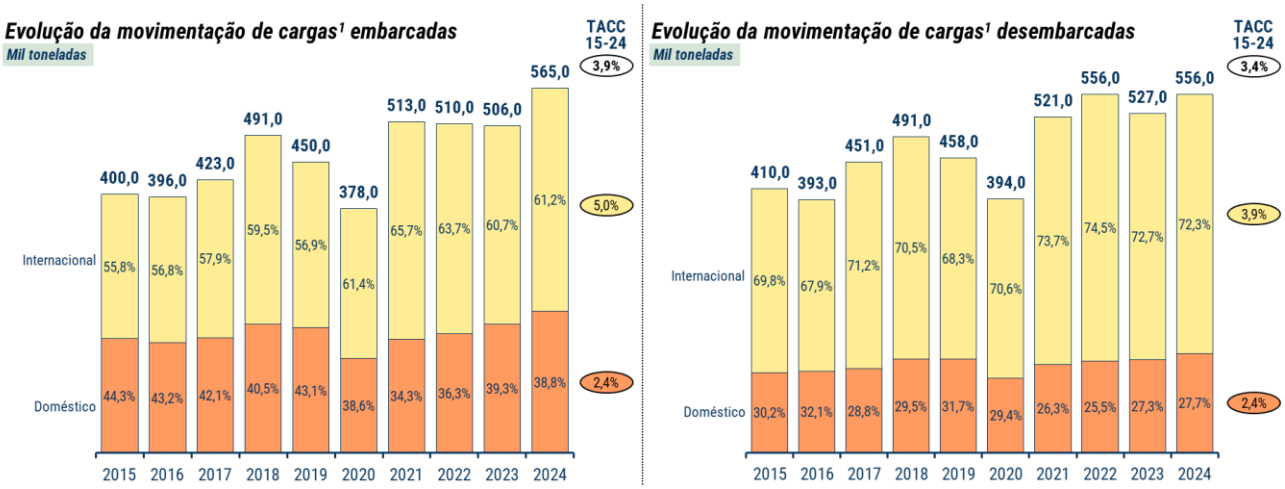
Para além dos hubs principais, outros aeroportos regionais complementam essa malha logística, atuando em mercados específicos e ampliando a capilaridade do modal aéreo. Esses terminais desempenham funções relevantes no escoamento de cargas de menor escala e na conexão entre regiões produtivas e os principais centros de distribuição.

Por mais que os três principais aeroportos de São Paulo concentrem quase a totalidade das cargas movimentadas em polos aeroportuários do estado, a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) habilita vinte outros aeroportos para a recepção de voos comerciais de passageiros e/ou cargas. Porém no ano de 2024 apenas 13 receberam voo comerciais regulares.

A movimentação internacional de cargas nos aeroportos localizados no estado de São Paulo consolida a unidade federativa como o principal polo aeroportuário do país, em virtude de seu desempenho superior à média nacional, conforme apresentado na Figura 5.10. Entre os anos de 2015 e 2024, o crescimento médio anual dos aeroportos paulistas foi de 4,4%, superando os 3,1% observados em todo Brasil.

Assim como para as cargas internacionais, o estado de São Paulo é o estado mais representativo na movimentação de cargas nacionais. Com um crescimento médio anual de 2,4%, de 2015 a 2024, as movimentações nacionais mais relevantes são as embarcadas, visto que os aeroportos de Guarulhos e Viracopos são responsáveis por 83,6% de todas as cargas internacionais que chegam no Brasil.

Figura 5.10 - Movimentação de Cargas aeroviárias no estado de São Paulo por natureza de voo

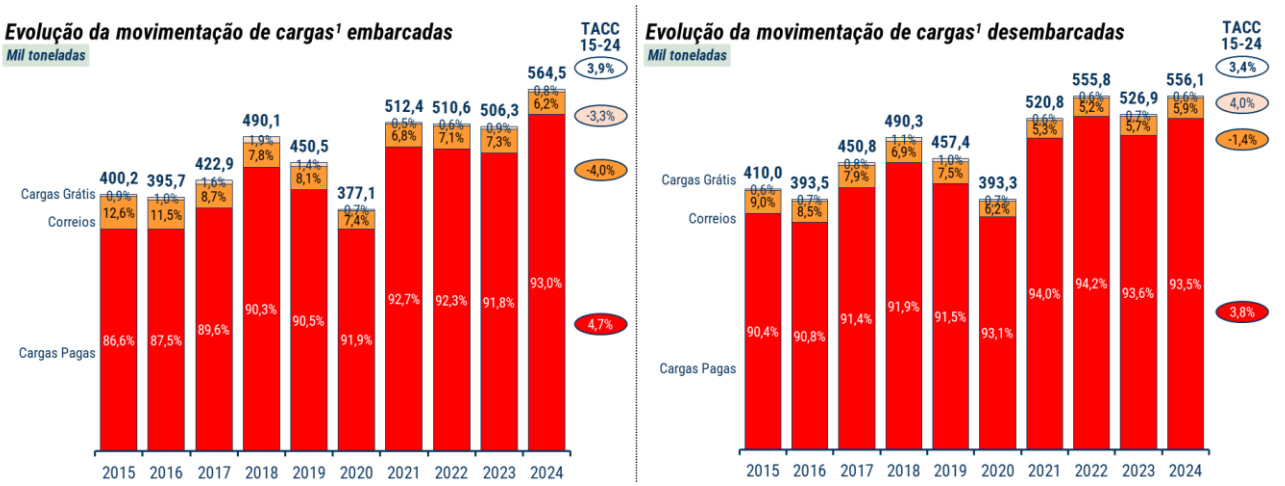


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme apresentado na Figura 5.10, no período compreendido entre os anos de 2015 e 2024, observa-se um acréscimo de 5,5 pontos percentuais na representatividade das cargas embarcadas e de 3,5 pontos percentuais nas cargas desembarcadas, ambas de natureza internacional. Ademais, a análise da movimentação absoluta dessas cargas internacionais evidencia um crescimento acumulado de 47,0% ao longo do período em questão.

Como evidenciado na Figura 5.11, as movimentações de cargas no estado de São Paulo concentraram-se majoritariamente em cargas pagas. Em sentido oposto à tendência de crescimento observada nas cargas pagas, a movimentação de cargas postais apresentou retração tanto em termos de representatividade quanto de volume absoluto. Entre os anos de 2015 e 2024, as cargas dos Correios registraram uma taxa média anual de decréscimo de 2,8%, resultando em uma redução acumulada de aproximadamente 22,6% no total movimentado. Tais dados, aliados à evolução demonstrada na Figura 5.11, evidenciam o fortalecimento da participação das cargas internacionais na movimentação aérea do estado de São Paulo, especialmente no aeroporto Internacional de Guarulhos.

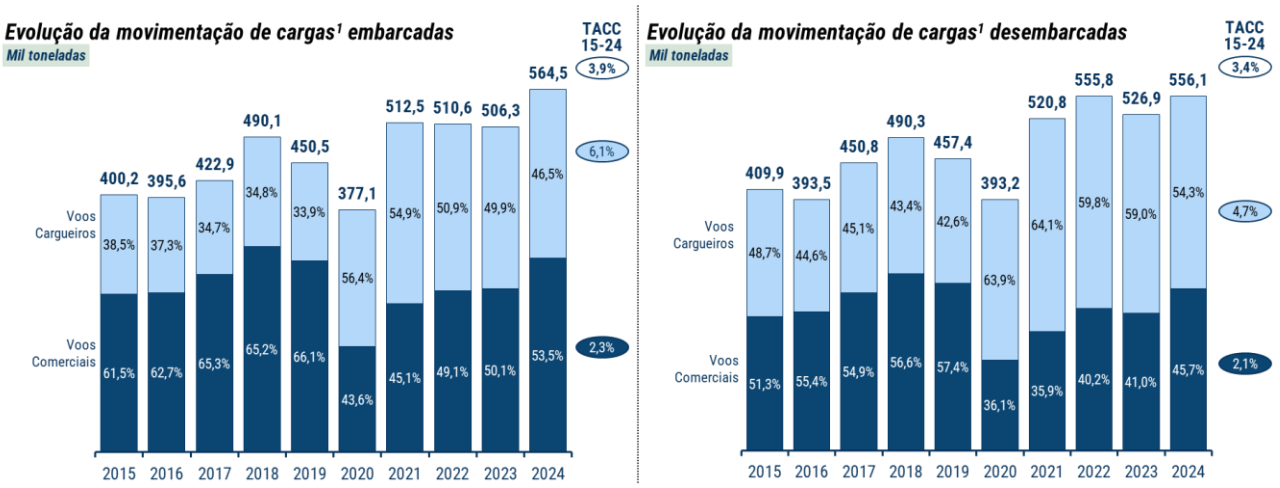
Figura 5.11 - Movimentação de cargas aeroviárias no estado de São Paulo por tipo de carga



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

No que tange o tipo de voo, ao analisar o período de 2015 a 2024, os voos comerciais apresentaram um crescimento médio anual no transporte total de cargas de 2,2%. Já os cargueiros registraram um crescimento de 4,7% ao ano de cargas desembarcadas, enquanto a movimentação de cargas dos voos cargueiros embarcados no estado de São Paulo cresceu 6,1% ao ano como pode ser identificado na Figura 5.12.

Figura 5.12 - Movimentação de cargas aeroviárias no estado de São Paulo por tipo de voo

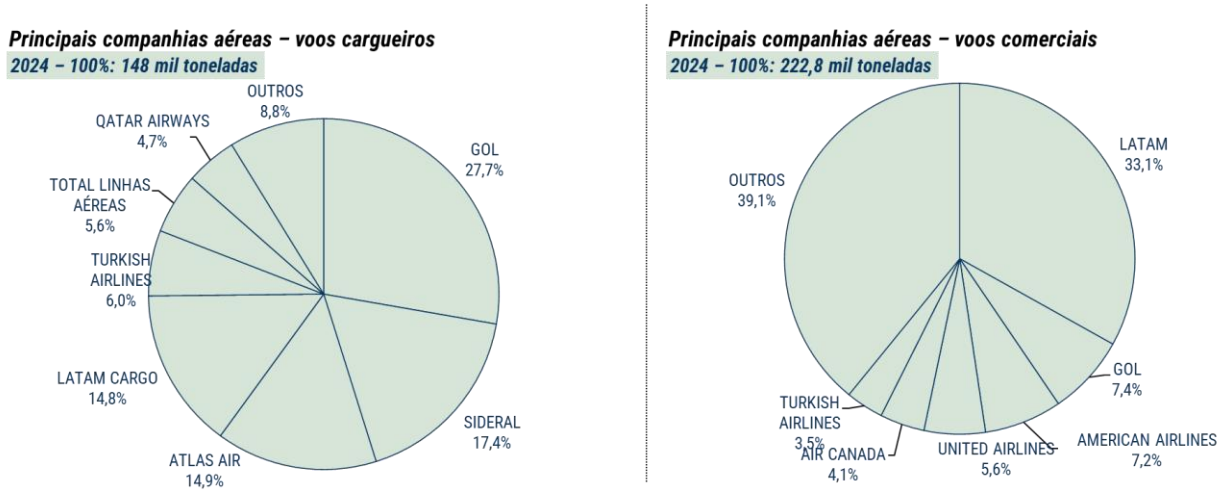


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

No que diz respeito à natureza dos voos, a movimentação total de cargas embarcadas pelos aeroportos do estado de São Paulo (564,5 mil toneladas em 2024) foi majoritariamente realizada por voos comerciais, que responderam por 53,5% do total, enquanto os voos exclusivamente cargueiros representaram os 46,5% restantes.

Entre os voos comerciais, 80,9% da carga embarcada foi transportada por apenas seis companhias aéreas: LATAM, Azul, GOL, American Airlines, United Airlines e Air Canada. Já no transporte realizado por cargueiros, a concentração foi mais distribuída, conforme ilustrado na Figura 5.13. As seis principais empresas responsáveis pelo embarque de cargas em voos cargueiros foram Atlas Air, GOL, Aerolíneas Brasileiras, Sideral, Lufthansa Cargo e Lan Cargo, que, juntas, representaram 58,9% da movimentação total nesse segmento. Esse cenário destaca a relevância dos Terminais de Carga do estado de São Paulo e evidencia a diversidade dos operadores logísticos dedicados ao transporte exclusivamente cargueiro.

Figura 5.13 - Movimentação de cargas aeroviárias no estado de São Paulo por tipo de voo e companhia aérea - embarque



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: LAN CARGO (3,95%), LANCO (3,67%), FEDEX (3,54%), QATAR AIRWAYS (3,4%), CARGOJET AIRWAYS (3,31%), AZUL (3,29%), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: AIR CANADA (3,17%), TURKISH AIRLINES (2,68%), TAP (2,51%), SWISS (2,37%), LATAM (2,14%), AEROMÉXICO (2,09%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Dentre todos 15 aeroportos do estado de São Paulo que registraram quaisquer tipos de movimentação de cargas ou passageiros, em 2024, segundo a ANAC, sejam em aeronaves comerciais ou em aeronaves cargueiras, 8 aeroportos possuem maior relevância conforme a Tabela 5.1.

Tabela 5.1 - Passageiros e cargas movimentadas em 2024 pelos principais aeroportos do estado de São Paulo

	PASSAGEIROS[1] TOTAL 2024 (mil passageiros/ano)		CARGA[2] TOTAL 2024 (mil toneladas/ano)	
	EMBARQUE	DESEMBARQUE	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Guarulhos	21.777,11	21.720,98	370,83	366,69
Viracopos	6.257,43	6.246,36	165,49	166,33
Congonhas	11.583,17	11.714,99	27,50	19,01
São José dos Campos	13,84	13,90	0,01	2,69
Ribeirão Preto	332,73	332,43	0,25	0,60
São José do Rio Preto	387,41	379,81	0,22	0,44
Presidente Prudente	156,57	155,67	0,18	0,21
Araçatuba	49,10	48,28	0,03	0,10
Outros	20,24	19,66	0,01	0,03
TOTAL	**40.622,44**	**40.675,94**	**564,52**	**556,13**

1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Além dos três principais aeroportos do estado de São Paulo: Guarulhos, Viracopos e Congonhas; outros 5 aeródromos se estacam no estado: São José dos Campos, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Presidente Prudente e Araçatuba. Em 2024 foram iniciadas operações da Aviação Comercial nos Aeroportos de Araraquara (14/10/24), Franca (14/12/24) e Barretos (17/12/24). Juntos, esses oito aeroportos concentram mais de 99,95% de toda a carga movimentada no estado e 99,99% da movimentação de passageiros registrada no período analisado.

Considerando o volume total de cargas, o aeroporto de Guarulhos foi responsável por 737,5 mil toneladas, seguido por Viracopos, com 331,8 mil toneladas, e Congonhas, com 46,5 mil toneladas. No entanto, ao analisar a movimentação de passageiros, as posições se alternam. O aeroporto de Guarulhos permanece sendo o primeiro da lista, com mais de 43 milhões de passageiros em 2024, seguido por Congonhas, com 23,3 milhões de passageiros, e Viracopos com 12,5 milhões, mesmo com o aeroporto de Campinas operando tanto com voos nacionais quanto internacionais.

A partir desse enquadramento geral, o item a seguir detalha a infraestrutura e a operação dos aeroportos localizados no estado de São Paulo, organizados conforme sua função e porte, subsidiando a análise do sistema aeroviário no âmbito do diagnóstico do PLI-SP 2050

5.2.1 Aeroportos Internacionais

Entre os anos de 2015 e 2024, quatro aeroportos representaram mais de 97,6% de todos os passageiros movimentados e 99,7% de todas as cargas em São Paulo, se destacando no modal aeroviário no estado como pode ser percebido na Tabela 5.2. Esses aeroportos reúnem os principais terminais com certificação para voos internacionais, infraestrutura de grande porte, terminais de carga, operando com companhias aéreas regulares e cargueiras. Exercem papel central na integração do estado de São Paulo com os principais mercados nacionais e globais. São eles:

- Guarulhos
- Viracopos
- Congonhas
- São José dos Campos

Além de concentrarem a maior movimentação de passageiros e cargas do estado, esses aeroportos apresentam alto nível de integração com as redes rodoviária e ferroviária, além de forte articulação com centros industriais, logísticos e urbanos.

Tabela 5.2 - Principais informações sobre os aeroportos internacionais do estado de São Paulo

Aeroporto	Código	Pista (m)	Passageiros 1 2024 (Mil pax)	Carga 2 2024 (tons)	TACC Carga (15-24)	Perfil
Guarulhos	SBGR/GRU	3700 x 45 e 3000 x 45	43.498,1	737.520,0	3,4%	Internacional, concentrador de longo curso e Hub de cargas
Viracopos	SBKP/VCP	3240x45	12.503,8	331.820,0	4,8%	Hub de cargas e Azul
Congonhas	SBSP/CGH	1940x45 e 1495x45	23.298,2	46.510,0	0,7%	Hub de passageiros nacional
São José dos Campos	SBSJ/SJK	2676x45	27,7	2.696,1	47,8%	Sede da Embraer
Total			**79.327,7**	**1.118.546,1**		

1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Na sequência, cada aeroporto internacional é analisado de forma individual, considerando sua localização, infraestrutura, perfil operacional, movimentação de passageiros e cargas e sua contribuição para o sistema aeroviário do estado de São Paulo.

5.2.1.1 Aeroporto Governador André Franco Montoro - Guarulhos (SBGR/GRU)

O Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, constitui o principal hub aeroviário do país, desempenhando papel central na movimentação de passageiros e cargas internacionais e na conexão do Brasil com os principais mercados globais.

Localizado no município de Guarulhos, a aproximadamente 25 km do centro da capital paulista, o aeroporto encontra-se inserido em área densamente urbanizada e integrada aos principais eixos rodoviários metropolitanos, o que favorece sua articulação com a região produtiva e logística do entorno. Embora não disponha de ligação ferroviária específica para o transporte de cargas, o aeroporto é atendido por uma linha de trem metropolitano cuja estação terminal está localizada a aproximadamente 2,5 km do complexo aeroportuário.

Figura 5.14 – Imagem aérea do Aeroporto de Guarulhos

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Para ampliar essa integração, a concessionária GRU Airport, gestora do aeroporto de Guarulhos, substituiu o antigo sistema de *transfer* gratuito pela implantação de um *people* mover – um sistema leve sobre trilhos, com capacidade para duas mil pessoas por hora, que interliga todos os terminais à estação final da linha de trem metropolitano, proporcionando conexão direta e mais eficiente entre o aeroporto e a malha ferroviária urbana de São Paulo.

O aeroporto passou por um processo de concessão no ano de 2012. A concessionária responsável, GRU Airport, é composta pelo consórcio Invepar (Infraestrutura e Participações S.A.) com 40,8% e ACSA (Airports Company South Africa) com 10,2%, além de participação da Infraero com 49%.

A Invepar, controladora majoritária do consórcio privado, atravessa um período de instabilidade financeira com dívidas superiores a R$1,5 bilhão. Para evitar um pedido formal de recuperação judicial, a empresa firmou com seus credores um acordo de *standstill*, que suspende temporariamente os pagamentos e permite reestruturação extrajudicial da dívida.

Em 2025, o aeroporto opera voos domésticos regulares para mais de 50 destinos nacionais, atendendo 25 das 27 unidades federativas do país. No âmbito internacional, Guarulhos mantém voos regulares para mais de quarenta destinos, com ligações diretas para as Américas, Europa, Ásia e África, consolidando-se como o principal hub aéreo internacional do Brasil.

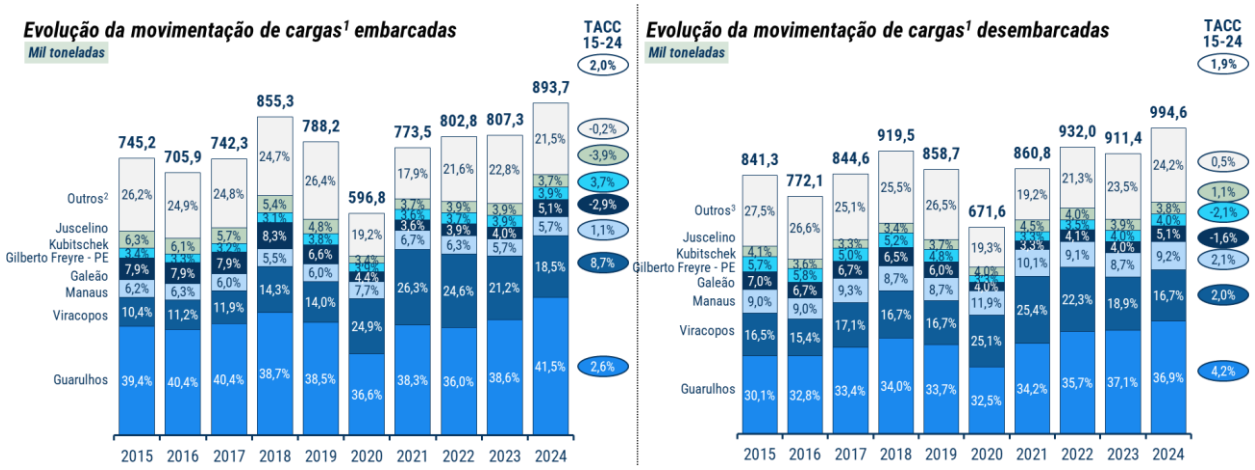
Desde o início da concessão da GRU Airport, em 2012, foram realizados investimentos em infraestrutura, segurança, eficiência operacional e expansão dos terminais - especialmente com a inauguração do Terminal 3 em 2014, voltado a operações internacionais. Por ser o principal hub aéreo do país, o Aeroporto Internacional de Guarulhos dispõe de uma infraestrutura composta por quatro terminais, sendo três dedicados ao transporte de passageiros e um exclusivamente voltado às operações de carga. Os Terminais 1 e 2 concentram todos os voos domésticos, enquanto o Terminal 3 é dedicado exclusivamente às operações internacionais. Os terminais nacionais contam, em conjunto, com 63 portões de embarque, enquanto o internacional dispõe de 32. No total, o aeroporto possui 51 pontes de embarque (fingers) e 115 posições para estacionamento de aeronaves.

O Terminal de Cargas Aérea (TECA) Guarulhos, é o maior terminal de cargas do Brasil. Este passou por investimentos direcionados ao aumento de capacidade operacional. Além disso, em 2022 foi aprovado um investimento de R$100 milhões para a criação de três novos galpões aumentando mais de 25% a área operacional.

Em 2025 o complexo aeroportuário conta com duas pistas, além de pátio e *taxiways*. A pista principal possui 3.700mx45m, enquanto a secundária 3.000mx45m. Ambas contam com saídas rápidas (*High-Speed Exits*), que visam otimização do fluxo operacional, pois o aeroporto não opera com as duas pistas de forma simultâneas.

Por ser o aeroporto com o maior terminal de cargas do Brasil e por ser muito próximo à São Paulo, o TECA Guarulhos, no ano de 2024, foi responsável por 41,5% de todas as cargas embarcadas e 36,9% das cargas desembarcadas de todo o Brasil, conforme apresenta a Figura 5.15.

Figura 5.15- Movimentação de cargas aeroviárias no Brasil por aeroporto

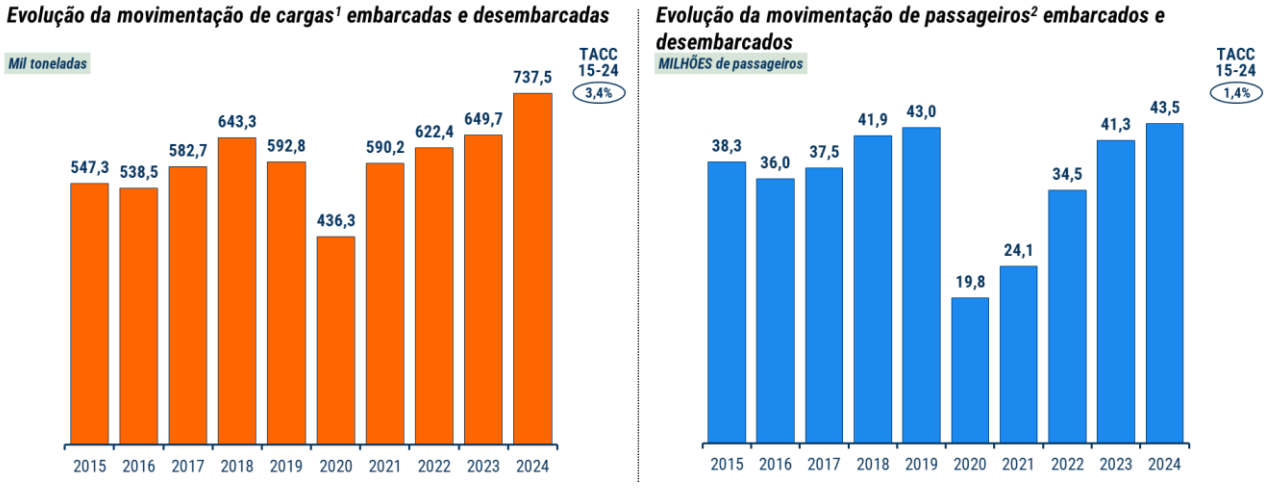


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: Minas Gerais (2,9%), Espírito Santo (1,9%), Pará (1,8%), Bahia (1,7%), Santa Catarina (1,4%), Paraná (1,3%), Rio Grande do Sul (1,1%), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: Minas Gerais (2,5%), Ceará (2,3%), Pará (2,2%), Paraná (1,6%), Santa Catarina (1,2%), Espírito Santo (1,1%), Goiás (1,0%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

A análise da Figura 5.16, evidencia que o transporte aeroviário de cargas no Brasil apresentou trajetória de crescimento ao longo dos últimos dez anos, ainda que tenha sofrido inflexões nos anos de 2015 e 2016, em decorrência da crise econômica nacional, e em 2020, em função dos impactos provocados pela pandemia da Covid-19. Mesmo diante desses contextos adversos, o aeroporto Governador André Franco Montoro manteve-se como o principal terminal de cargas do país. Superados tais períodos críticos, e impulsionado pelos investimentos realizados em sua infraestrutura e operação, o aeroporto de Guarulhos consolidou-se como um polo ainda mais relevante e estratégico para a movimentação de cargas no território nacional.

Ainda que os impactos da pandemia de Covid-19 tenham provocado uma desaceleração de quase cinco anos nas curvas de tendência da movimentação de passageiros e de cargas no aeroporto Internacional de Guarulhos (cujos patamares de 2019 foram retomados apenas em 2024 e 2023, respectivamente), observa-se que o crescimento sustentado da movimentação de cargas nos anos subsequentes reforça sua condição como principal hub logístico do país. Considerando sua infraestrutura, conectividade e capacidade operacional, é pouco provável que essa centralidade estratégica no sistema aeroviário nacional seja superada no curto ou médio prazo, mantendo Guarulhos em posição de destaque na dinâmica econômica e logística brasileira.

Figura 5.16 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Guarulhos

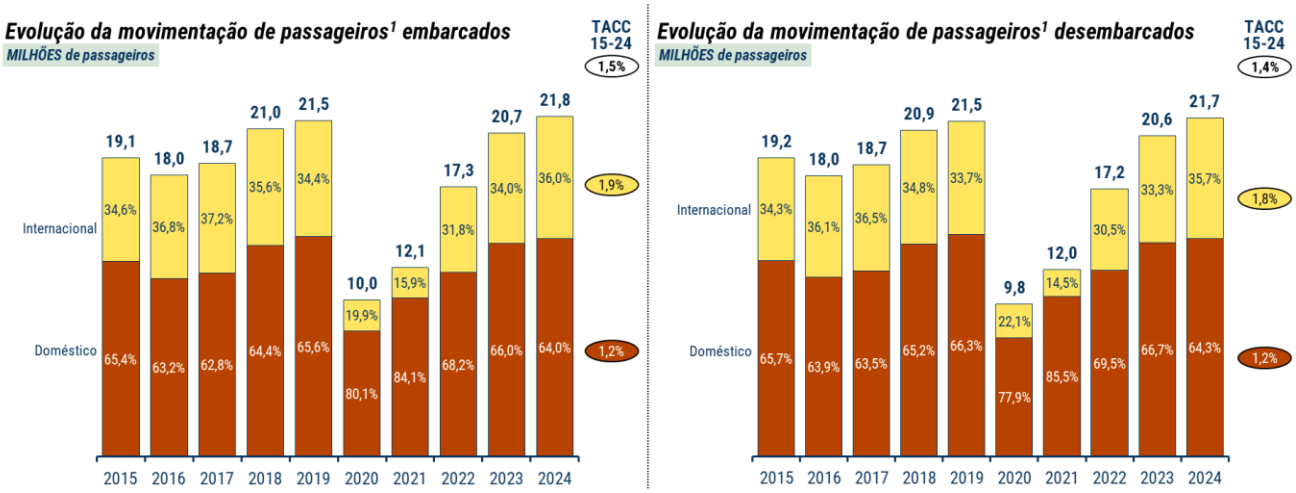


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Com uma movimentação superior a 43,4 milhões de passageiros em 2024 e 737,5 mil toneladas em carga processadas no mesmo ano, o aeroporto Internacional de Guarulhos consolida-se como o principal aeroporto de movimentação de cargas e passageiros do país, em âmbito nacional e internacional. O aeroporto conta com mais de 35 operadoras aéreas, o que apenas reforça sua relevância como centro de conexão logística e de mobilidade no sistema aeroviário brasileiro.

Figura 5.17 - Evolução da Movimentação de passageiros no aeroporto de Guarulhos por natureza de voo

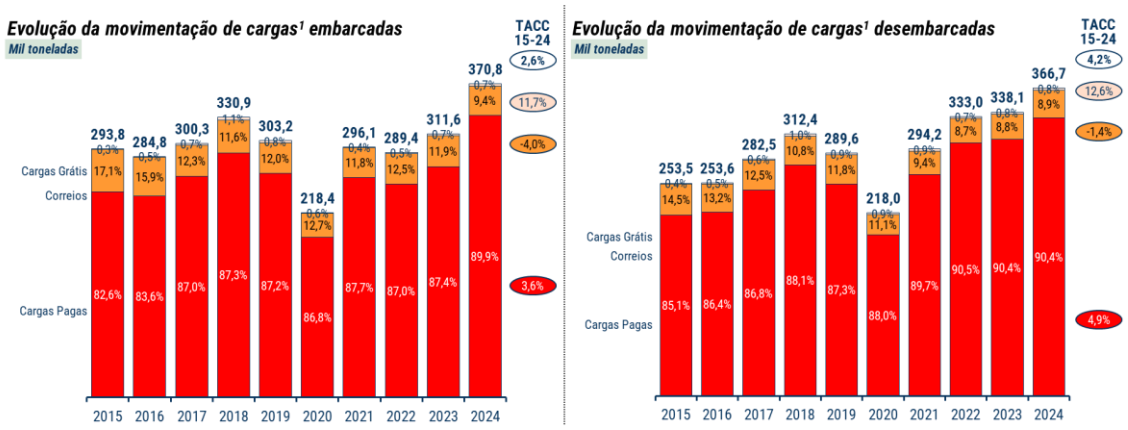


1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Já em 2024, a representatividade de passageiros internacionais em relação ao todo, atingiu patamares próximos aos de 2016 e 2017, porém com um volume maior de passageiros do que as datas comparadas, atingindo uma nova máxima histórica para o aeroporto de Guarulhos em movimentação de passageiros internacionais como percebido na Figura 5.17. Entre 2015 e 2024, no que tange à movimentação de passageiros, o aeroporto de Guarulhos apresentou um crescimento marginal, com médias anuais de 1,2% para voos domésticos e 1,9% para voos internacionais.

A pandemia de Covid-19 teve um impacto expressivo nesse indicador, provocando uma retração de 53,9% no total de passageiros entre 2019 e 2020. No caso específico dos voos internacionais, a queda foi ainda mais acentuada, alcançando 71,6% no mesmo período, reflexo direto do cenário pandêmico, marcado por medidas de isolamento e severas restrições a viagens, especialmente no âmbito internacional. Em 2024, o volume absoluto de passageiros internacionais superou os anos anteriores, estabelecendo um novo recorde histórico para o aeroporto de Guarulhos nesse segmento. Além disso, a participação dos passageiros internacionais no total da movimentação voltou a se aproximar dos patamares observados em 2016 e 2017, registrando a maior representatividade no período entre 2015 e 2024.

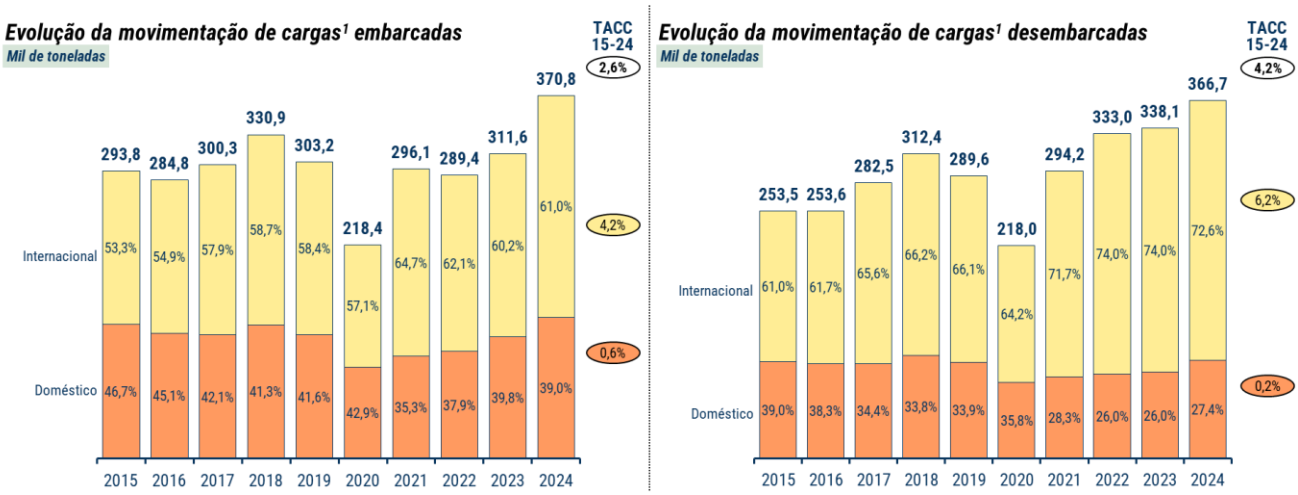
Figura 5.18 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por tipo de carga



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Como mostrado na Figura 5.18, as movimentações de cargas no aeroporto de Guarulhos são, em números expressivos, focadas em Cargas Pagas, apresentando um crescimento de quase 6,5 pontos percentuais na representatividade entre 2015 e 2024. Além disso, quando analisado o mesmo período, a movimentação de cargas desembarcadas pagas tiveram um crescimento de 53,7%. Já em relação a mala postal, houve uma queda na representatividade e no valor absoluto, representando 2,78% ao ano, ressaltado na Figura 5.19, que mostra o aumento da representatividade de movimentação de cargas internacionais no aeroporto de Guarulhos.

Figura 5.19 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por natureza de voo

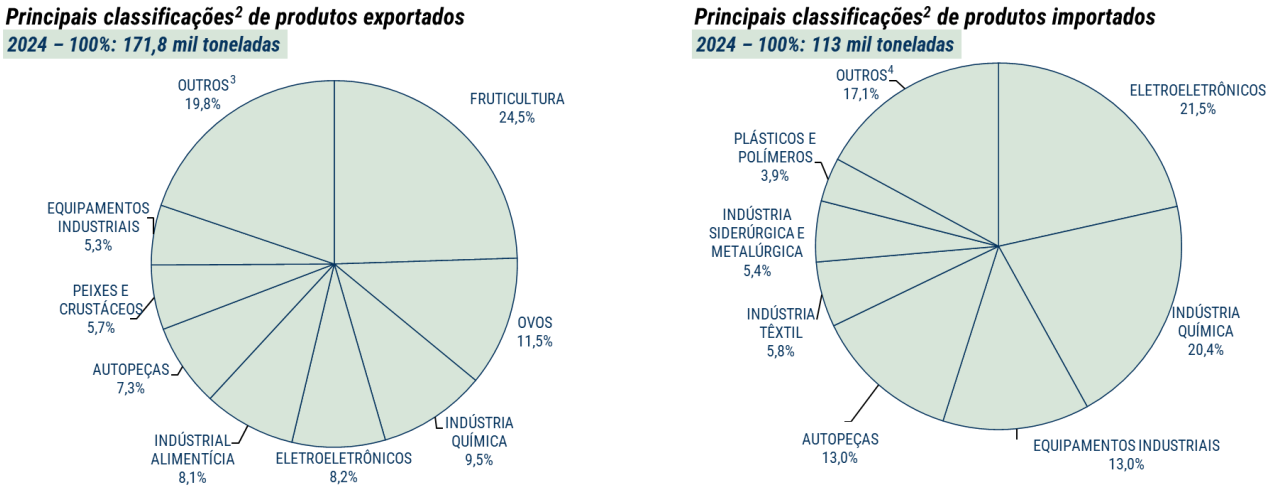


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme apresentado na Figura 5.20, o aeroporto Internacional de Guarulhos, principal hub de comércio exterior do país, registrou em 2024 um perfil de exportações fortemente concentrado na fruticultura (24,5%), com destaque para mamões e mangas, que, em conjunto representaram 78,8% desta categoria. Em sequência, destacaram-se os ovos (11,5%). Sucedidos pela indústria química (9,5%) com predominância de medicamentos e produtos de higiene pessoal. Na sequência, figuram os eletroeletrônicos (8,2%), abrangendo materiais elétricos de instalação e alguns componentes eletrônicos, e, logo após a indústria alimentícia (8,1%), composta principalmente por alimentos em conserva e temperos. Completa-se a lista com as exportações de autopeças (7,3%) e peixes e crustáceos (5,7%), além de outras categorias de menor participação relativa.

No âmbito das importações, mais de 50% do volume concentrou-se em quatro segmentos principais: eletroeletrônicos (21,5%), abrangendo equipamentos industriais, componentes eletrônicos e produtos de telecomunicações; indústria química (20,4%), com destaque para químicos orgânicos e medicamentos; equipamentos industriais (13,0%) e autopeças (13,0%). Outros segmentos relevantes incluíram indústria têxtil (5,8%), com predominância de vestuário. Concluindo a lista com a indústria siderúrgica e metalúrgica (5,4%), destacando-se ferro e aço, e materiais plásticos (3,9%), representados por plásticos e polímeros diversos.
A análise revela que, embora o Aeroporto Internacional de Guarulhos registre maior volume exportado do que importado, há um contraste marcante na natureza das mercadorias: as exportações concentram-se majoritariamente em bens alimentícios perecíveis, enquanto as importações são formadas predominantemente por produtos de alto valor agregado e maior complexidade tecnológica, como eletroeletrônicos e equipamentos industriais.

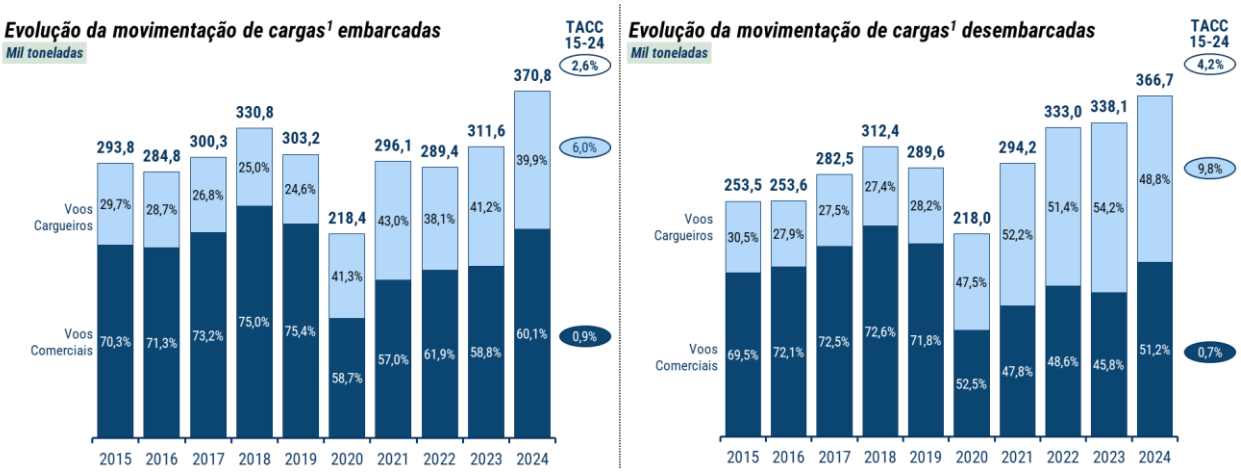
Figura 5.20 – Classificação dos produtos importados e exportado no aeroporto de Guarulhos - em 2024



1) As bases da ANAC e da COMEX STAT apresentaram divergências nos valores de cargas importadas e exportadas.
2) Valores apresentados excluem o volume de combustíveis, de modo a evitar distorções na análise.
3) Outros em 2024 inclui: componentes elétricos e eletrônicos (2,8%), outros eletroeletrônicos (2,8%), papel e celulose (2,7%), material elétrico de instalação (2,5%), couros e peles (2,5%), entre outros.
4) Outros em 2024 inclui: resinas(termoplásticas/termofixas) e elastômeros (2,3%), borracha (1,8%), indústria alimentícia (1,6%), papel e celulose (1,4%), fruticultura (1%), entre outros.
Fonte: MDIC (2024a) — COMEX STAT, set/2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

O aeroporto Governador André Franco Montoro é o maior aeroporto do Brasil no que tange à movimentação de cargas e passageiros, apresentando um crescimento expressivo na movimentação de cargas internacionais tanto no embarque quanto no desembarque. No período entre 2015 e 2024, a participação das cargas internacionais no total embarcado aumentou 7,7 pontos percentuais, passando de 53,3% para 61,0%. No mesmo período, a movimentação internacional de cargas desembarcadas cresceu ainda mais significativamente, com um ganho de 11,7 pontos percentuais, saindo de 61,0% em 2015 para 72,7% em 2024. Já a carga doméstica manteve-se praticamente estável, com crescimento marginal de 0,6% ao ano para embarques e 0,2% ao ano para desembarques.

Figura 5.21 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por tipo de voo

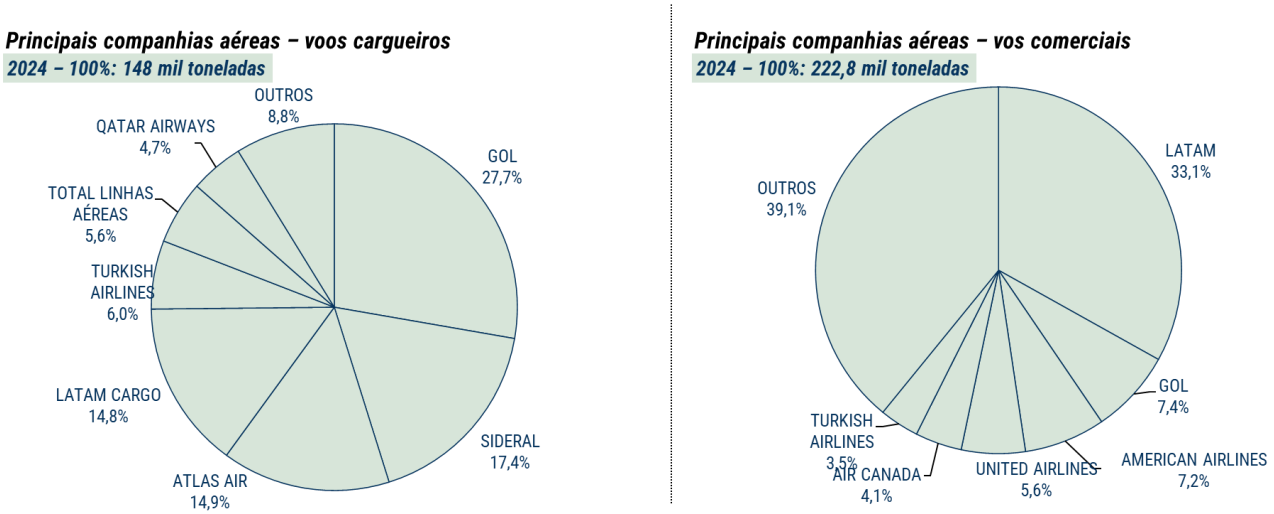


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Assim como as cargas nacionais, a movimentação de cargas em voos comerciais registrou um crescimento marginal entre 2015 e 2024, com uma média anual de 0,8%. Em contrapartida, o volume transportado por voos cargueiros apresentou um crescimento médio de 7,9% ao ano no mesmo período. Esse avanço foi impulsionado, principalmente, pelos efeitos da pandemia de Covid-19, que provocou uma drástica redução na oferta de voos comerciais, inclusive no maior aeroporto do país. Antes da pandemia, as cargas transportadas em voos comerciais representavam mais de 70% de todo o volume movimentado no aeroporto de Guarulhos; em 2024, essa participação caiu para 55,7%, evidenciando uma redução de 14,25 pontos percentuais, conforme a Figura 5.21.

Apesar do crescimento das operações cargueiras ao longo da última década (2015 a 2024), o volume de cargas embarcadas, em 2024, pelas seis companhias aéreas que mais movimentaram carga em voos comerciais no aeroporto de Guarulhos foi equivalente ao volume transportado pelas 11 empresas operadoras de cargueiros no mesmo período. Esse cenário reforça a relevância dos voos comerciais para a logística de carga aérea no Brasil e em Guarulhos, evidenciando uma dependência desse tipo de operação.

Figura 5.22 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por tipo de voo e companhia aérea – embarque

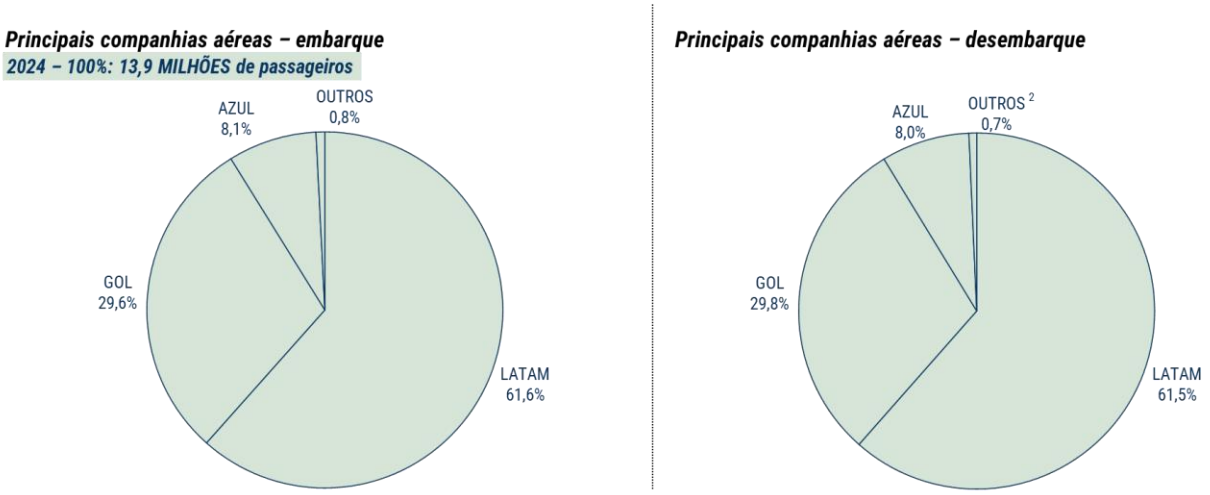


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: ETHIOPIAN AIRLINES (2,31%), EMIRATES (1,74%), LUFTHANSA CARGO (1,31%), LANCO (1,21%), ANIVIA LINHAS AÉREAS (1%), LAN CARGO (0,76%), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: TAP (3,27%), SWISS (3,09%), LATAM CHILE (2,79%), AZUL (2,77%), AEROMÉXICO (2,72%), QATAR AIRWAYS (2,59%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Em 2024, no que se refere às companhias aéreas que mais movimentaram passageiros no Aeroporto de Guarulhos no segmento nacional, a LATAM respondeu por 61,5% de todos os embarques e desembarques, seguida pela GOL com 29,7% e pela Azul com 8,1%. Essas três empresas concentraram, juntas, 99,3% de toda a movimentação de passageiros em voos domésticos no terminal conforme a Figura 5.23.

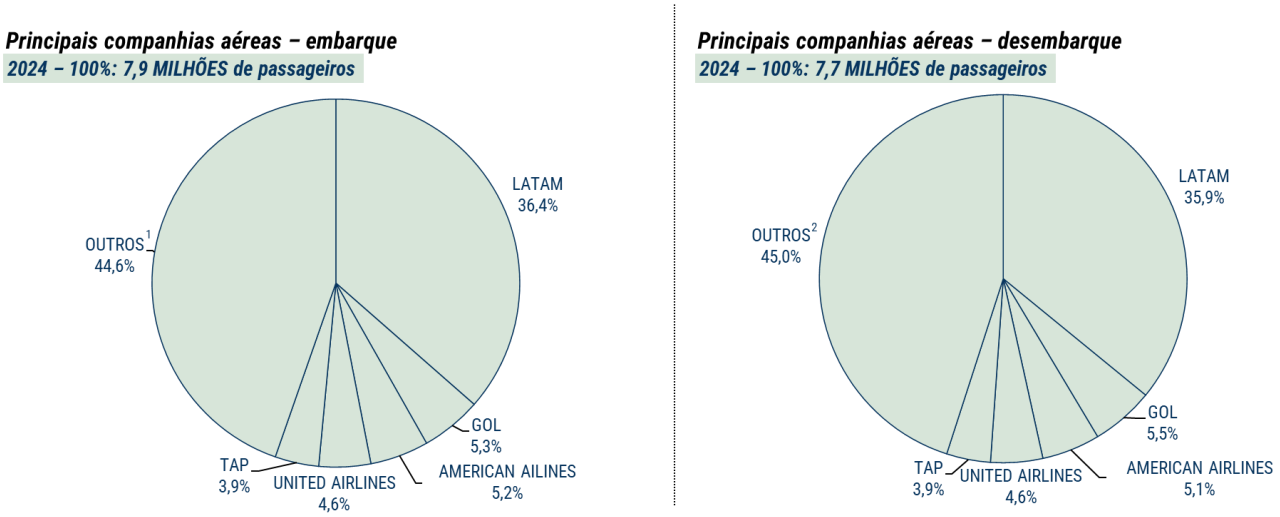
No âmbito internacional, conforme a Figura 5.24, a LATAM e a GOL mantiveram protagonismo, sendo seguidas por American Airlines, United Airlines e TAP. Essas cinco companhias responderam por 44,8% de todo o volume internacional de passageiros. Ao todo, o aeroporto registrou operações internacionais realizadas por 45 companhias aéreas distintas.

Figura 5.23 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Guarulhos por companhia aérea – nacional em 2024



1) Outros em 2024 inclui: Passaredo (0,8%)
2) Outros em 2024 inclui: Passaredo (0,7%)
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Figura 5.24 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Guarulhos por companhia aérea – internacional em 2024

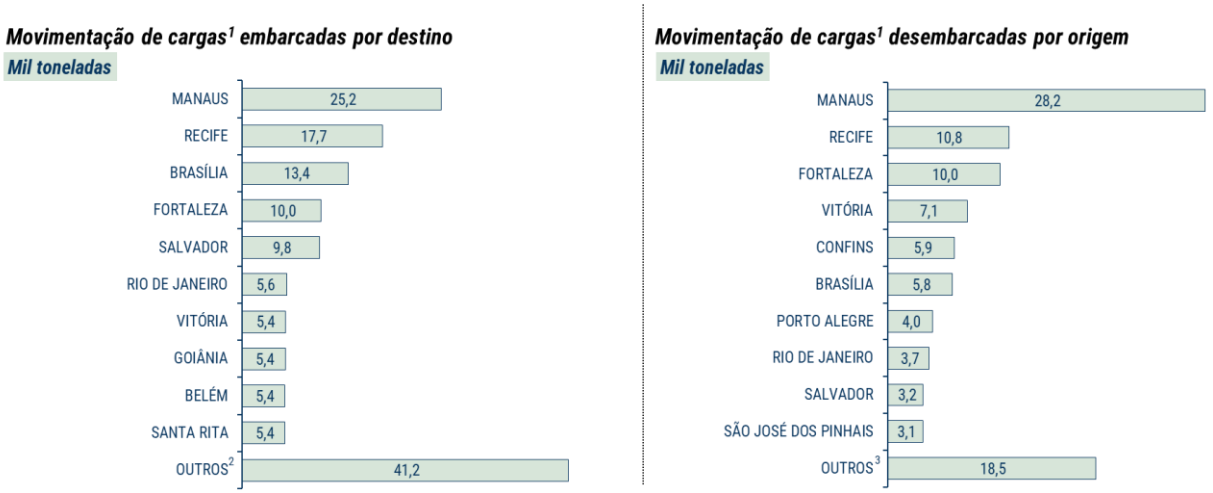


1) Outros em 2024 inclui: ETHIOPIAN AIRLINES (2,31%), EMIRATES (1,74%), LUFTHANSA CARGO (1,31%), LANCO (1,21%), ANIVIA LINHAS AÉREAS (1%), LAN CARGO (0,76%), entre outros.
2) Outros em 2024 inclui: TAP (3,27%), SWISS (3,09%), LATAM CHILE (2,79%), AZUL (2,77%), AEROMÉXICO (2,72%), QATAR AIRWAYS (2,59%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Como evidenciado na Figura 5.25, em 2024, foram embarcadas mais de 25 mil toneladas com destino a Manaus, consolidando essa rota como a mais relevante no cenário doméstico. Na sequência, destacam-se os fluxos para Recife, Brasília, Fortaleza e Salvador.

No que se refere às principais origens de cargas domésticas, Manaus também lidera, com mais de 28 mil toneladas desembarcadas em Guarulhos, seguido por Recife, Fortaleza e Vitória, reforçando a centralidade estratégica de Guarulhos na malha aeroviária nacional.

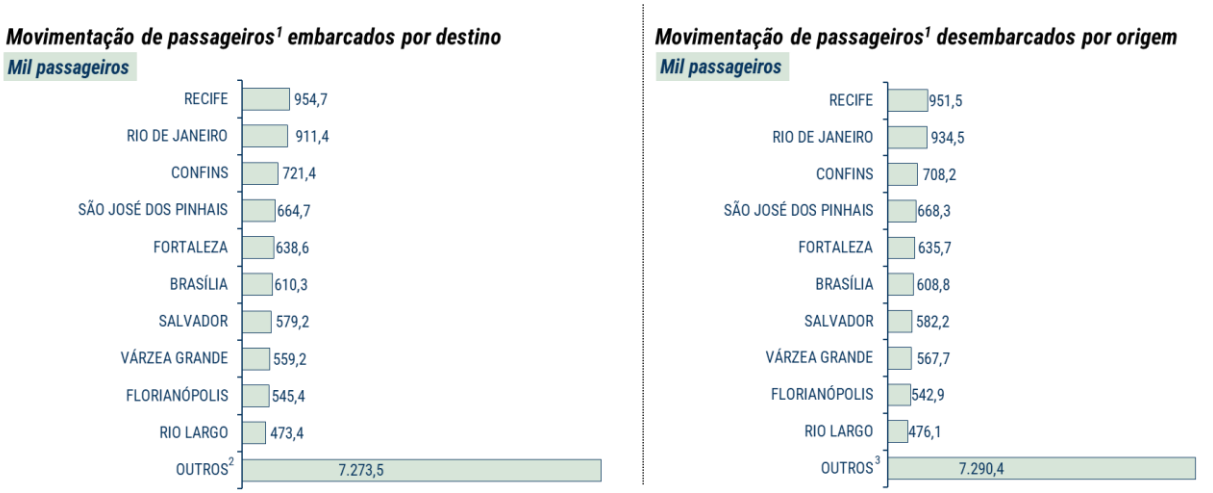
Figura 5.25 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: RIO LARGO (5,1), VÁRZEA GRANDE (4,9), CONFINS (4,3), PORTO ALEGRE (3,8), SÃO LUÍS (3,4), TERESINA (3,2), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: FLORIANÓPOLIS (2,7), GOIÂNIA (2,4), SÃO GONÇALO DO AMARANTE (2,1), NAVEGANTES (1,4), BELÉM (1,4), SÃO LUÍS (1,2), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme evidenciado na Figura 5.26 , no que se refere à movimentação de passageiros, os cinco principais destinos e origens nacionais do Aeroporto de Guarulhos concentraram 27,9% de todo o volume de embarques e desembarques domésticos em 2024. Os destaques foram Recife, com 954,7 mil passageiros embarcados e 951,5 mil desembarcados, seguido pelo Rio de Janeiro, com 911,4 mil e 934,5 mil, respectivamente. Na terceira posição aparece Confins, com 721,4 mil embarques e 708 mil desembarques; em seguida, São José dos Pinhais, com 664,7 mil e 668,3 mil; e, por fim, Fortaleza, com 638,6 mil e 635,7 mil passageiros movimentados.

Figura 5.26 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Guarulhos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024

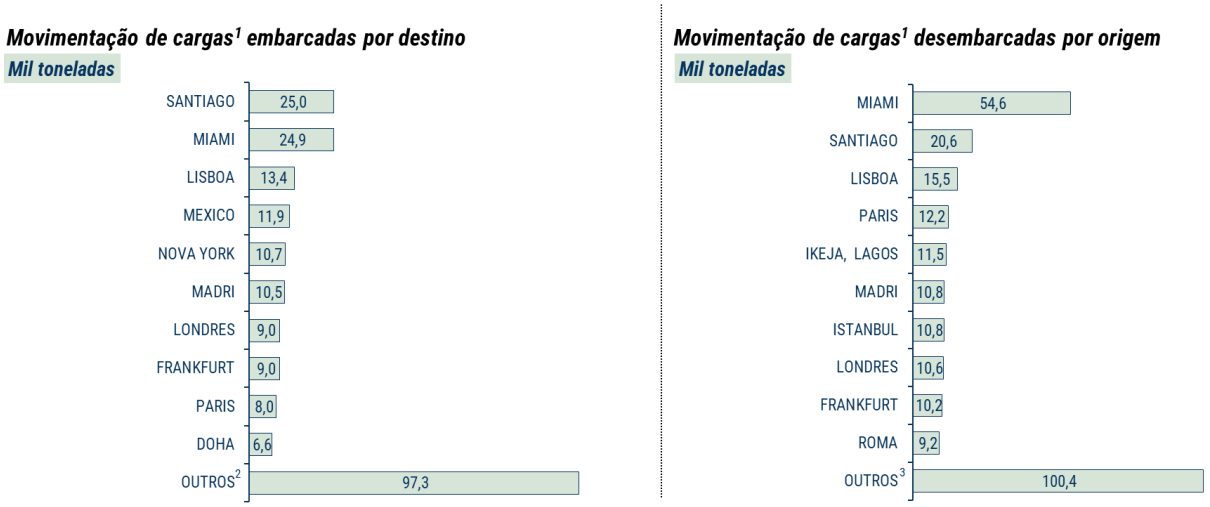


1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Outros em 2024 inclui: RIO LARGO (5,1), VÁRZEA GRANDE (4,9), CONFINS (4,3), PORTO ALEGRE (3,8), SÃO LUÍS (3,4), TERESINA (3,2), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: FLORIANÓPOLIS (2,7), GOIÂNIA (2,4), SÃO GONÇALO DO AMARANTE (2,1), NAVEGANTES (1,4), BELÉM (1,4), SÃO LUÍS (1,2), entre outros.

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Já no que tange ao movimento de cargas internacionais, os principais destinos do TECA Guarulhos em 2024 foram os aeroportos de Santiago (Chile), com mais de 25 mil toneladas de cargas, Miami (Estados Unidos) e Lisboa (Portugal). As origens mais relevantes foram Miami (Estados Unidos), tendo movimentado quase 20% de toda a carga internacional que chegou em Guarulhos, seguido por Santiago (Chile) e Lisboa (Portugal). Além desses três aeroportos, Guarulhos movimentou carga com sessenta e seis outros aeroportos internacionais como apresentado na Figura 5.27.

Figura 5.27 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024



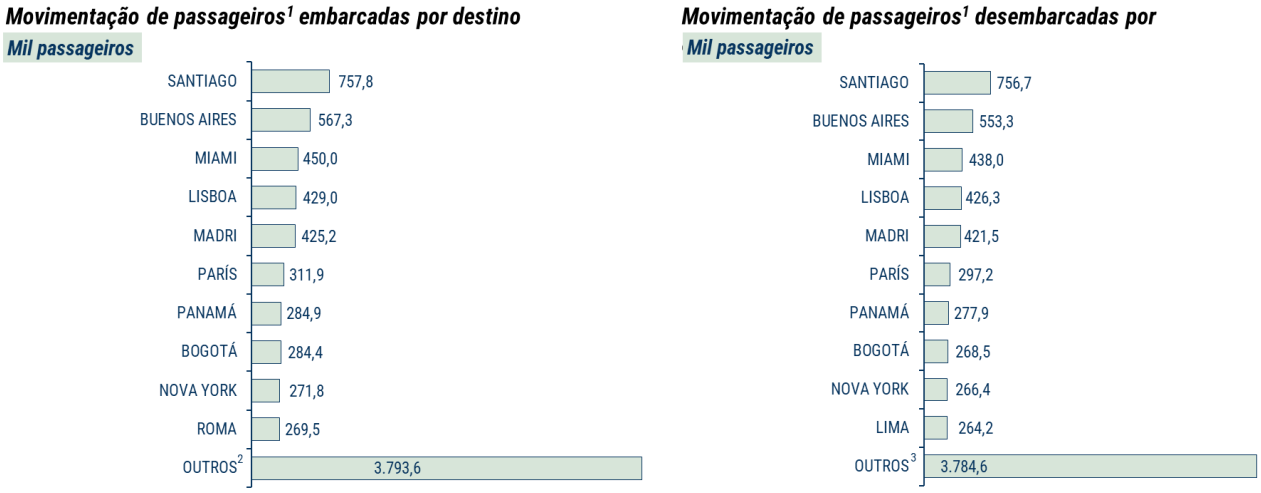
1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: ISTANBUL (6,5), QUITO (6,5), BOGOTÁ (5,6), ZÜRICH (5,2), DAKAR (4,6), HOUSTON, TEXAS (4,6), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: JEBEL ALI (9), NOVA YORK (7,1), LUXEMBURGO (6,8), HAARLEMMERMEER-AMSTERDÃ (6,7), MEXICO (5,8), ACCRA (5,7), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme apresentado na Figura 5.28, no segmento de passageiros internacionais, o Aeroporto de Guarulhos operou voos para sessenta e sete destinos diferentes em 2024. Observa-se que os principais destinos também figuram como as maiores origens de passageiros do aeroporto, evidenciando fluxos bilaterais consolidados.

No período, Santiago (Chile) liderou a movimentação, com 757,8 mil passageiros embarcados e 756,7 mil desembarcados. Em seguida, Buenos Aires (Argentina) ocupou a segunda posição, registrando 567,3 mil embarques e 553,3 mil desembarques. A terceira colocação foi de Miami (Estados Unidos), primeiro destino fora da América do Sul na lista, com 450,0 mil passageiros embarcados e 438,0 mil desembarcados.

Acrescentar: A caracterização do Aeroporto Internacional de Guarulhos evidencia seu papel estruturante no sistema aeroviário paulista, servindo como referência para a análise comparativa dos demais aeroportos internacionais do estado apresentada nos subitens seguintes.

Figura 5.28 - Movimentação de passageiros aeroviárias no aeroporto de Guarulhos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024



1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Outros em 2024 inclui: ISTANBUL (6,5), QUITO (6,5), BOGOTÁ (5,6), ZÜRICH (5,2), DAKAR (4,6), HOUSTON, TEXAS (4,6), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: JEBEL ALI (9), NOVA YORK (7,1), LUXEMBURGO (6,8), HAARLEMMERMEER-AMSTERDÃ (6,7), MEXICO (5,8), ACCRA (5,7), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.1.2 Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (SBKP/VCP)

O Aeroporto Internacional de Viracopos (SBKP/VCP), localizado no município de Campinas, destaca-se como um dos principais polos de transporte aéreo de cargas e passageiros do país, desempenhando papel relevante na logística nacional e internacional.

Inserido na Região Metropolitana de Campinas, o aeroporto de Viracopos apresenta elevada acessibilidade regional, com conexão direta aos principais eixos rodoviários do interior paulista, que garantem acesso ágil aos principais polos industriais., favorecendo sua integração com a malha produtiva e logística do interior. Contudo, o terminal não é atendido por infraestrutura ferroviária, seja para o transporte de cargas ou de passageiros, o que reforça sua dependência do modal rodoviário para integração logística.

Figura 5.29 - Imagem aérea do Aeroporto de Viracopos

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

A região apresenta elevado grau de industrialização e concentra empresas dos setores farmacêutico, automotivo, tecnológico e logístico. Além disso, Campinas é um polo de inovação com universidades de renome e parques tecnológicos, potencializando a integração do aeroporto com cadeias de alto valor agregado.

Inaugurado em 1960, Viracopos passou por um processo de concessão em 2012, com vigência de 30 anos, sendo administrado pela concessionária Aeroportos Brasil Viracopos, composta pelos grupos: Triunfo Participações, UTC Participações, a operadora aeroportuária francesa Egis Avia e Infraero. Desde então, o aeroporto recebeu investimentos voltados à modernização de sua infraestrutura, aumento da capacidade operacional e à qualificação dos serviços prestados, especialmente no segmento de cargas.

Entretanto, a concessão enfrenta atualmente impasses jurídicos. Em junho de 2025, o edital para a nova licitação do aeroporto não foi publicado em razão de divergências entre os valores de dívida informados pela concessionária e aqueles apurados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) relativos à União e à Aeroportos Brasil Viracopos (ABV). Essa inconsistência contábil tem atrasado a definição do futuro do contrato de concessão e a continuidade do processo licitatório, ampliando o risco de caducidade da atual concessão.

O aeroporto de Viracopos é o segundo maior do Brasil em volume de carga movimentada possuindo apenas uma pista de 3.240m x 45m e saídas rápidas (*High-Speed Exits*), visando otimização do fluxo operacional. A infraestrutura de Viracopos é composta por terminais dedicados à operação de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros — este último concentrando voos nacionais e internacionais e dispondo de 28 pontes de embarque (*fingers*).

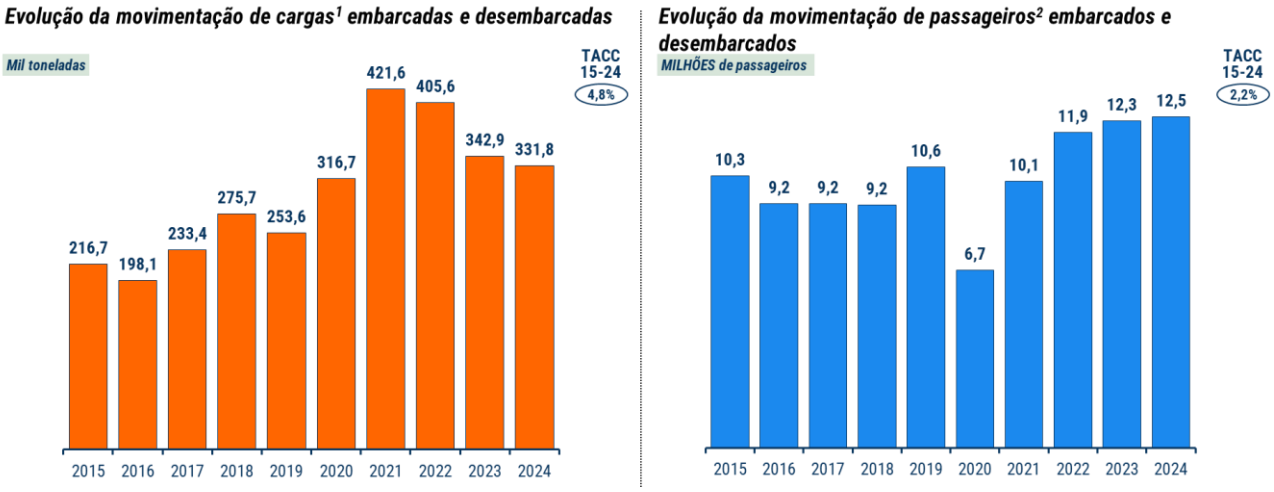
Especializado em cargas perecíveis, farmacêuticas, animais vivos e produtos de alto valor agregado, o terminal de cargas dispõe de armazéns climatizados, áreas dedicadas ao armazenamento de cargas perigosas e setores alfandegados equipados com inspeção 100% eletrônica, abrigando operações logísticas de courier internacionais.

Conforme apresentado na Figura 5.30, entre 2015 e 2021, o aeroporto de Viracopos registrou crescimento contínuo na movimentação de cargas, atingindo seu ponto máximo em 2021, segundo ano da pandemia da Covid-19. A partir de então, observou-se uma redução no volume absoluto de cargas, com os dados de 2023 aproximando-se dos patamares de 2020, auge da crise da Covid-19. Ressalta-se, contudo, que os anos de 2020 e 2021 configuram-se como potenciais outliers na série histórica, uma vez que a pandemia alterou significativamente as dinâmicas logísticas e operacionais do transporte aéreo, tanto pela intensificação da demanda por insumos médicos quanto pela restrição à circulação de passageiros, o que impactou diretamente a composição e o volume das cargas transportadas.

Considerando toda a última década, o aeroporto de Viracopos apresentou uma taxa média de crescimento anual de 4,8% na movimentação de cargas, ao passo que o volume de passageiros cresceu, em média, 2,2% ao ano no mesmo período.

Verifica-se que diferentemente do aeroporto de Guarulhos, os efeitos da pandemia da Covid-19 foram superados de forma acelerada no aeroporto Internacional de Viracopos. A retomada no número de passageiros foi a mais ágil dentre todos os aeroportos do estado de São Paulo, impulsionada sobretudo pela expansão das operações da companhia Azul Linhas Aéreas Brasileiras, consolidando Viracopos como um hub relevante no transporte aéreo de passageiros e cargas.

Figura 5.30 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Viracopos

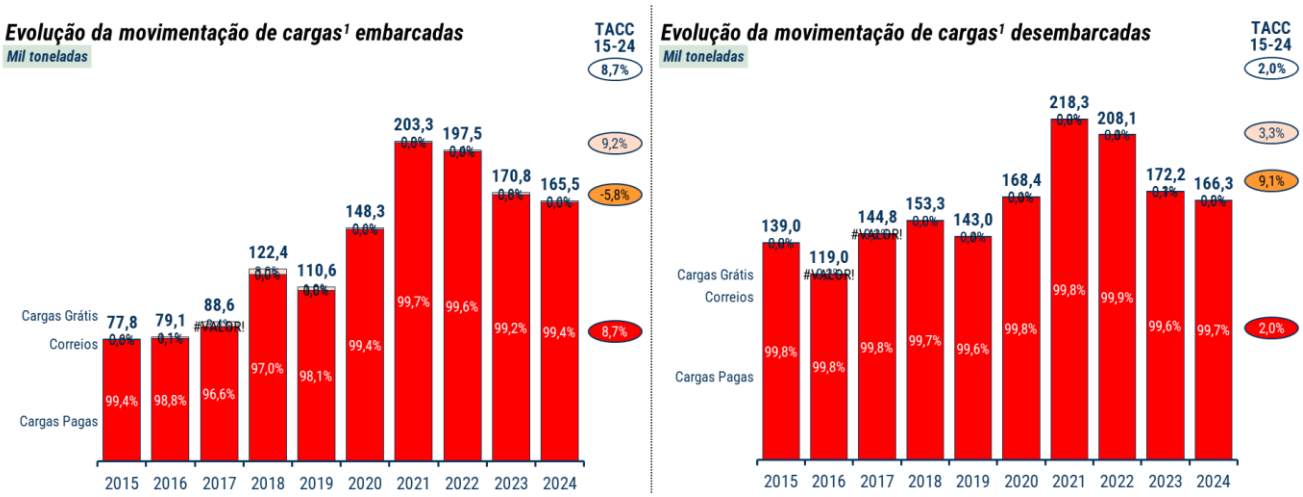


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Com uma movimentação superior a 12 milhões de passageiros em 2024, o aeroporto de Viracopos mantém operações regulares para mais de 60 destinos domésticos e 8 destinos internacionais. Reconhecido como o segundo maior aeroporto do país em termos de movimentação de cargas, Viracopos registrou, somente em 2024, o volume de 331,8 mil toneladas, conforme demonstrado na Figura 5.30.

Figura 5.31 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por tipo de carga

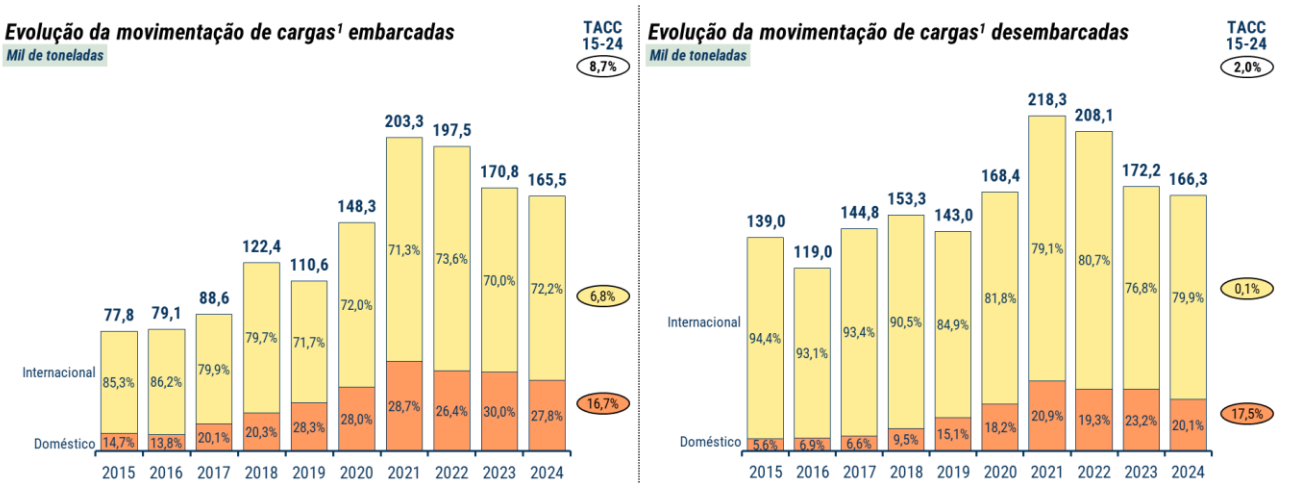


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Do total de 331,8 mil toneladas movimentadas em 2024, mais de 99,5% corresponderam a Cargas Pagas, enquanto a participação da mala postal foi residual, representando apenas 0,002% do volume total. Esses dados evidenciam a vocação do aeroporto de Viracopos para o transporte de cargas comerciais, com ênfase nas operações de natureza internacional, conforme ilustrado na Figura 5.31.

Conforme a Figura 5.32, em 2015 o aeroporto de Viracopos operava o terminal de cargas embarcadas com movimentações predominantemente internacionais, que representavam 85,3% do total. Dez anos depois, o aeroporto mantém sua operação majoritariamente internacional, porém com menor relevância, com uma queda de 13,1 pontos percentuais em cargas embarcadas. A movimentação de cargas nacionais apresentou um crescimento médio absoluto de 17,1% ao ano ao longo de todo o período enquanto o volume total de cargas internacionais registrou um crescimento de 2,8% ao ano entre 2015 e 2024.

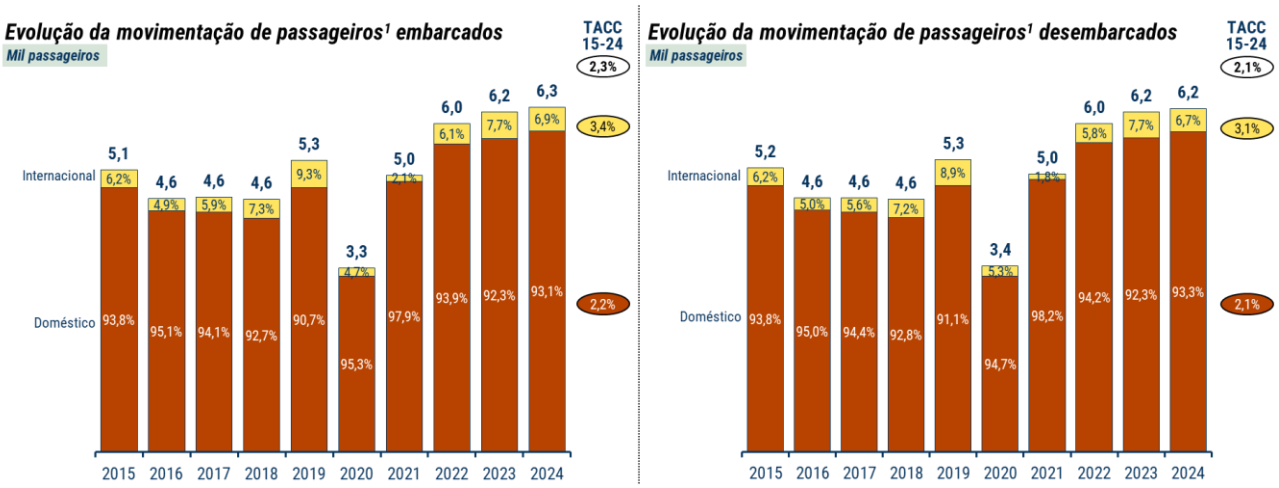
Figura 5.32 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por natureza de voo



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Diferentemente da movimentação de cargas, a movimentação de passageiros em Viracopos é predominantemente doméstica, representando 93,1% dos embarques e 93,3% dos desembarques em 2024. Esse cenário se explica pelo fato de o aeroporto ser a principal base de operações da Azul Linhas Aéreas, que concentra sua malha aérea, majoritariamente, em rotas nacionais, mantendo apenas sete destinos internacionais partindo ou chegando ao aeroporto. Em 2024, apenas outras duas companhias realizaram voos internacionais com origem ou destino em Viracopos, sendo que, no caso da companhia aérea GOL Linhas Aéreas Inteligentes, tratou-se de uma operação não regular.

Figura 5.33 - Evolução da Movimentação de passageiros no aeroporto de Viracopos

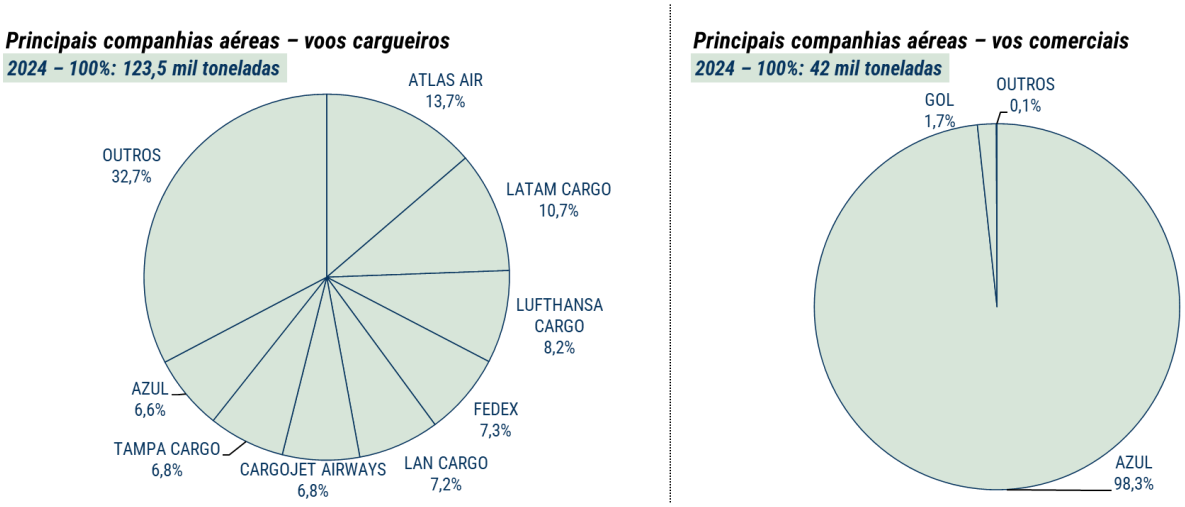


1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Como principal operadora de Viracopos, a companhia aérea Azul Linhas Aéreas foi responsável, em 2024, por 98,2% da carga embarcada em voos comerciais, totalizando 41,2 mil toneladas. A GOL, segunda colocada, respondeu por 1,7%, o equivalente a 0,7 mil toneladas.

Em contrapartida, o embarque de cargas por voos cargueiros apresentou uma maior pulverização. Em 2024, oito empresas foram responsáveis por 67,3% do total movimentado nesse segmento, equivalente a 83,1 mil toneladas. Destacam-se nesse grupo a Atlas Air, LATAM CARGO e Lufthansa Cargo, que lideraram o volume de cargas embarcadas por cargueiros em Viracopos no período.

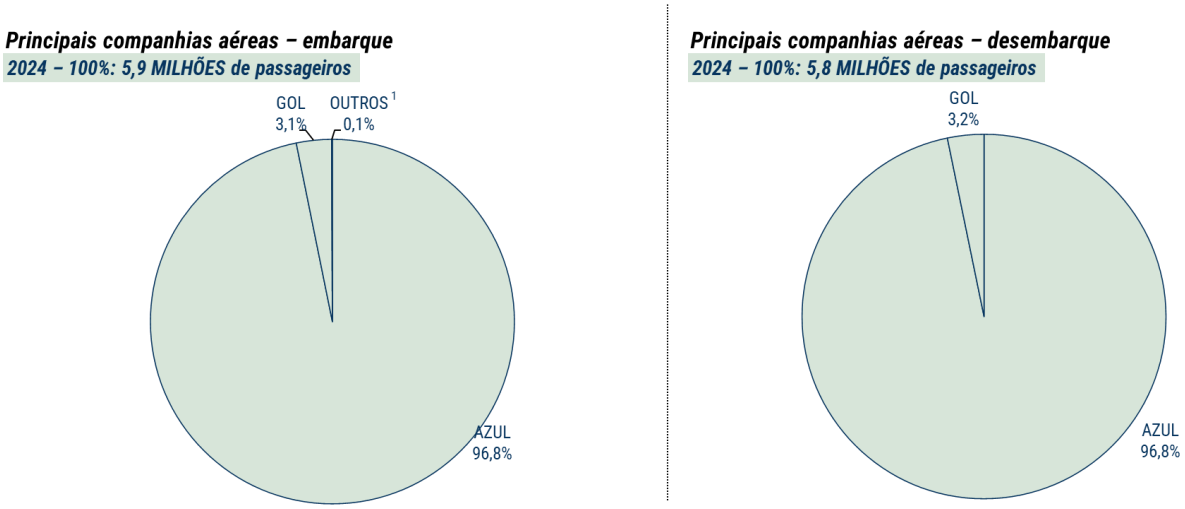
Figura 5.34 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por tipo de voo e companhia aérea – embarque



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: CARGOLUX (6,38%), LANCO (5,93%), KOREAN AIR LINES (5,56%), UPS (5,06%), AEROTRANSPORTES MAS DE CARGA (2,94%), QATAR AIRWAYS (2,06%), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: LATAM (0,03%), LUFTHANSA (0,02%), REGAIR AIR (0,01%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

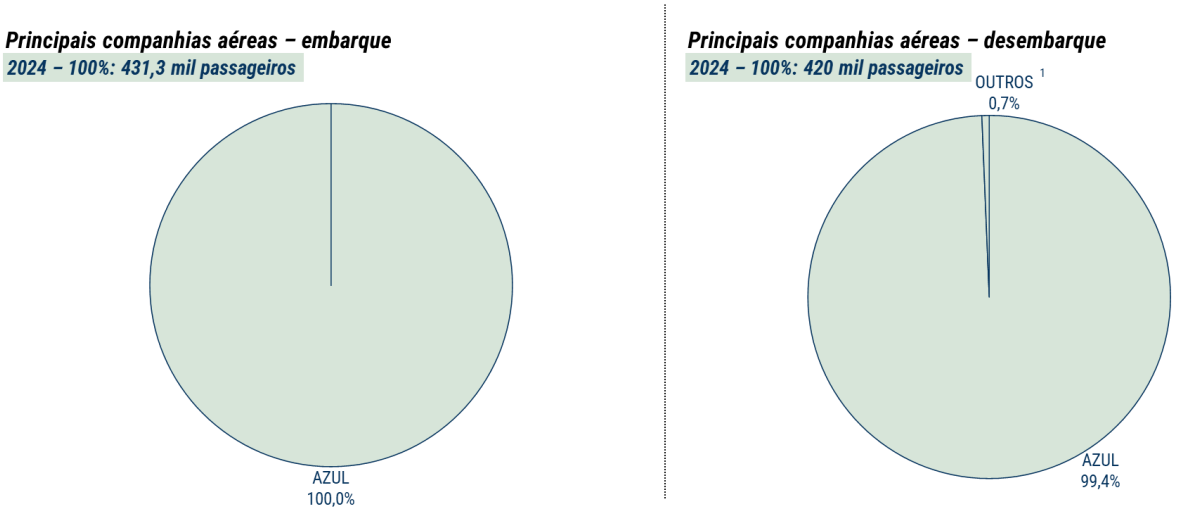
Conforme evidenciado na Figura 5.35, além de liderar o transporte de cargas em voos comerciais, a Azul Linhas Aéreas foi responsável, em 2024, por 96,8% de toda a movimentação nacional de passageiros em Viracopos e por 99,8% da movimentação internacional, consolidando o aeroporto como seu principal hub de operações. A GOL Linhas Aéreas, por sua vez, respondeu por 3,1% do volume nacional de passageiros e por menos de 0,02% da movimentação internacional no terminal.

Figura 5.35 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Viracopos por companhia aérea – nacional em 2024



1) Outros em 2024 inclui: Azul Conecta (0,1%)
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

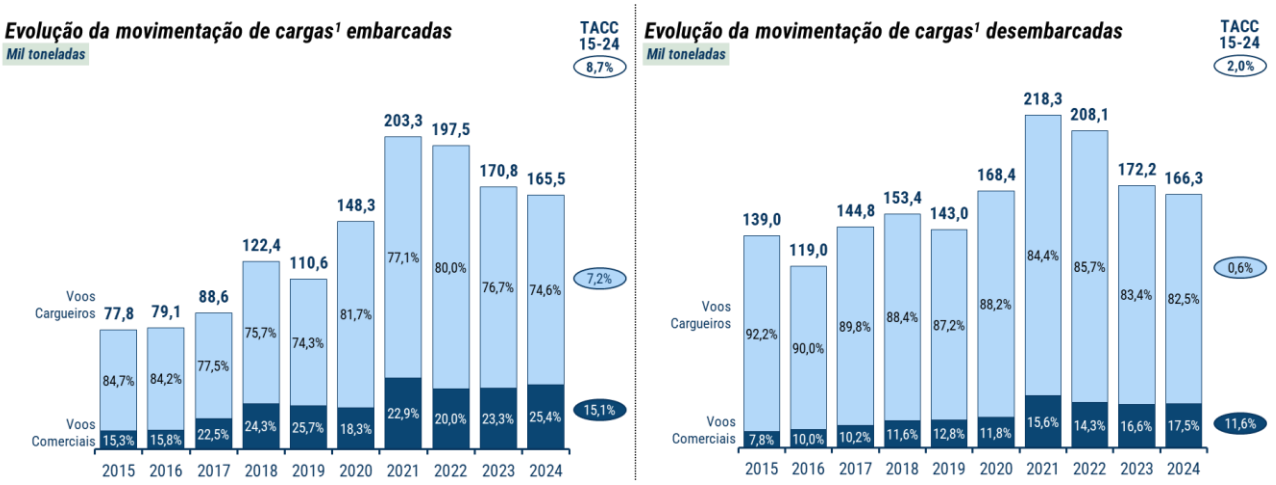
Figura 5.36 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Viracopos por companhia aérea – internacional em 2024



1) Outros em 2024 inclui: Regair (0,6%)
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Assim como em 2024, na última década, o aeroporto de Viracopos movimentou mais cargas em cargueiros do que em voos comerciais, tanto no embarque quanto no desembarque. De 2015 a 2024, o crescimento médio anual de cargas movimentadas em voos cargueiros foi de 7,2% para o embarque e 0,6% para o desembarque. Já para as cargas transportadas em voos comerciais, esse crescimento é ainda mais acentuado com 15,1% ao ano para o embarque e 11,6% ao ano para o desembarque, aumentando a representatividade da movimentação de cargas totais em voos comerciais em 10,9 pontos percentuais.

Figura 5.37 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por tipo de voo



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

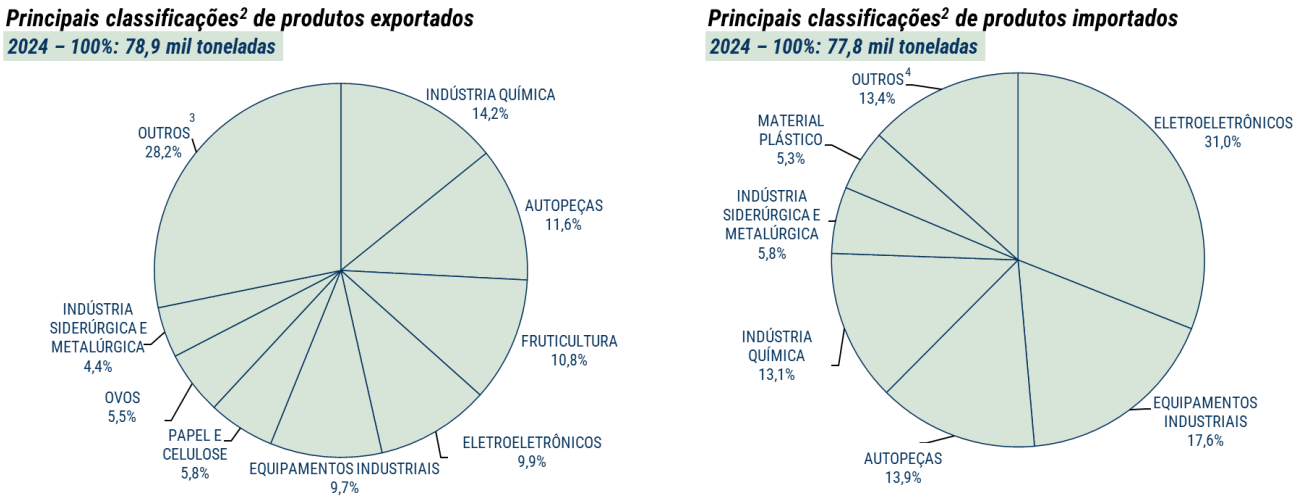
Conforme ilustrado na Figura 5.38, em 2024 o aeroporto Internacional de Viracopos apresentou um perfil de exportações fortemente concentrado em produtos da indústria química (14,2%), com destaque para itens de higiene pessoal e medicamentos. Em seguida, destacaram-se as exportações de autopeças (11,6%), destinadas majoritariamente ao setor automobilístico, e da fruticultura (10,8%), impulsionada especialmente por mangas e mamões — categorias que, em

conjunto, responderam por mais de 67% da representatividade total do segmento. Outros grupos de produtos de relevância incluíram eletroeletrônicos (9,9%), equipamentos industriais (9,7%), papel e celulose (5,8%) e ovos (5,5%), sendo que as demais mercadorias apresentaram participação individual inferior a 5%.

No que se refere às importações, 86,6% do volume movimentado concentrou-se em seis categorias principais. Os eletroeletrônicos lideraram com ampla margem (31,0%), impulsionados por componentes eletrônicos e dispositivos de alta tecnologia. Em seguida, destacaram-se equipamentos industriais (17,6%), autopeças (13,9%), indústria química (13,1%) – com ênfase em preparações químicas específicas para uso industrial –, indústria siderúrgica e metalúrgica (5,8%), representada principalmente por ferro e aço, e materiais plásticos (5,3%), incluindo plásticos e polímeros diversos.

A análise comparativa entre os fluxos de exportação e importação evidencia um padrão estrutural: enquanto as importações estão concentradas em bens de alto valor agregado e elevada complexidade tecnológica, as exportações pelo aeroporto de Viracopos mantêm predominância de produtos primários ou alimentícios.

Figura 5.38 – Classificação dos produtos importados e exportado no aeroporto de Viracopos em 2024

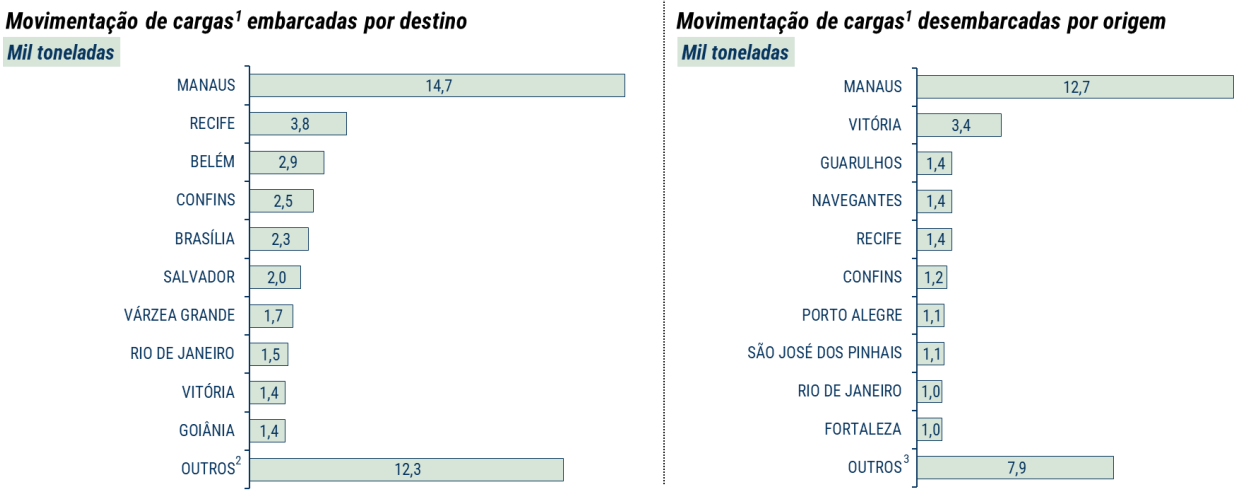


1) As bases da ANAC e da COMEX STAT apresentaram divergências nos valores de cargas importadas e exportadas.
2) Valores apresentados excluem o volume de combustíveis, de modo a evitar distorções na análise.
3) Outros em 2024 inclui: indústria alimentícia (3,9%), material plástico (3,8%), calçados (3,5%), móveis (3,1%), indústria têxtil (2%), entre outros.
4) Outros em 2024 inclui: Indústria têxtil (2,6%), borracha (1,7%), papel e celulose (1,6%), aeronaves e aparelhos espaciais (1%), alumínio (0,7%), entre outros.
Fonte: MDIC (2024a) — COMEX STAT, set/2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Assim como o aeroporto de Guarulhos, o principal destino das cargas transportadas nacionalmente pelo aeroporto de Viracopos em 2024 foi Manaus, com mais de 14,7 mil toneladas, conforme demonstrado na Figura 5.39. Na sequência, destacam-se os fluxos para Recife, Belém, Confins e Brasília.

Em relação às principais origens de cargas domésticas com destino a Viracopos, Manaus também lidera, com 12,7 mil toneladas desembarcadas, seguido por Vitória, Guarulhos e Navegantes. Dessa forma, em 2024, Manaus representou 34,26% de toda a movimentação doméstica no terminal de cargas, considerando embarques e desembarques.

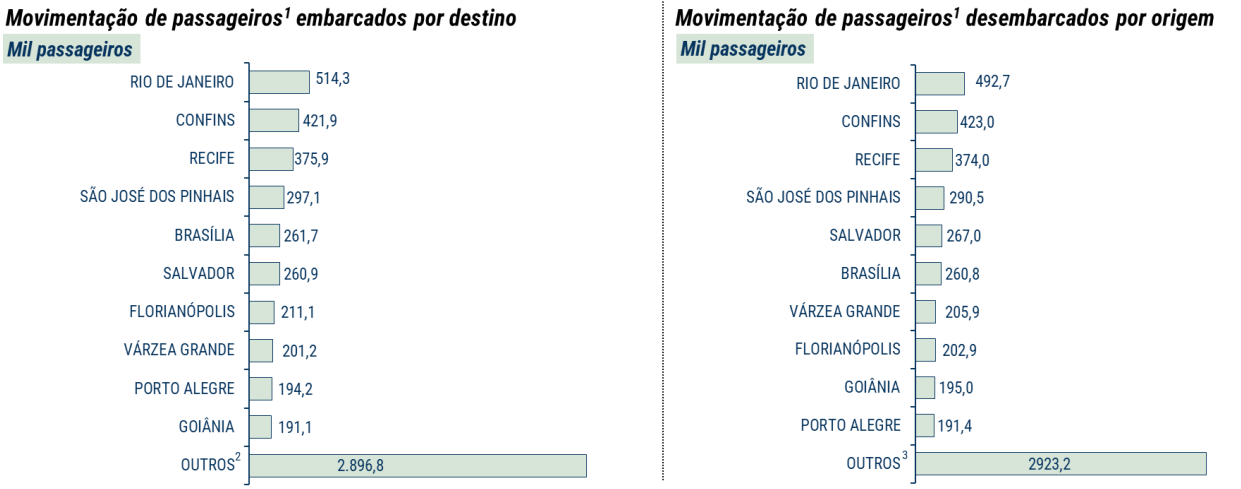
Figura 5.39 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: FORTALEZA (1), SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (0,9), PORTO ALEGRE (0,9), FLORIANÓPOLIS (0,8), CAMPO GRANDE (0,8), SÃO GONÇALO DO AMARANTE (0,6), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: GOIÂNIA (0,7), BELÉM (0,7), FLORIANÓPOLIS (0,6), CAMPINAS (0,5), BRASÍLIA (0,5), CAXIAS DO SUL (0,5), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.40, em 2024 a movimentação nacional de passageiros no aeroporto de Viracopos apresentou concentração em dez destinos principais, que responderam por 50,3% de todos os embarques. Entre eles, destacam-se Rio de Janeiro (514,3 mil passageiros), Confins (421,9 mil) e Recife (375,9 mil) como os mais movimentados. No desembarque, o cenário manteve-se semelhante ao observado nos embarques, embora com uma leve redução da representatividade dos dez principais destinos, que somaram 49,8% de toda a movimentação nacional de desembarque no terminal. Assim como no embarque, o Rio de Janeiro liderou o fluxo (492,7 mil passageiros), seguido por Confins (423,0 mil) e Recife (374,0 mil).

Figura 5.40 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Viracopos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024

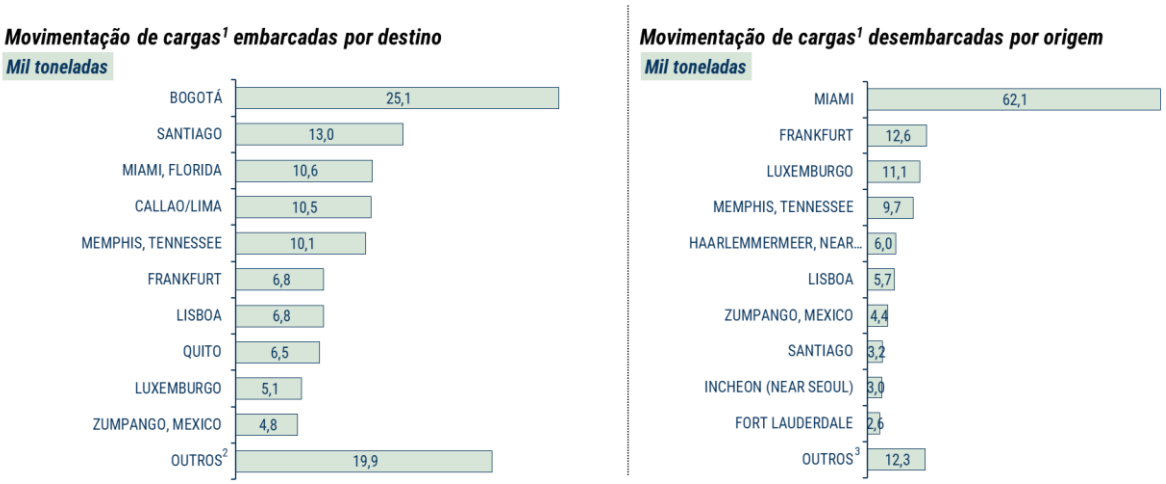


1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Outros em 2024 inclui: RIO LARGO (5,1), VÁRZEA GRANDE (4,9), CONFINS (4,3), PORTO ALEGRE (3,8), SÃO LUÍS (3,4), TERESINA (3,2), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: FLORIANÓPOLIS (2,7), GOIÂNIA (2,4), SÃO GONÇALO DO AMARANTE (2,1), NAVEGANTES (1,4), BELÉM (1,4), SÃO LUÍS (1,2), entre outros.

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

No que tange à movimentação de cargas no âmbito internacional, em 2024, Bogotá (Colômbia) representou 21,09% de cargas embarcadas internacionalmente a partir de Viracopos, sendo o principal destino, seguido por Santiago (Chile) e Miami (estados Unidos). Já na análise das origens das movimentações de cargas internacionais, Miami (estados Unidos) lidera com 62,1 mil toneladas no mesmo ano, sendo 46,76% de toda a carga de origem internacional chegando a Viracopos, conforme a Figura 5.41. Na sequência destacam-se os aeroportos de Frankfurt (Alemanha), Luxemburgo (Luxemburgo), Memphis (estados Unidos) e Amsterdã (Países Baixos). Em conjunto, esses cinco aeroportos foram responsáveis por mais de 76% de todas as cargas internacionais desembarcadas em Viracopos no mesmo ano.

Figura 5.41 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Viracopos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024

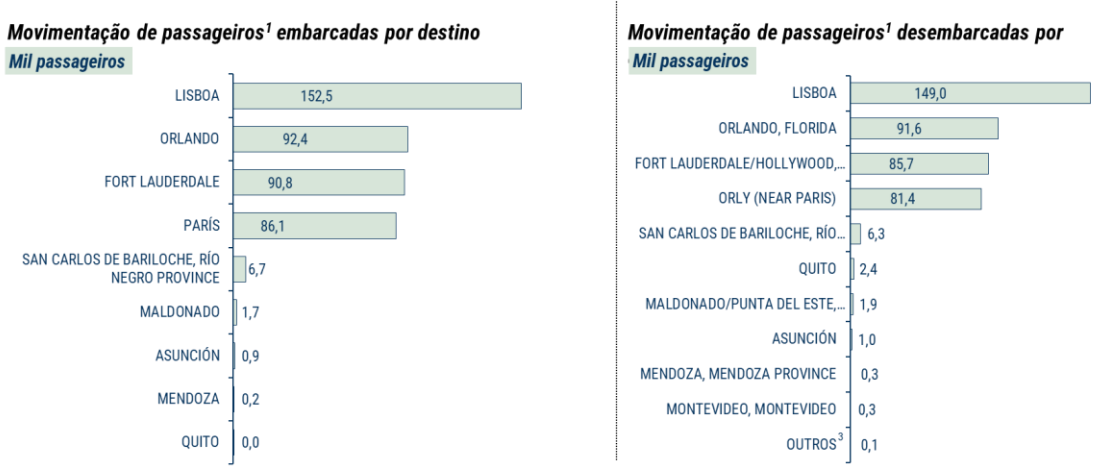


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: FORT LAUDERDALE (4,2), ORLANDO (4,1), BUENOS AIRES (3,6), CARACAS (3,2), PARIS (1,8), MONTEVIDEO (0,7), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: BRUXELAS (2,4), ORLANDO (2,3), PARIS (2,2), BUENOS AIRES (0,8), CHICAGO (0,5), CALLON LIMA (0,5), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Já a movimentação internacional de passageiros no aeroporto de Viracopos apresentou uma concentração dos passageiros embarcados em quatro principais origens e destinos, conforme a Figura 5.42. Lisboa (Portugal) é o principal, seguido de Orlando (Estados Unidos), Fort Lauderdale (Estados Unidos) e Paris (França). Representando 37,8% dos destinos internacionais e 97,1% das origens internacionais.

A análise do Aeroporto Internacional de Viracopos complementa a caracterização dos aeroportos internacionais paulistas, evidenciando um perfil operacional distinto e especializado, a ser comparado com os demais terminais analisados neste tomo.

Figura 5.42 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Viracopos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024



1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Outros em 2024 inclui: ISTANBUL (6,5), QUITO (6,5), BOGOTÁ (5,6), ZÜRICH (5,2), DAKAR (4,6), HOUSTON, TEXAS (4,6), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: JEBEL ALI (9), NOVA YORK (7,1), LUXEMBURGO (6,8), HAARLEMMERMEER-AMSTERDÃ (6,7), MEXICO (5,8), ACCRA (5,7), entre outros

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.1.3 Aeroporto Deputado Freitas Nobre (Congonhas) – São Paulo (SBSP/CGH)

O aeroporto Deputado Freitas Nobre - Congonhas (SBSP/CGH) é um dos aeroportos mais tradicionais do Brasil. Inaugurado em 1936, foi o principal terminal aéreo da cidade de São Paulo e um dos mais importantes do país até a década de 1980, quando o aeroporto de Guarulhos iniciou sua expansão. Situado na região sul da cidade de São Paulo, no bairro de Campo Belo, o aeroporto está inserido em uma área urbana densamente povoada e é acessado pela avenida Washington Luís, além de estar próximo à Marginal Pinheiros, Avenida dos Bandeirantes e da Rodovia Imigrantes (SP-160). Sua posição é estratégica para passageiros de negócios e para viagens de curta distância, oferecendo facilidade de conexão com a região central e com outros polos econômicos importantes da cidade.

Figura 5.43 - Imagem aérea do Aeroporto de Congonhas

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Em 2022, o aeroporto passou pelo processo de concessão e foi arrematado pela Aena Brasil, pertencente ao grupo espanhol Aena Desarrollo Internacional com contrato de concessão de 30 anos. A concessão prevê investimentos em infraestrutura, modernização do terminal de passageiros, melhorias na segurança operacional e ampliação da qualidade dos serviços prestados.

O aeroporto de Congonhas operou voos internacionais regulares até a inauguração do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Com a abertura e posterior expansão de Guarulhos, o DAC (Departamento de Aviação Civil) – órgão regulatório que em 2005 foi substituído pela ANAC - estabeleceu que Congonhas não realizaria mais operações regulares internacionais e, em 2008, determinou também a suspensão dos voos executivos internacionais no terminal.

Atualmente, Congonhas opera principalmente voos domésticos de alta frequência com mais de 50 destinos regulares, com destaque para a ponte-aérea com a cidade do Rio de Janeiro. Sua localização central na cidade de São Paulo e sua infraestrutura eficiente consolidaram Congonhas como um polo estratégico para o transporte aéreo brasileiro.

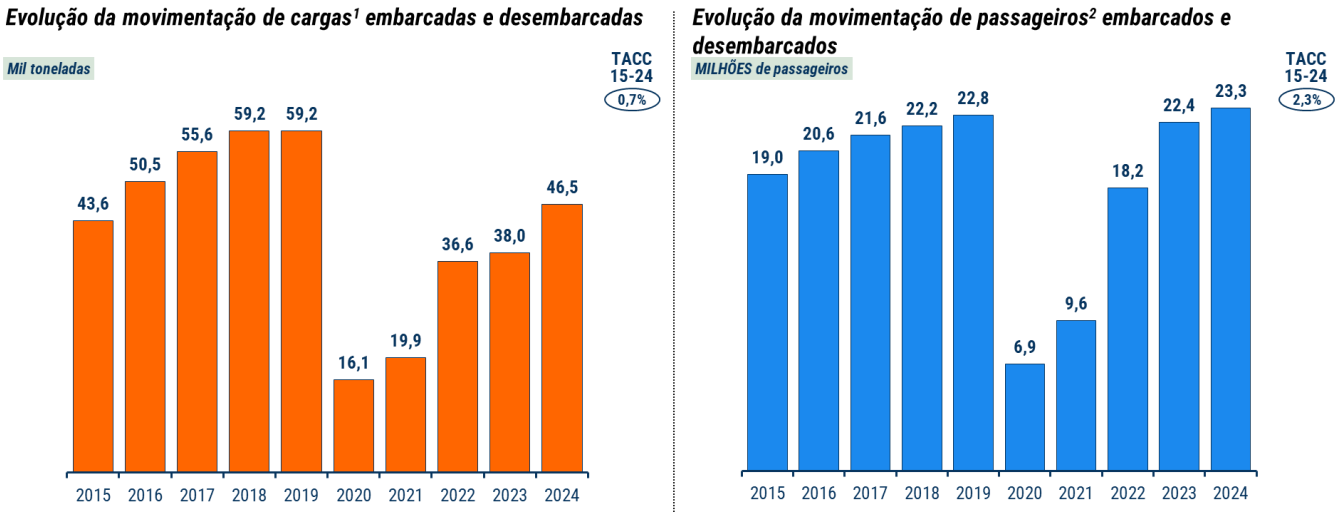
Ao longo dos anos, a infraestrutura de Congonhas foi adaptada para operar com alta eficiência dentro de um espaço urbano limitado. No início do segundo semestre de 2025, a Aena Brasil finalizou uma obra de expansão da sala de embarque remoto no aeroporto de Congonhas ampliando em 135% a área disponível e incorporando novos serviços, com melhorias voltadas ao conforto e à experiência dos passageiros.

O aeroporto conta com duas pistas: a principal, com 1.940m x 45 m, e a auxiliar, com 1.495m x 45 m, além de ter capacidade para operar aeronaves da categoria C. Sua infraestrutura inclui ainda 12 pontes de embarque (*fingers*), 18 embarques remotos e 30 posições para estacionamento de aeronaves no pátio, reforçando sua capacidade de atendimento em um dos terminais mais movimentados do país.

Conforme ilustrado na Figura 5.44, o Aeroporto de Congonhas mantém-se como o mais movimentado do Brasil em volume de passageiros em voos domésticos. Em 2024, foram registrados quase 23,3 milhões de embarques e desembarques, superando o patamar pré-pandemia — 22,8 milhões em 2019 — e resultando em um crescimento absoluto de aproximadamente 500 mil passageiros no comparativo entre os dois anos.

No que se refere ao transporte de cargas, o aeroporto ocupa a terceira posição no estado de São Paulo, com a movimentação de mais de 46,5 mil toneladas, conforme a Figura 5.44. Ainda que seja relevante no transporte de cargas aeroviárias do estado e nacional, o reconhecimento e relevância de Congonhas se dá, principalmente, devido ao volume de passageiros movimentados.

Figura 5.44 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Congonhas

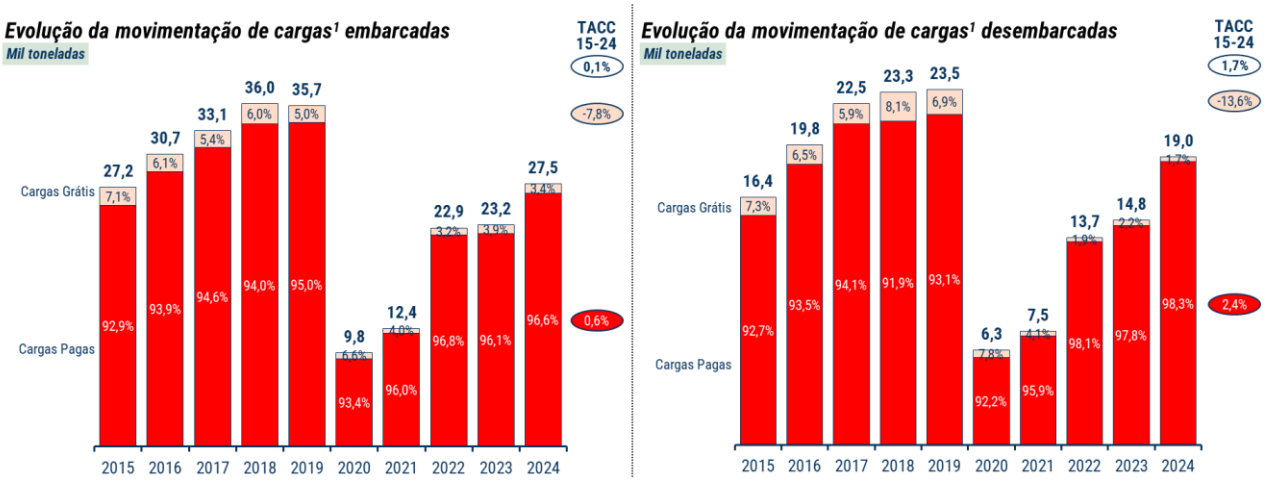


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.45, das 46,5 mil toneladas de cargas movimentadas em 2024, 97,31% corresponderam a cargas pagas e 2,69% foram cargas grátis, havendo um único registro de mala postal de 4kg. Entre 2015 e 2024, a movimentação total de cargas no aeroporto de Congonhas apresentou um crescimento marginal médio de 0,7% ao ano. Destaque para a queda abrupta na movimentação das cargas durante o período da Covid-19, com retração de 72,8% que reverbera até 2024 - não retornando aos patamares pré-Covid-19. As cargas grátis por sua vez, durante a pandemia, obtiveram uma retração de 63,5% quando comparado com 2015. Ao longo dos dez anos de análise, a movimentação de cargas grátis no aeroporto de Congonhas teve uma queda média anual de 9,7%.

Figura 5.45 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Congonhas por tipo de carga



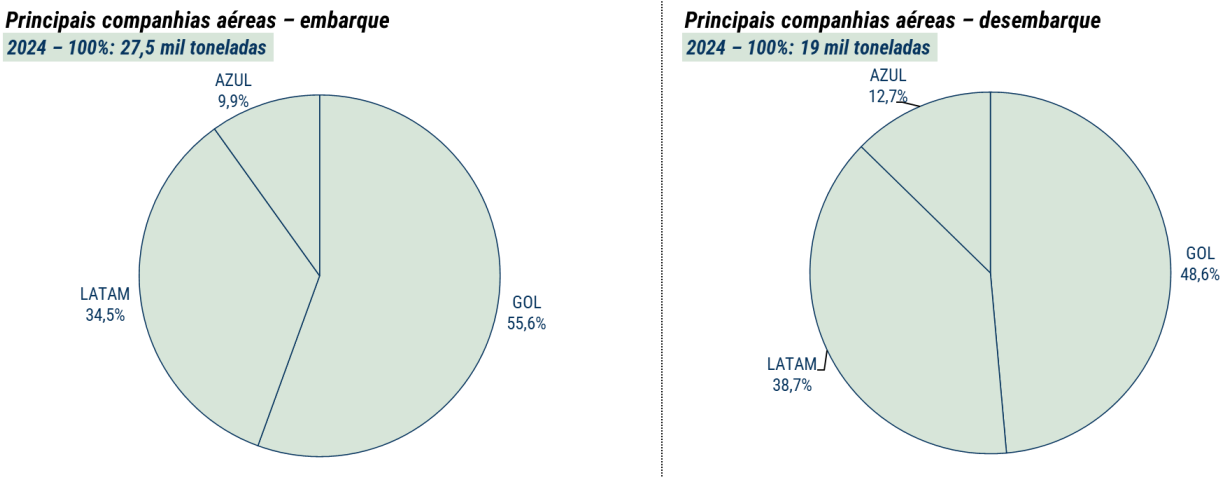
1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Localizado no centro urbano da cidade de São Paulo e a menos de 40 km do aeroporto de Guarulhos, Congonhas tem seu foco voltado exclusivamente para operações de voos comerciais. Em 2024, o aeroporto não registrou voos cargueiros, concentrando 100% de sua movimentação de cargas em aeronaves comerciais.

Sendo o segundo aeroporto com maior volume de passageiros no país, Congonhas movimentou 27,5 mil toneladas de carga por meio de voos comerciais. Três companhias aéreas se destacaram nesse cenário: a GOL Linhas Aéreas Inteligentes, responsável por 55,6%, totalizando 15,3 mil toneladas, a LATAM Airlines Brasil com 34,5%, equivalente a 9,5 mil toneladas, e a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, que respondeu por 9,6%, correspondendo a 2,6 mil toneladas, conforme a Figura 5.46.

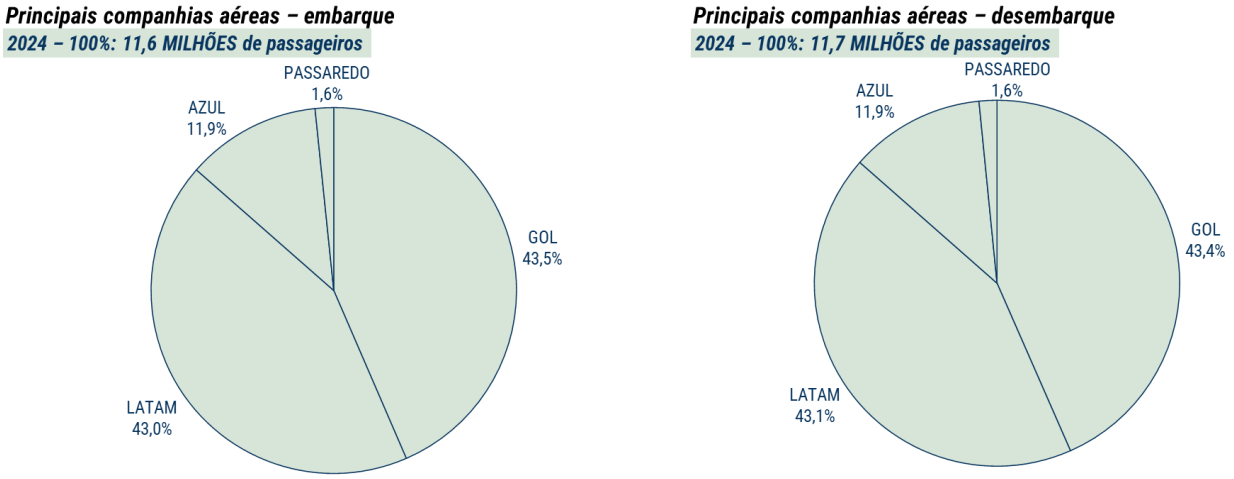
Figura 5.46 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Congonhas em voos comerciais e companhia aérea



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Ao longo de 2024, o aeroporto de Congonhas registrou movimentação de passageiros somente por quatro companhias. As três principais (GOL, LATAM e Azul) representaram 98,4% de todos os passageiros movimentados no terminal, conforme a Figura 5.47. Desse total, a GOL representou 43,5% das movimentações, seguida pela LATAM com 43,0% e pela Azul com 11,9%.

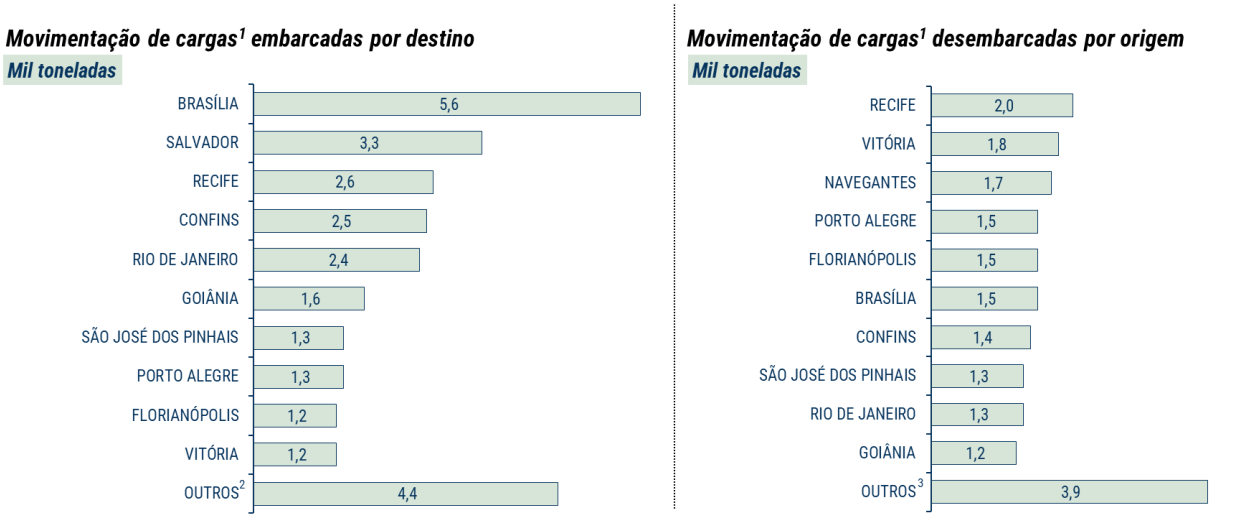
Figura 5.47 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Congonhas por companhia aérea – em 2024



Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Diferentemente de Guarulhos e Viracopos, em 2024 o aeroporto de Congonhas não registrou nenhuma movimentação de cargas com o aeroporto de Manaus. O aeroporto da capital paulista, por sua vez, teve como principal destino de cargas Brasília, representando 20,1% de todas as cargas enviadas, seguido por Salvador, Recife, Confins e Rio de Janeiro. Já em relação as origens das cargas desembarcadas em Congonhas, Recife é a principal cidade, seguida por Vitória, Navegantes e Porto Alegre.

Figura 5.48 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Congonhas por cidade de destino e origem – em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: FORTALEZA (0,9), NAVEGANTES (0,4), CAMPO GRANDE (0,4), CAXIAS DO SUL (0,3), UBERLÂNDIA (0,3), RIO LARGO (0,2), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: FORTALEZA (1), SALVADOR (0,9), LONDRINA (0,3), CAXIAS DO SUL (0,3), ILHÉUS (0,3), SÃO GONÇALO DO AMARANTE (0,2), entre outros.

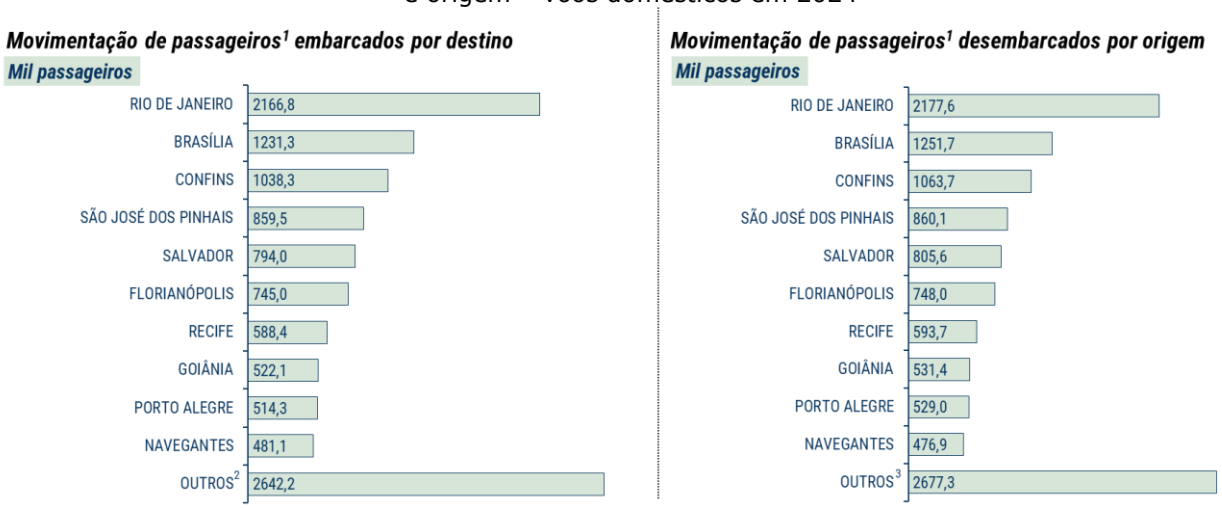
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.49, em 2024 o Aeroporto de Congonhas registrou movimentação de passageiros para cinquenta e dois destinos e cinquenta e uma origens no transporte doméstico. Entre eles, os cinco principais, tanto em embarques quanto em desembarques, foram: Rio de

Janeiro (2.166,8 mil passageiros embarcados e 2.177,6 mil passageiros desembarcados), Brasília (1.231,3 mil e 1.251,7 mil), Confins (1.038,3 mil e 1.063,7 mil), São José dos Pinhais - Curitiba (859,5 mil e 860,1 mil) e Salvador (794,0 mil e 805,6 mil).

A caracterização do Aeroporto de Congonhas evidencia seu papel específico no sistema aeroviário paulista, complementando a atuação dos demais aeroportos internacionais ao atender, de forma especializada, à demanda de passageiros em rotas domésticas.

Figura 5.49 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Congonhas por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Outros em 2024 inclui: RIO LARGO (5,1), VÁRZEA GRANDE (4,9), CONFINS (4,3), PORTO ALEGRE (3,8), SÃO LUÍS (3,4), TERESINA (3,2), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: FLORIANÓPOLIS (2,7), GOIÂNIA (2,4), SÃO GONÇALO DO AMARANTE (2,1), NAVEGANTES (1,4), BELÉM (1,4), SÃO LUÍS (1,2), entre outros
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.1.4 Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf – São José dos Campos (SBSJ/SJK)

O aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf (SBSJ/SJK) localizado em São José dos Campos, apresenta perfil operacional fortemente associado ao complexo industrial e tecnológico do setor aeroespacial, operando voos comerciais, cargas aéreas, atividades de aviação geral e executiva. Inaugurado em 1942, durante a Segunda Guerra Mundial, o aeroporto foi inicialmente utilizado para fins militares e, ao longo dos anos, tornou-se um importante polo de apoio à indústria aeronáutica da região. O aeroporto abriga uma das unidades fabris da EMBRAER, produzindo aeronaves disponíveis na Aviação Comercial Regular do Brasil e do Mundo. Anexo pertencente ao sítio aeroportuário tem-se o ITA – Instituto Tecnológico da Aeronáutica referência mundial de formação e instrução de excelência. Embora apresente características típicas de aeroportos de gestão estadual, o aeroporto, de São José dos Campos, é oficialmente classificado como internacional pela ANAC. Essa qualificação justifica-se por sua natureza como infraestrutura federal (anteriormente administrada pela Infraero) e por estar habilitado a operar voos internacionais de carga.

Sua infraestrutura comporta aeronaves de médio e grande porte, com uma pista de 2.676m x 45m, cinco *taxiways* e classificação operacional 4C, permitindo ainda, sob procedimentos especiais, o recebimento eventual de aeronaves categorias 4E e 4F, assim como feito em 2024 com o pouso do Boeing 747-400. A gestão do aeroporto é realizada pela empresa SJK Airport, sob concessão desde 2022 e com contrato válido por 30 anos.

Localizado na região do Vale do Paraíba, o aeroporto de São José dos Campos encontra-se em área de elevada densidade tecnológica e industrial. A cidade possui um ambiente integrado a centros de pesquisa, universidades e complexos tecnológicos, como o Parque Tecnológico de São José dos Campos, o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e a sede de empresas como a Embraer.

A Rodovia Presidente Dutra (BR-116), principal ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro, atravessa o município, permitindo alta conectividade rodoviária, complementada por rodovias secundárias que atendem às zonas industriais e áreas residenciais da cidade.

Figura 5.50 - Imagem aérea do Aeroporto de São José dos Campos

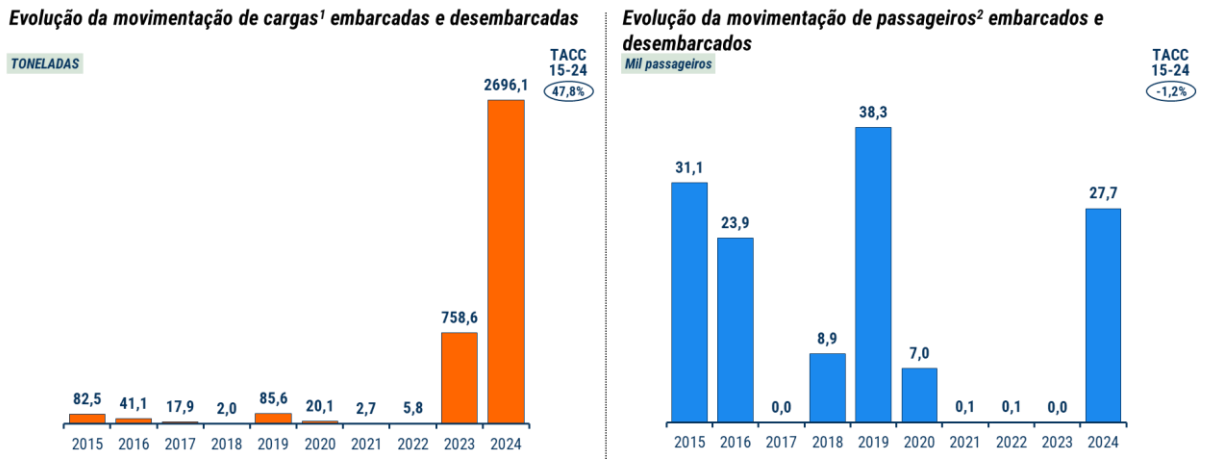
Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Durante a pandemia da Covid-19, o aeroporto de São José dos Campos passou por uma drástica redução na demanda, o que levou a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, até então a última operadora do aeroporto, a suspender os voos regulares e encerrasse as atividades operacionais na cidade por tempo indeterminado. Com a nova gestão em 2022, a SJK Airport passou a articular a retomada de voos comerciais regulares e reforçar os voos de carga no aeroporto.

Em 2023, o aeroporto registrou 0,8 mil toneladas de cargas movimentada, enquanto nos anos anteriores esse valor era inferior a 6 toneladas. Já em março de 2024, a GOL Linhas Aéreas Inteligentes retomou voos comerciais regulares com a rota para o Rio de Janeiro (aeroporto Galeão), com um plano de expansão de rotas para outros destinos nacionais. Como resultado, o aeroporto de São José dos Campos movimentou, em 2024, mais de 27 mil passageiros e 2,7 mil toneladas de carga, conforme a

Figura 5.51.

Figura 5.51 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de São José dos Campos

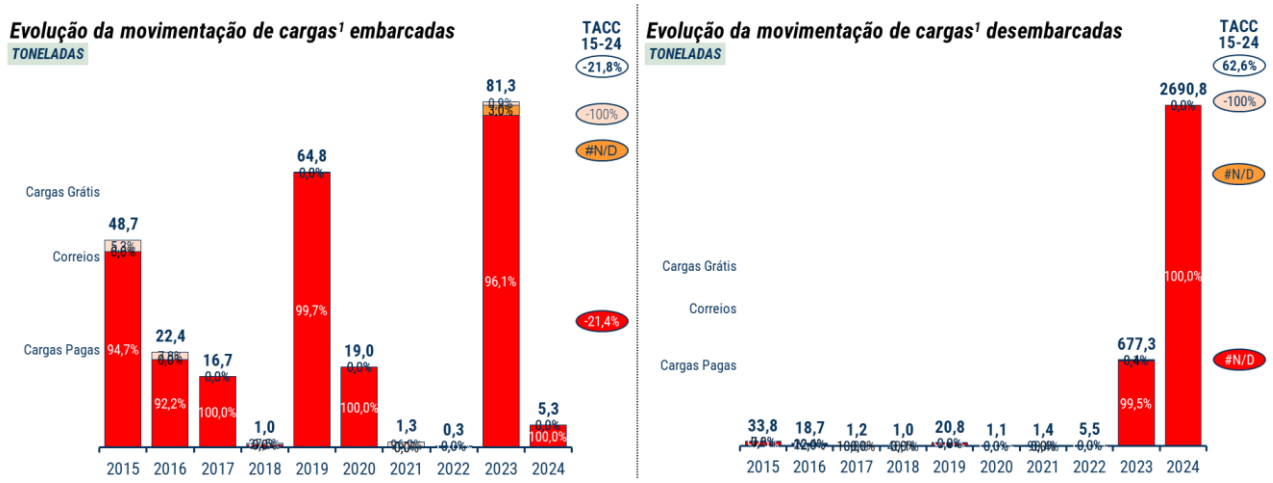


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

O aeroporto apresenta baixo volume de movimentação de cargas quando comparado aos 3 principais aeroportos do estado de São Paulo. De 2015 a 2024, foram movimentadas 3,71 mil toneladas, sendo que 72,67% desse total foram movimentados apenas em 2024, conforme a Figura 5.52. Em 2024, 100% das cargas movimentadas foram Cargas paga, sendo que 99,8% foram cargas desembarcadas, reforçando a predominância de recebimento de cargas pelo aeroporto no período pós-covid-19.

Figura 5.52 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por tipo de carga

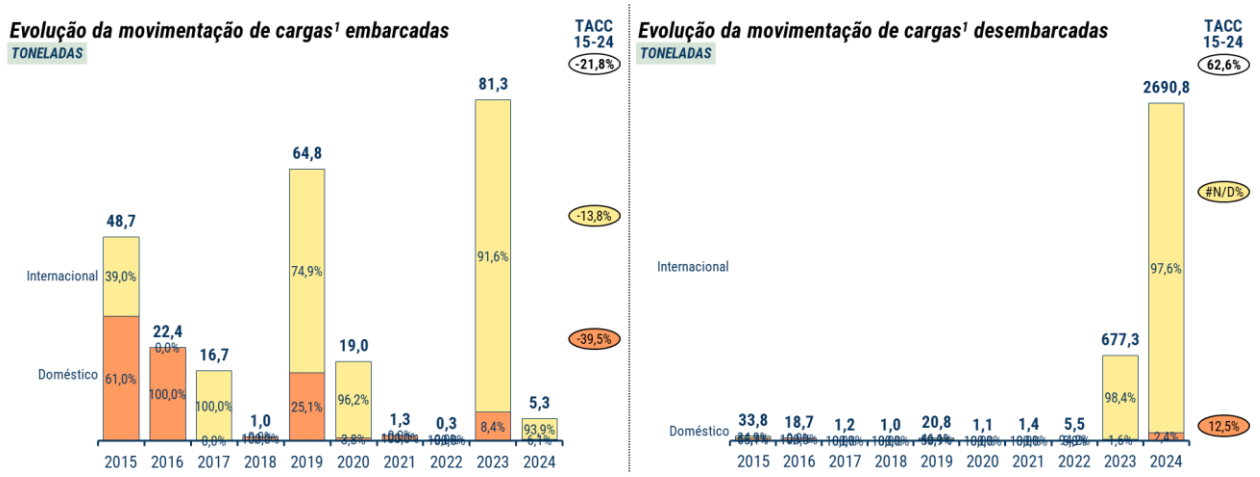


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Das 2,7 mil toneladas movimentadas em 2024, apenas 2,4% das cargas tiveram origem ou destino nacional, enquanto as movimentações internacionais representaram 97,6%, conforme a Figura 5.53. Esse crescimento de movimentação de cargas internacionais absolutas está associado a priorização da utilização do aeroporto de São José dos Campos por empresas como a Embraer e Ericsson, que passaram a explorar a rota com foco em ganhos logísticos, eficiência na cadeia de suprimentos e redução do impacto ambiental.

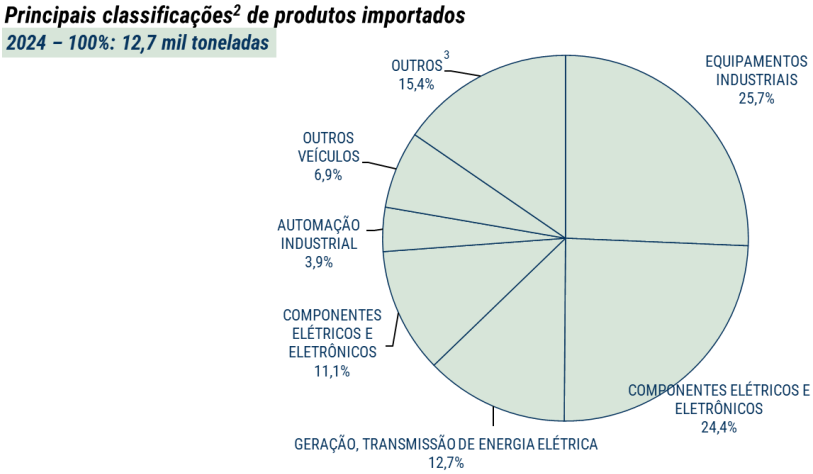
Figura 5.53 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por natureza de voo



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.54, as importações realizadas pelo Terminal de Cargas de São José dos Campos em 2024 concentraram-se predominantemente em produtos eletrônicos e de uso industrial, que representaram 84,6% do total movimentado. A categoria de maior participação foi a de Equipamentos Industriais — abrangendo peças de maquinário, dispositivos e equipamentos diversos. Em seguida, destacaram-se Componentes Elétricos e Eletrônicos, com 24,4%, e, na sequência, itens voltados à geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, além de componentes eletrônicos específicos, que somaram 11,1% das importações.

Figura 5.54 - Classificação dos produtos importados[1] no aeroporto de São José dos Campos em 2024

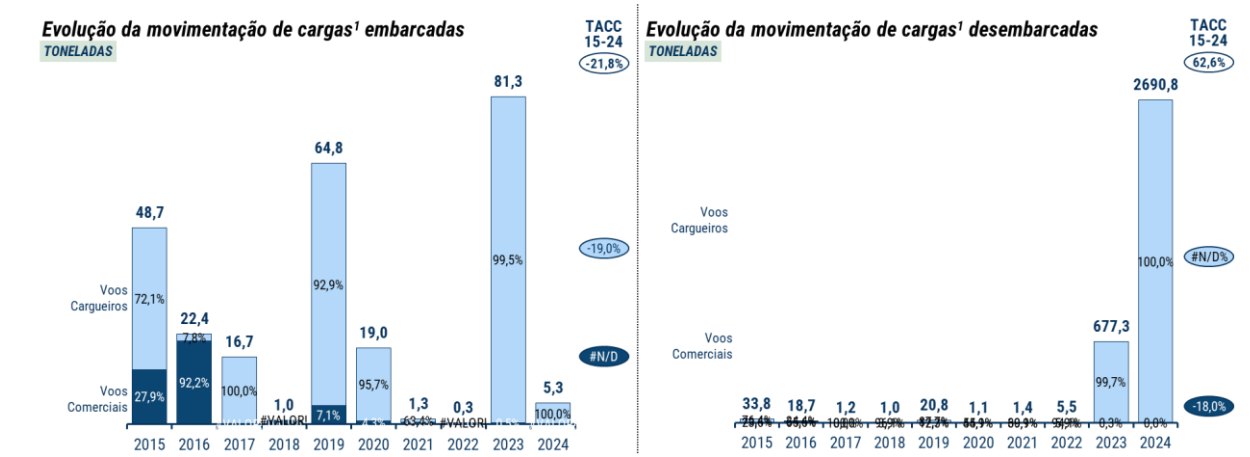


1) As bases da ANAC e da COMEX STAT apresentaram divergências nos valores de cargas importadas e exportadas.
2) Valores apresentados excluem o volume de combustíveis, de modo a evitar distorções na análise.
3) Outros em 2024 inclui: INDÚSTRIAL ALIMENTÍCIA (3,9%), MATERIAL PLÁSTICO (3,8%), CALÇADOS (3,5%), MÓVEIS (3,1%), INDÚSTRIA TÊXTIL (2%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.53, as movimentações de cargas no aeroporto de São José dos Campos, em 2024, foram realizadas quase exclusivamente por meio de voos cargueiros. Essa configuração operacional está diretamente relacionada à retomada tardia das rotas comerciais, reativadas apenas em março de 2024, com a introdução de algumas pontes aéreas operadas

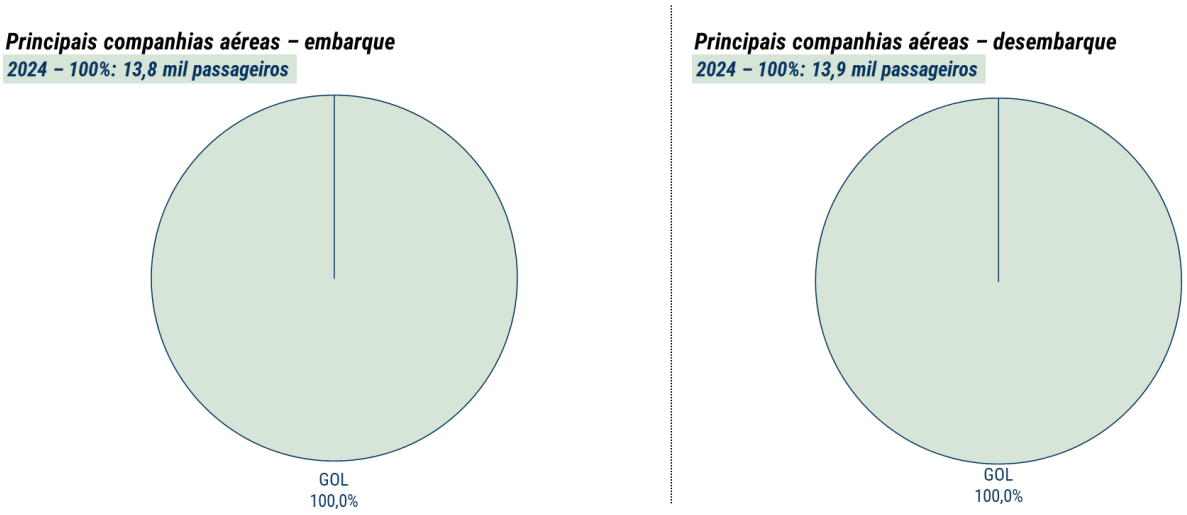
pela GOL Linhas Aéreas Inteligentes. Adicionalmente, a localização estratégica do município, próxima a importantes polos tecnológicos e à sede da Embraer, favorece operações voltadas ao transporte de cargas, especialmente no desembarque de mercadorias internacionais com finalidades industriais e tecnológicas.

Figura 5.55 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por tipo de voo



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Figura 5.56 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de São José dos Campos por companhia aérea – nacional em 2024

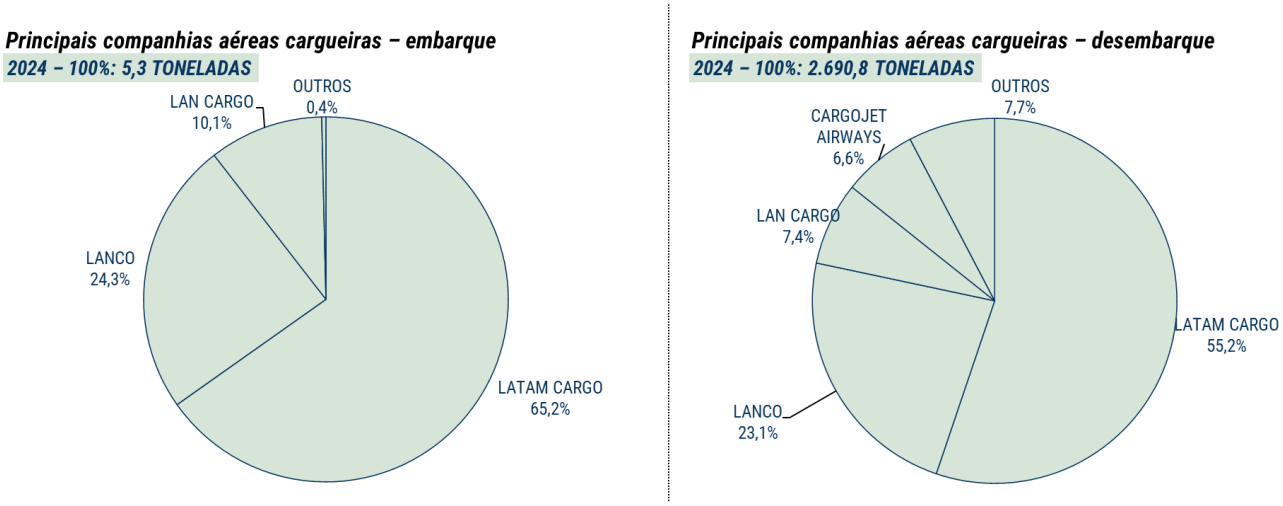


Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Como consequência da retomada de rotas, realizada exclusivamente pela GOL, a companhia foi a única a operar voos comerciais com movimentação de cargas no aeroporto de São José dos Campos, respondendo por 100% desse tipo de operação ao longo de 2024. Além disso, conforme evidenciado na Figura 5.56, a GOL também foi a única companhia a movimentar passageiros no terminal no mesmo ano, tanto em embarques quanto em desembarques.

Em relação às operações cargueiras, as principais companhias envolvidas nas movimentações de cargas embarcadas foram: LATAM CARGO com 65,2% do volume total, seguida por Lanco (24,3%) e Lan Cargo (10,1%). Para os desembarques, a liderança também ficou com a LATAM, responsável por 55,2% das cargas, seguida por Lanco (23,1%) e Lan Cargo (7,4%). Outras cinco empresas responderam, em conjunto, pelos 14,3% restantes das cargas desembarcadas.

Figura 5.57 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos em voos cargueiros e companhia aérea

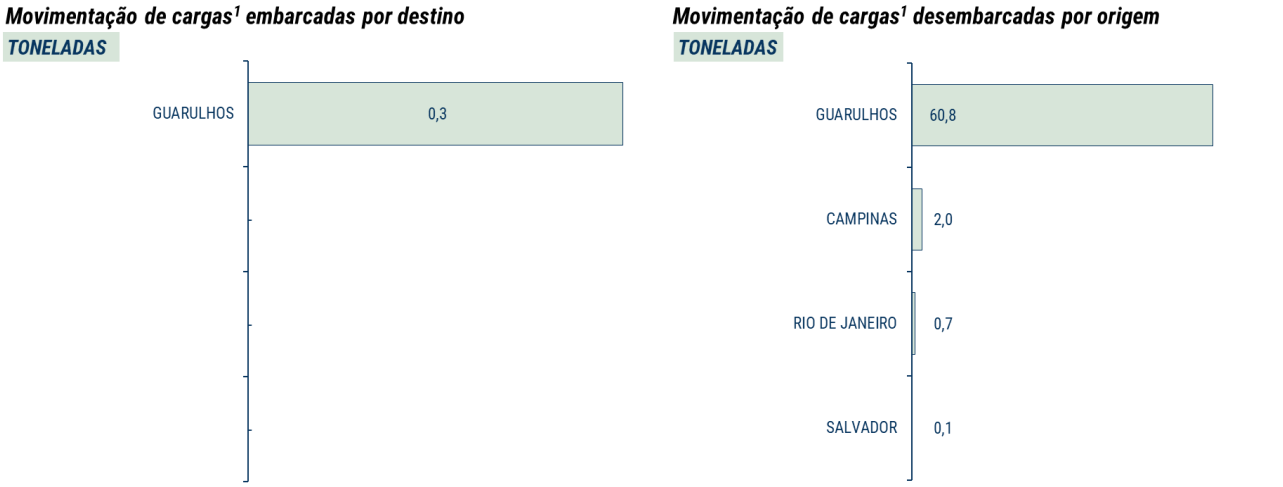


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: LATAM AIRLINES ECUADOR (0,22%), AIR CANADA (0,14%), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: NATIONAL AIRLINES (4,42%), LATAM AIRLINES ECUADOR (1,52%), UKRAINE AIR ALLIANCE AIRLINES (1,33%), AIR CANADA (0,41%), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

No cenário nacional, em 2024, o principal parceiro logístico do aeroporto de São José dos Campos, no que tange movimentação de cargas, foi o aeroporto de Guarulhos, responsável por 100% das cargas nacionais embarcadas e por mais de 95% das cargas desembarcadas no aeroporto.

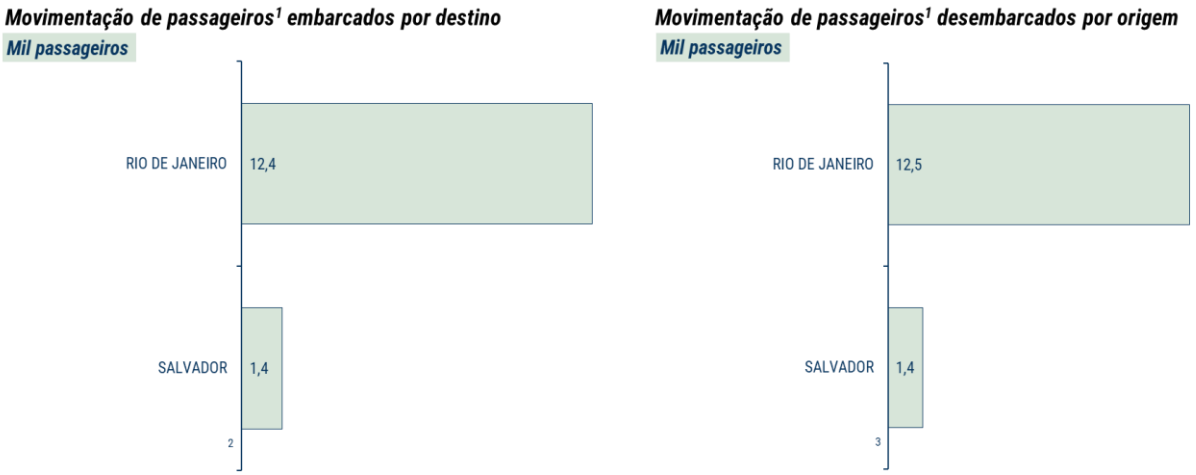
Já as movimentações nacionais de passageiros no aeroporto de São José dos Campos, em 2024 – ano marcado pela retomada de rotas comerciais do aeroporto-, o terminal registrou duas origens ou destinos: Rio de Janeiro e Salvador. O primeiro se destacou amplamente, respondendo por 89,9% de todos os embarques e desembarques no terminal.

Figura 5.58 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Figura 5.59 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de São José dos Campos por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024

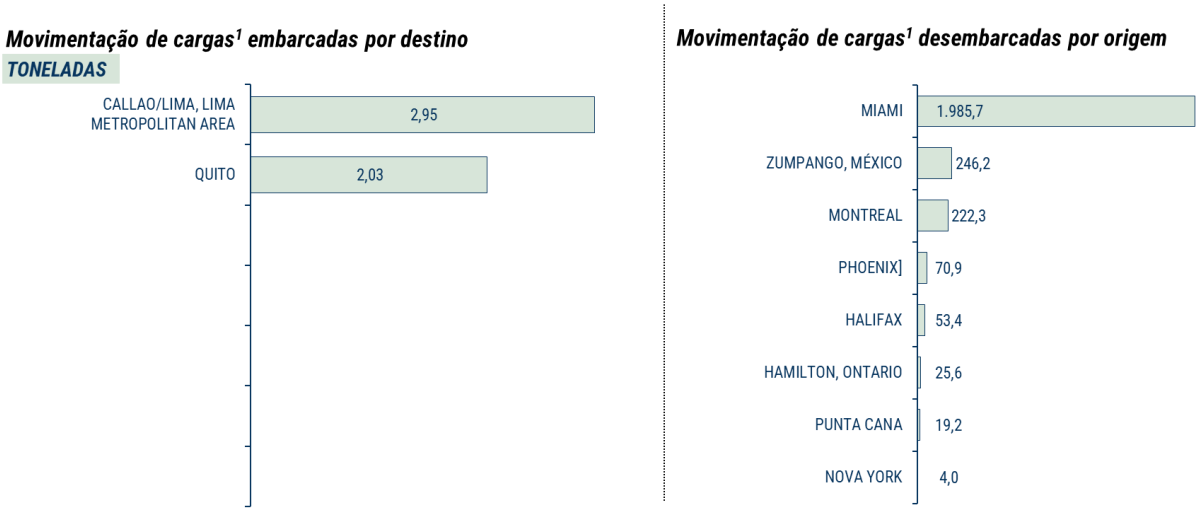


Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

No âmbito internacional, as exportações realizadas a partir de São José dos Campos em 2024 tiveram como destino exclusivamente as cidades de Lima (Peru) e Quito (Equador).

Em contrapartida, do ponto de vista das importações, o principal aeroporto de origem foi Miami (estados Unidos), que representou 75,58% do total, seguido por participações individuais inferiores a 10% das movimentações, destacam-se os aeroportos de Zumpango (México) e Montreal (Canadá). Juntos esses três aeroportos internacionais foram responsáveis por 93,41% de todas as cargas internacionais recebidas por São José dos Campos, considerando os oito aeroportos de origem registrados em 2024, conforme a Figura 5.60.

Figura 5.60 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José dos Campos por cidade de destino e origem – voos internacionais em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

A caracterização do Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf evidencia sua função diferenciada no sistema aeroviário paulista, complementando os grandes hubs internacionais ao atender de forma especializada às demandas industriais, tecnológicas e aeronáuticas do estado.

5.2.2 Aeroportos Regionais

Os aeroportos regionais do estado de São Paulo desempenham papel estratégico na integração territorial e no atendimento às demandas regionais de transporte aéreo, atuando de forma complementar aos grandes aeroportos internacionais e ampliando a capacidade do sistema aeroviário paulista. São aeroportos regionais de médio porte que atendem cidades polo no interior do estado. Foram originalmente geridos pelo DAESP (Departamento Aeroviário do estado de São Paulo), tendo parte deles sido concedida à iniciativa privada ou operada por meio de delegações. Os aeroportos regionais possuem infraestrutura apta a receber voos comerciais, executivos e de cargas expressas. Entre os destaques, estão os aeroportos de Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Marília, Araçatuba, Presidente Prudente e Bauru/Arealva como apresentado na Tabela 5.3. A análise revela sua importância para a interiorização da aviação civil e seu papel na estruturação regional da logística e mobilidade aérea.

Tabela 5.3 – Principais informações sobre os aeroportos regionais do estado de São Paulo

Aeroporto	Código	Pista (m)	Passageiros 1 2024 (Mil pax)	Carga 2 2024 (tons)	TACC Carga (15-24)	Perfil
Ribeirão Preto	SBRP/RAO	2100x45	665,2	844,7	-5,4%	Transporte aéreo regional
São José do Rio Preto	SBSR/SJP	1640x35	767,2	651,0	3,4%	Transporte aéreo regional
Presidente Prudente	SBDN/PPB	2100x35	312,2	389,1	0,7%	Transporte aéreo regional
Araçatuba	SBAU/ARU	2120x35	97,4	126,3	7,6%	Transporte aéreo regional
Bauru/Arealva	SBAE/JTC	2010x45	88,7	50,0	-15,2%	Transporte aéreo regional
Marília	SBML/MII	1700x35	39,0	30,1	-14,0%	Transporte aéreo regional
Araraquara	SBAQ/AQA	1800x30	1,8	8,5	N/D	Transporte aéreo regional
Bragança Paulista	SBBP/BJP	1200x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Guaratinguetá	SBGW/GUJ	1551x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Jundiaí	SBJD/QDV	1400x30	0,005	3,4	N/D	MRO da Aviação Geral Base Azul Conecta
São Paulo (Campo de Marte)	SBMT/RTE	1600x45	-	-	N/D	Jatos executivos
Campinas	SDAM/CPQ	1200x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Sorocaba	SDCO/SOD	1480x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Andradina	SDDN/DDN	1150x20	-	-	N/D	Aviação Geral
Dracena	SDDR/QDC	1500x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Presidente Epitácio	SDEP/***	1345x18	-	-	N/D	Aviação Geral
Itanhaém	SDIM/JTN	1350x30	-	-	N/D	Aviação Geral
São Manuel	SDNO/DNO	1000x20	-	-	N/D	Aviação Geral
Penápolis	SDPN/PEN	1500x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Avaré/Arandú	SDRR/QVP	1480x30	-	-	N/D	Aviação Geral
São Carlos	SDIM/QSC	1620x45	-	-	N/D	Internacionalizado para MRO Latam
Tupã	SDTP/DTP	1500x35	-	-	N/D	Aviação Geral
Ubatuba	SDUB/UBT	940x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Votuporanga	SDVG/VOT	1500x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Franca	SIMK/FRC	2000x30	0,05	0,3	N/D	Aviação Geral
Assis	SNAX/AIF	1689x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Barretos	SNBA/BAT	1800x30	0,04	0,2	N/D	Aviação Geral
Registro	SSRG/***	1430x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Guarujá	SBST/SSZ	1390x30	-	-	N/D	Aviação Geral
Total			**1.971,6**	**2.103,5**		

1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Na sequência, os aeroportos regionais são analisados individualmente, considerando sua localização, infraestrutura, perfil operacional, movimentação de passageiros e cargas e sua contribuição para a integração logística regional no estado de São Paulo.

5.2.2.1 Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – Ribeirão Preto (SBRP/RAO)

O aeroporto Estadual Doutor Leite Lopes (SBRP/RAO) é o principal terminal aéreo do nordeste paulista, sua infraestrutura voltada ao atendimento de aviação comercial regular, regional, executiva e geral. Dispõe de uma pista com 2.100m x 45m e classificação operacional 4C, o que permite a operação de aeronaves de médio porte com elevada frequência, compatível com o perfil regional de suas operações.

Localizado em Ribeirão Preto, município com mais de 700 mil habitantes, o papel regional do aeroporto é evidenciado pela alta movimentação de passageiros, pela presença de múltiplas companhias aéreas e pelo suporte ao dinamismo econômico da região de Ribeirão Preto. A aproximadamente 310 km da capital paulista, a cidade destaca-se como um dos mais relevantes polos econômicos, educacionais e de saúde do interior do estado de São Paulo, além de ser referência em setores como agronegócio, comércio, serviços e indústria de bebidas.

Em 2021, o aeroporto, antes administrado pelo Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP), passou pelo processo de concessão e atualmente é operado pela Rede VOA, com vigência de 30 anos. A nova operadora se comprometeu com investimentos voltados à modernização dos terminais de passageiros, ampliação dos sistemas de segurança operacional e melhorias na infraestrutura de acesso.

Como pode ser percebido na Figura 5.61, o aeroporto possui acesso rodoviário eficiente, por estar localizado a menos de 2 km da Rodovia Anhanguera (SP-330) e com acesso facilitado as rodovias SP-322, SP-328 e SP-333, potencializando a logística de transportes. Esse conjunto de acessos consolida Ribeirão Preto como um dos principais vetores do desenvolvimento regional. Apesar de estar a menos de 2km da estação ferroviária de Ribeirão Preto, não há nenhuma integração de cargas entre o aeroporto e a ferrovia FCA, o que evidencia uma limitação à integração intermodal no sistema logístico regional

Figura 5.61 – Localização e principais acessos modais do aeroporto de Ribeirão Preto

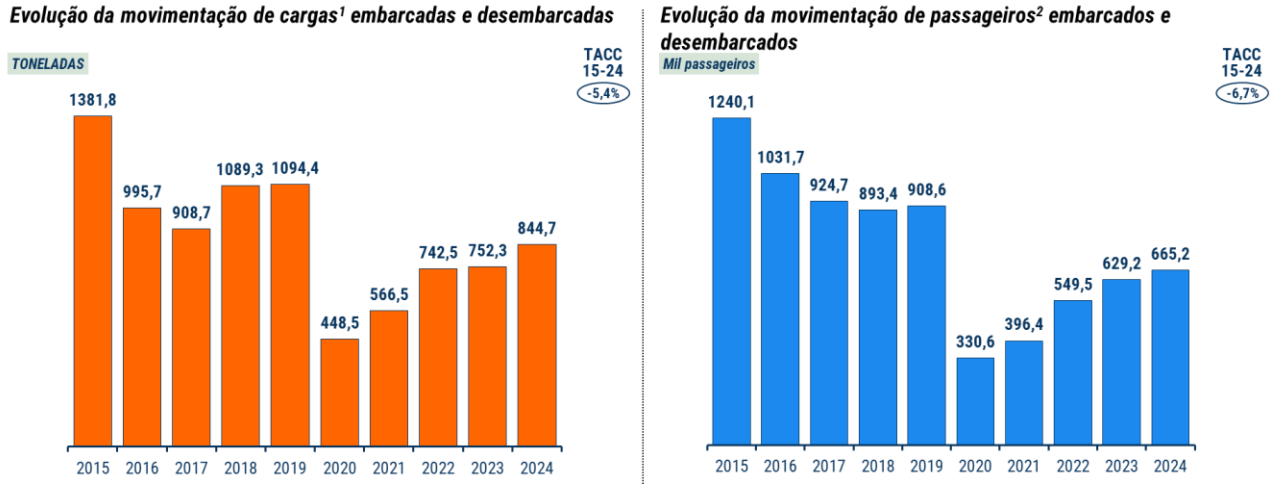
Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

De 2015 a 2019, o aeroporto de Ribeirão Preto movimentou, em média, quase um milhão de passageiros por ano, conforme a

Figura 5.62. Como o transporte de cargas no aeroporto de Ribeirão Preto é realizado predominantemente em voos comerciais, a movimentação de cargas também apresentou a sua máxima durante esse mesmo período com mais de 1 mil toneladas movimentadas anualmente, consolidando-se entre os cinco principais aeroportos do estado de São Paulo.

Com a redução abrupta dos voos durante o período crítico da pandemia de Covid-19, registrou-se uma queda expressiva tanto na movimentação de cargas quanto no volume de passageiros. No entanto, a partir de 2021 (ano subsequente à primeira onda da pandemia no Brasil) observa-se uma trajetória de recuperação consistente. Nesse intervalo, a movimentação de cargas cresceu, em média, 14,2% ao ano, enquanto o volume de passageiros apresentou expansão média anual de 18,8%. Cabe ressaltar que esses índices de crescimento podem estar parcialmente influenciados por efeitos estatísticos de base deprimida, característicos do período pandêmico mais agudo.

Figura 5.62 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Ribeirão Preto

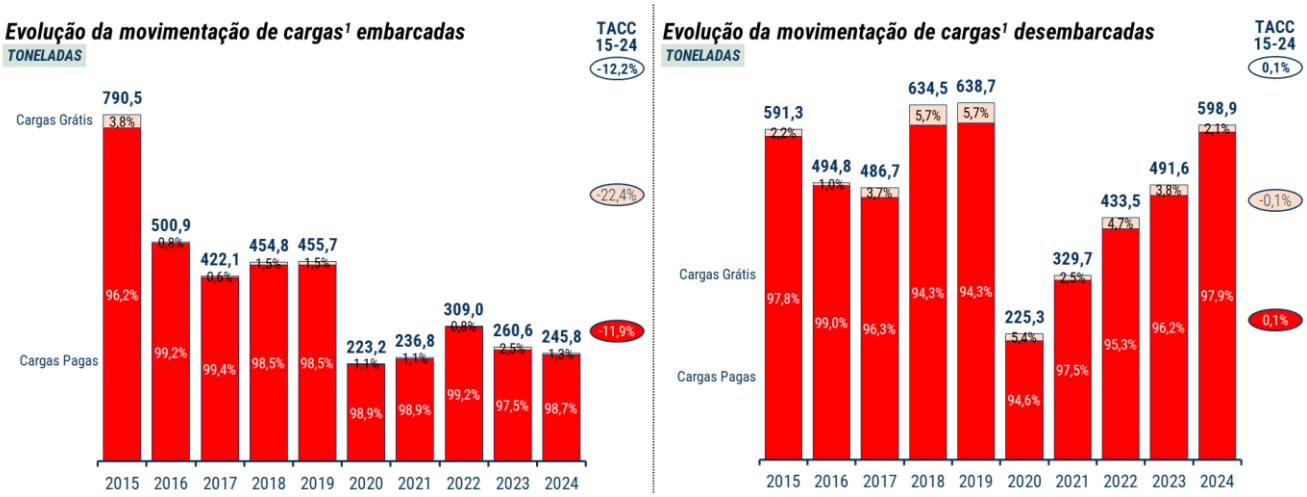


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.63 no período de 2015 a 2024, a movimentação de cargas embarcadas no aeroporto de Ribeirão Preto apresentou uma retração média anual de 12,2%, enquanto as cargas desembarcadas registraram um crescimento marginal de 0,1% ao ano. No que se refere à composição entre cargas pagas e cargas grátis, a participação relativa de cada categoria permaneceu estável ao longo do período, com variação inferior a 2 pontos percentuais. Não há registros de movimentação de malas postais durante o período analisado.

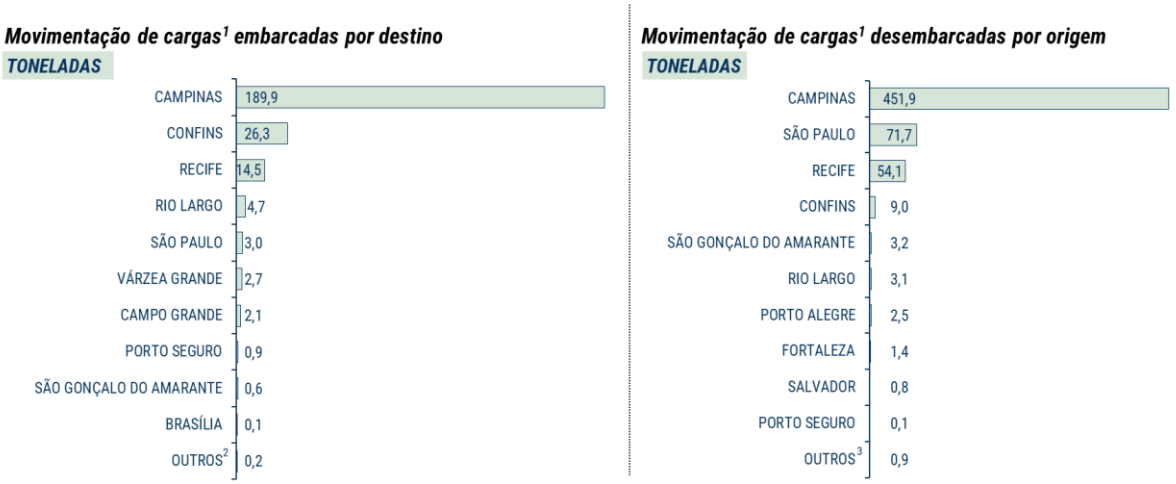
Figura 5.63 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Ribeirão Preto por tipo de carga



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Em 2024 o aeroporto realizou operações de carga com 16 outros aeroportos brasileiros. Dentre esses, o aeroporto de Viracopos concentrou 75,98% do volume total movimentado, consolidando-se como o principal parceiro logístico de Ribeirão Preto, como evidenciado na Figura 5.64. Em seguida, destacam-se o aeroporto de Congonhas, com 8,88%, e o aeroporto de Recife, com 8,13%. Juntos, esses três aeroportos foram responsáveis por 92,99% de toda a movimentação de cargas registrada em Ribeirão Preto no ano de 2024.

Figura 5.64 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Ribeirão Preto por cidade de destino e origem – em 2024

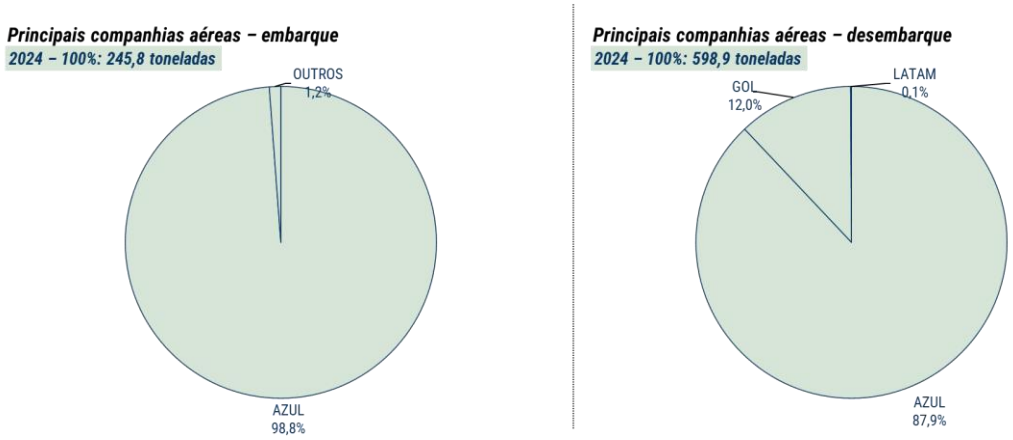


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: SANTA RITA (0,1), GOIÂNIA (0,1), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: SANTA RITA (0,1), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

A forte integração logística entre o aeroporto de Viracopos e o aeroporto de Ribeirão Preto — que concentra 76,0% do volume total de cargas movimentadas no terminal do nordeste paulista — está diretamente relacionada ao fato de Viracopos abrigar o hub da Azul Linhas Aéreas Brasileiras. Como resultado, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras se destacou como a principal

operadora de cargas em Ribeirão Preto em 2024, sendo responsável por aproximadamente 98,8% das cargas embarcadas e 87,9% das cargas desembarcadas. O segundo aeroporto mais representativo nas conexões logísticas com Ribeirão Preto foi o aeroporto de Congonhas, principal base operacional da GOL Linhas Aéreas Inteligentes. Como reflexo dessa integração, a companhia aérea ocupou a segunda colocação no volume de cargas movimentadas, respondendo por 0,6% das cargas embarcadas e 12,0% das cargas desembarcadas, conforme apresentado na Figura 5.65.

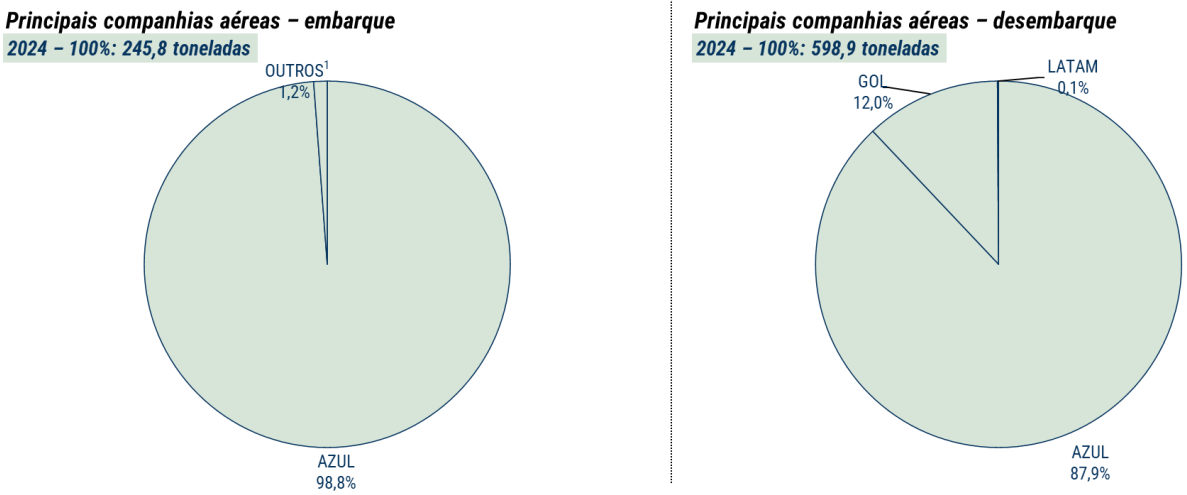
Figura 5.65 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Ribeirão Preto em voos comerciais e companhia aérea



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros: GOL (0,62%), PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS (0,32%), LATAM (0,25%),
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme evidenciado na Figura 5.66, a movimentação de passageiros por companhia aérea no aeroporto de Ribeirão Preto, em 2024, foi altamente concentrada em três operadoras, que juntas responderam por 99,8% de todo o fluxo de embarques e desembarques. A Azul liderou com 47,9% dos embarques e 47,7% dos desembarques, seguida pela Passaredo (VoePass), com 35,3% e 36,4%, respectivamente. Na terceira posição, a GOL representou 16,6% dos embarques e 15,7% dos desembarques. As demais três companhias aéreas que operaram no terminal somaram, em conjunto, apenas 0,2% da movimentação total de passageiros.

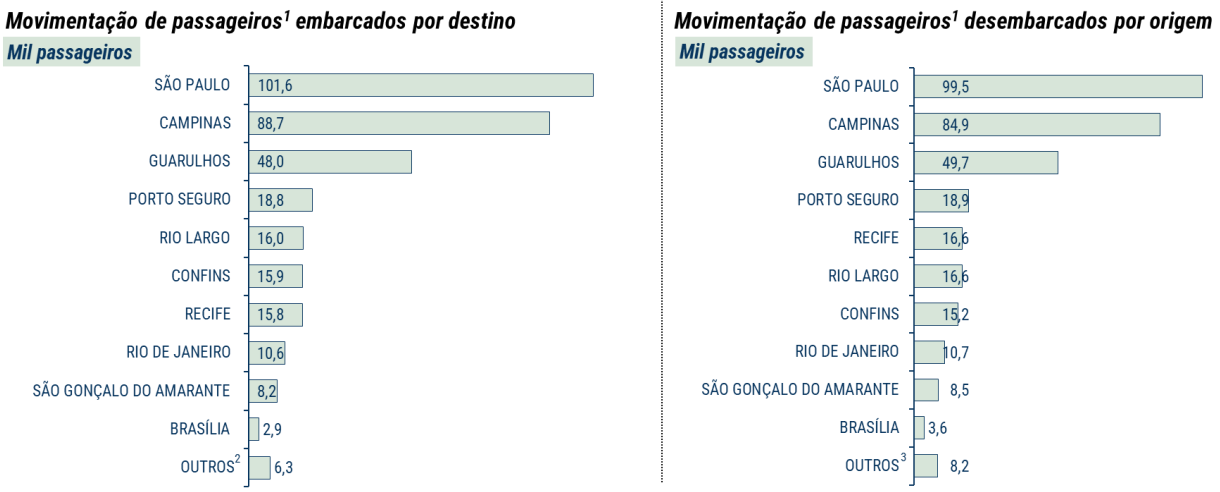
Figura 5.66 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Ribeirão Preto por companhia aérea – nacional em 2024



1) Outros: MAP Transportes aéreos (0,1%)
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.67, em 2024 a movimentação de passageiros no Aeroporto de Ribeirão Preto apresentou alta concentração, com 98,1% dos embarques e 97,5% dos desembarques distribuídos entre dez destinos. Dentre estes, destacam-se Congonhas, Campinas e Guarulhos, que, em conjunto, responderam por mais de 70% de toda a movimentação de passageiros do aeroporto no período analisado.

Figura 5.67 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Ribeirão preto por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Outros em 2024 inclui: RIO LARGO (5,1), VÁRZEA GRANDE (4,9), CONFINS (4,3), PORTO ALEGRE (3,8), SÃO LUÍS (3,4), TERESINA (3,2), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: FLORIANÓPOLIS (2,7), GOIÂNIA (2,4), SÃO GONÇALO DO AMARANTE (2,1), NAVEGANTES (1,4), BELÉM (1,4), SÃO LUÍS (1,2), entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.3.2.1 Aeroporto Estadual Prof. Eriberto Manoel Reino – São José do Rio Preto (SBSR/SJP)

O aeroporto estadual Professor Eriberto Manoel Reino (SBSR/SJP) é um dos principais terminais aéreos da região noroeste do estado de São Paulo, atendendo a uma população regional expressiva. O terminal atua como infraestrutura de apoio ao desenvolvimento econômico e social da macrorregião. O aeroporto possui uma pista com 1.640m x 35 m, sendo adequado para aeronaves de pequeno e médio porte, voltado predominantemente para operações regulares de passageiros, aviação geral e executiva, compatíveis com seu papel regional

Localizado em São José do Rio Preto, município com aproximadamente 480 mil habitantes e situado a cerca de 450 km da capital paulista, o aeroporto se insere em um contexto urbano dinâmico e diversificado. o município é um dos mais importantes polos econômicos, educacionais e médicos do estado.

Como pode ser percebido na Figura 5.68, o aeroporto encontra-se a 2 km do acesso a Rodovia Washington Luís (SP-310), importante corredor de integração para toda a região de São José do Rio Preto que concentra atividades nos setores de comércio, serviços e indústria. Esse contexto demanda uma infraestrutura aeroportuária eficiente para mobilidade de cargas e passageiros. Além disto, o aeroporto se encontra a menos de 8 km da BR-153, importante rodovia que corta o estado de São Paulo de Norte a Sul, interligando com os estados de Minas Gerais e Paraná. Por fim, o aeroporto também se encontra perto da ferrovia Rumo Malha Paulista, porém não há

nenhuma integração intermodal existente entre o aeroporto e a ferrovia, o que constitui uma limitação à articulação logística regional.

Figura 5.68 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de São José do Rio Preto

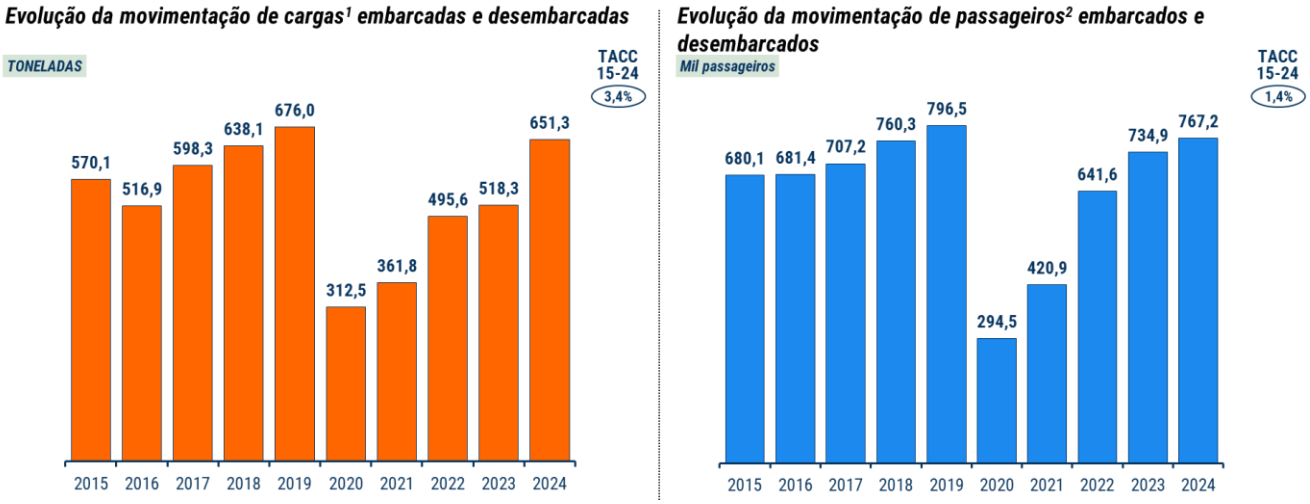
Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto é atualmente administrado pela concessionária aeroportos Paulista (ASP), resultado do processo de concessão de 30 anos promovido pelo estado de São Paulo em 2021. A gestão privada prevê investimentos em modernização da infraestrutura física, ampliação do terminal de passageiros, qualificação dos serviços e aperfeiçoamento dos sistemas de segurança operacional e de navegação aérea.

De 2015 a 2024, o aeroporto de São José do Rio Preto apresentou crescimento marginal médio anual de 1,49% na movimentação de cargas e 1,35% na movimentação de passageiros. Esse desempenho, contudo, foi fortemente impactado pelos efeitos da pandemia da Covid-19, que provocou uma retração em ambos os indicadores durante o ano de 2020 - a movimentação de passageiros caiu para 294 mil e as cargas para 310 toneladas. Entretanto, o aeroporto teve uma rápida recuperação, atingindo em 2023 patamares superiores a 700 mil passageiros e 510 toneladas de carga. Em 2024, esses volumes aumentaram ainda mais, alcançando 767 mil passageiros e 650 toneladas de cargas movimentadas, conforme evidenciado na

Figura 5.69.

Figura 5.69 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de São José do Rio Preto

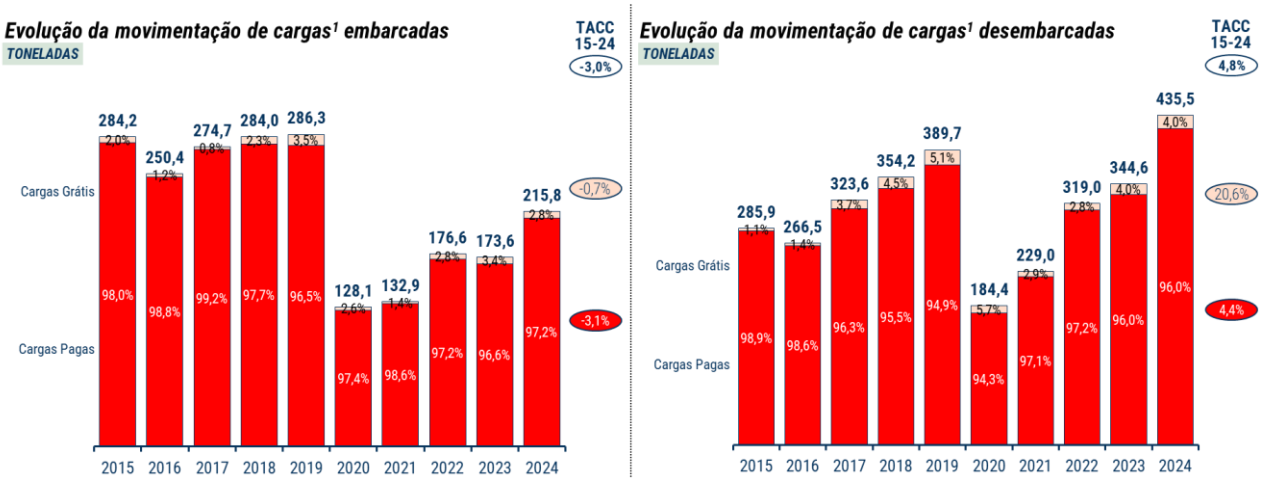


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Entre 2015 e 2024, o aeroporto de São José do Rio Preto não apresentou registros de movimentação de mala postal. Durante os dez anos, as cargas pagas apresentaram um crescimento marginal médio anual de 1,2%, enquanto as cargas grátis cresceram a uma taxa média de 11,3% ao ano. Esse impacto está associado ao desempenho das cargas desembarcadas, que registraram um aumento de médio anual de 4,8%, enquanto as cargas embarcadas tiveram uma retração média de 3,0% ao ano, análise evidenciada na Figura 5.70. Quanto à representatividade das cargas pagas no montante total, observou-se uma retração de 2,1 pontos percentuais ao longo do período.

Figura 5.70 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José do Rio Preto por tipo de carga



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.71, em 2024 os principais parceiros logísticos do aeroporto de São José do Rio Preto, em termos de movimentação de cargas, foram os três principais aeroportos do estado de São Paulo: Viracopos, Congonhas e Guarulhos, que juntos movimentaram 93,77% do total de cargas do aeroporto. O destaque foi o aeroporto de Viracopos, responsável por 53,22% da

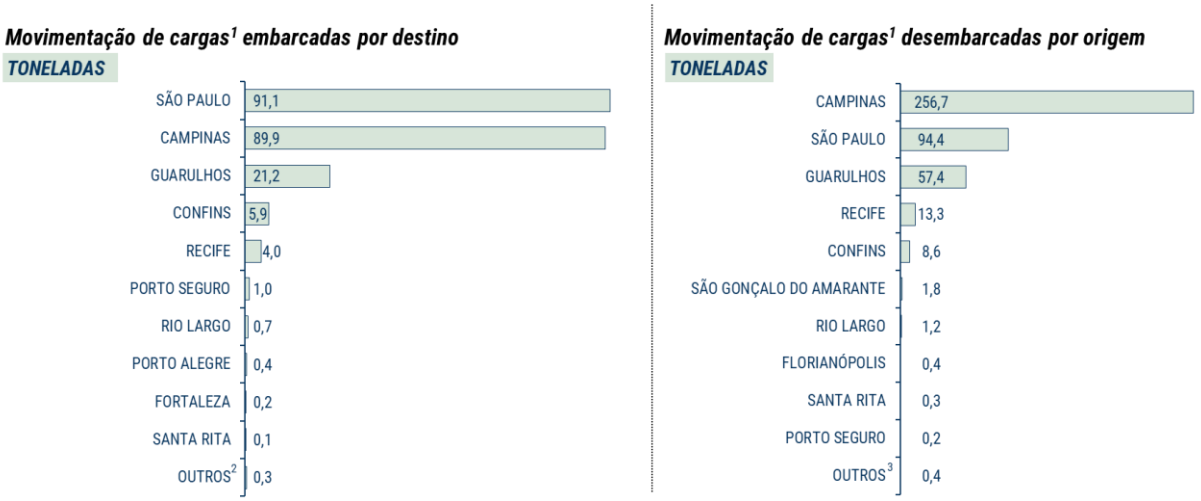
movimentação de carga, seguido por Congonhas (29,17%) e, posteriormente Guarulhos (12,07%). Reforçando a importância logística do aeroporto de São José do Rio Preto na integração logística com os principais hubs aeroportuários do estado.

Já em relação à movimentação de passageiros, o Aeroporto de São José do Rio Preto registrou, em 2024, operações com trinta e quatro aeroportos distintos, considerando origens e destinos, conforme a

Figura 5.72. Entre esses, três concentraram a maior parte do fluxo, respondendo por 71,6% dos embarques e 70,4% dos desembarques de passageiros. O principal foi Congonhas, com 117,0 mil passageiros embarcados e 130,7 mil desembarcados, seguido por Guarulhos (94,6 mil e 94,2 mil, respectivamente) e Campinas (82,3 mil e 82,4 mil).

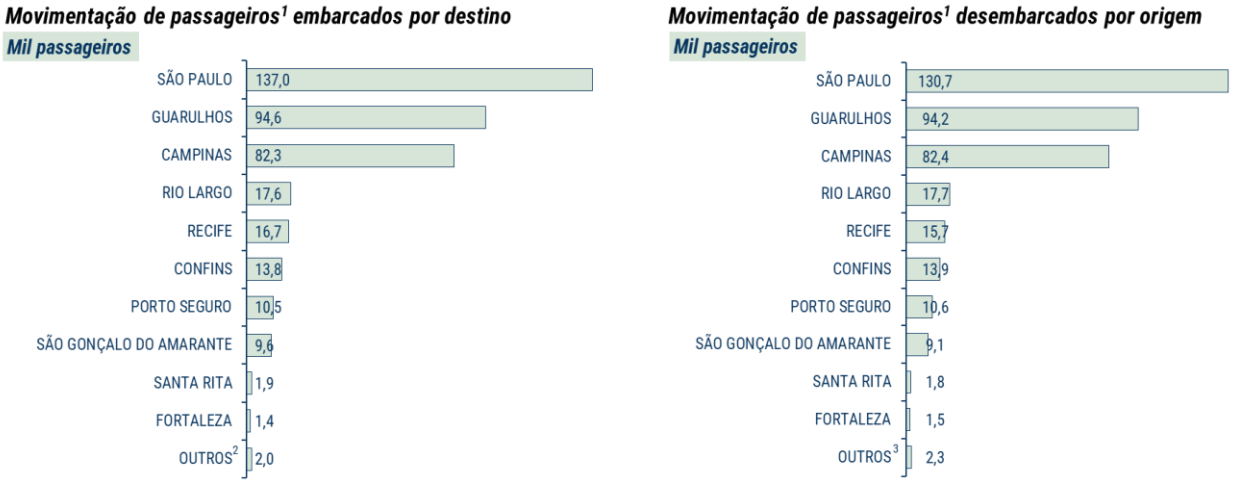
À luz dos indicadores apresentados, o Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes evidencia um perfil regional consolidado, marcado por elevada demanda de passageiros, integração logística recorrente com Viracopos e atuação relevante no suporte às atividades econômicas do nordeste paulista. A combinação entre infraestrutura compatível, conectividade aérea frequente e recuperação consistente no período pós-pandemia reforça a posição do terminal como referência regional, com papel estruturado e já estabilizado no conjunto dos aeroportos do interior do estado.

Figura 5.71 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de São José do Rio Preto por cidade de destino e origem – em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Outros em 2024 inclui: SÃO GONÇALO DO AMARANTE (0,1), RIO DE JANEIRO (0,1), SALVADOR (0,1), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: VÁRZEA GRANDE (0,2), FORTALEZA (0,1), SALVADOR (0,1) entre outros.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

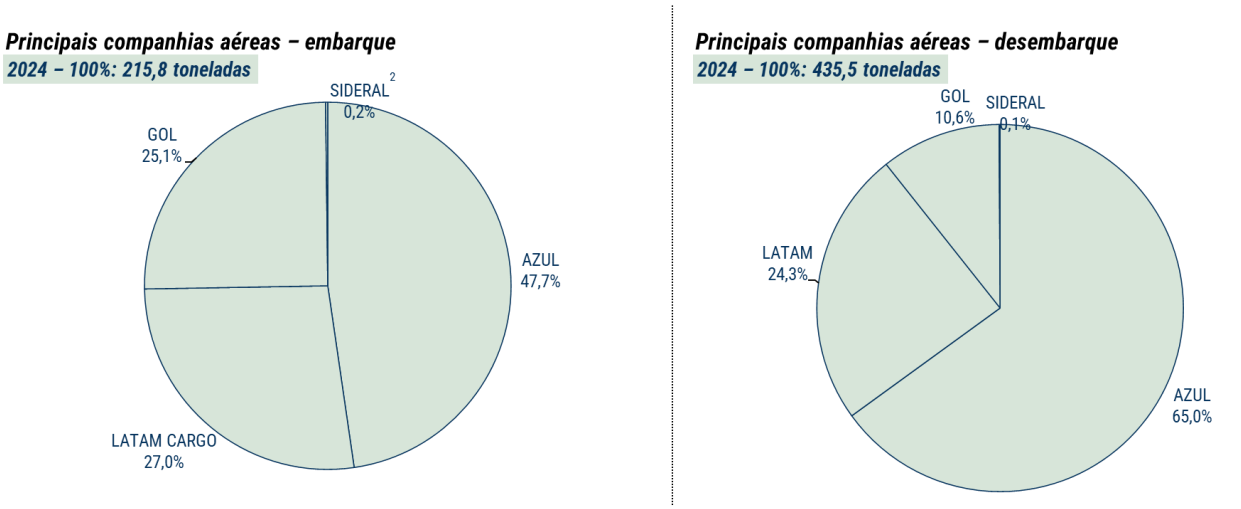
Figura 5.72 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de São José do Rio Preto por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



1) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis.
2) Outros em 2024 inclui: RIO LARGO (5,1), VÁRZEA GRANDE (4,9), CONFINS (4,3), PORTO ALEGRE (3,8), SÃO LUÍS (3,4), TERESINA (3,2), entre outros.
3) Outros em 2024 inclui: FLORIANÓPOLIS (2,7), GOIÂNIA (2,4), SÃO GONÇALO DO AMARANTE (2,1), NAVEGANTES (1,4), BELÉM (1,4), SÃO LUÍS (1,2), entre outros
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

De forma semelhante ao aeroporto de Ribeirão Preto, a principal companhia aérea responsável pela movimentação de cargas em voos comerciais no aeroporto de São José do Rio Preto, em 2024, foi a Azul Linhas Aéreas Brasileiras. A companhia respondeu por 47,7% das cargas embarcadas e 65,1% das cargas desembarcadas, consolidando-se como a maior operadora logística do terminal. Na segunda colocação, destaca-se a LATAM Airlines Brasil, com 27,0% das cargas embarcadas e 24,3% das desembarcadas. Já a GOL Linhas Aéreas Inteligentes aparece em terceiro lugar, sendo responsável por pouco mais de um quarto das cargas embarcadas e por 10,6% das cargas desembarcadas no aeroporto, conforme evidenciado na Figura 5.73.

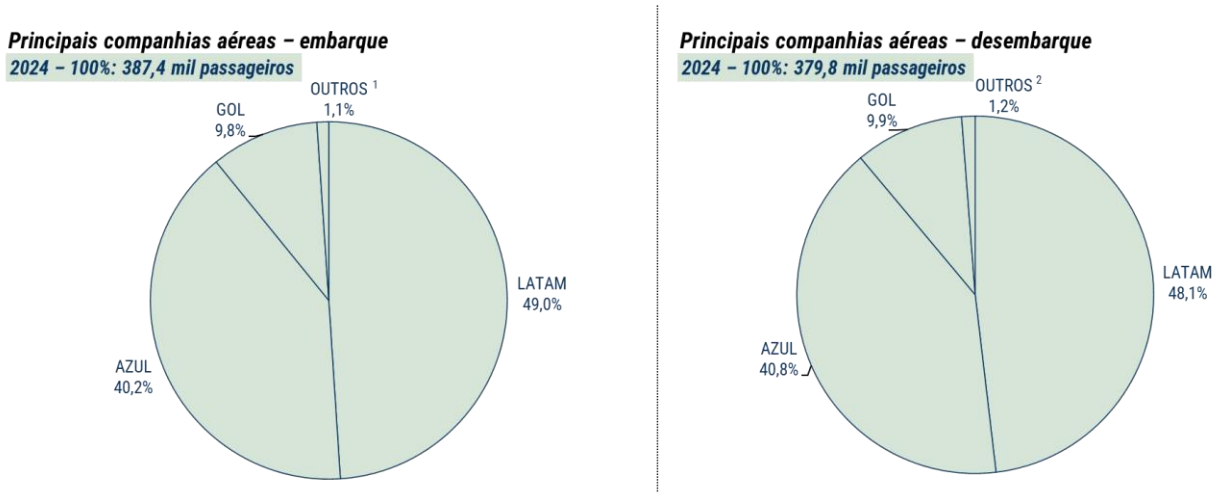
Figura 5.73 - Movimentação de cargas aeroviárias[1] no aeroporto de São José do Rio Preto em voos comerciais e companhia aérea - em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Em 2024, São José do Rio Preto foi o quarto aeroporto do estado de São Paulo em volume de passageiros movimentados, apresentando forte concentração em duas companhias aéreas: LATAM e Azul, que responderam por 48,6% e 40,5% do total, conforme a Figura 5.74. A participação da LATAM foi ligeiramente superior no embarque (49,0%) em relação ao desembarque (48,1%). Assim como no aeroporto de Ribeirão Preto, a GOL ocupou a terceira posição, próxima a 10,0% da movimentação total de passageiros. Outras duas companhias aéreas também registraram operações no terminal, somando 1,1% da movimentação de passageiros no ano.

Figura 5.74 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de São José do Rio Preto por companhia aérea – nacional em 2024



1) Outros em 2024 inclui: Passaredo (1,1%)
2) Outros em 2024 inclui: Passaredo (1,2%)
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Diante do comportamento observado na última década, o Aeroporto Estadual Professor Eriberto Manoel Reino apresenta um perfil regional caracterizado por crescimento moderado, elevada concentração operacional e forte articulação com os principais hubs aeroportuários do estado. A retomada pós-pandemia evidenciou a capacidade de recuperação do terminal, ainda que acompanhada por elevada dependência de poucas rotas e companhias aéreas, elementos que delimitam seu papel no conjunto dos aeroportos regionais paulistas

5.2.2.3 Aeroporto Estadual Adhemar de Barros – Presidente Prudente (SBDN/PPB)

O aeroporto Adhemar de Barros - Presidente Prudente (SBDN/PPB) é o principal terminal aéreo da região oeste do estado de São Paulo, desempenhando papel estratégico na mobilidade de passageiros, cargas e operações executivas. O aeroporto conta com uma pista de 2.100m x 35m, compatível com aeronaves de categoria 4C, o que garante sua capacidade para receber voos comerciais regulares e operações logísticas de médio porte.

Presidente Prudente situa-se a cerca de 550 km da capital São Paulo, no oeste paulista, com fácil acesso por rodovias como a Rodovia Raposo Tavares (SP-270) e a Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira (BR-364). A cidade é um importante polo regional de agropecuária, comércio, serviços e educação, integrando uma extensa rede de cidades médias do interior paulista, parte do norte do Paraná e Mato Grosso do Sul. Como pode percebido na Figura 5.75, o aeroporto fica localizado a 9 km a sudoeste do centro de Presidente Prudente junto a rodovia SP-425 que se interliga a Rodovia Raposo Tavares localizada a 5 km, importante corredor de integração para toda a região de influência de Presidente Prudente. Importante notar que não há nenhum terminal rodo-ferroviário nas proximidades do aeroporto.

Figura 5.75 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Presidente Prudente

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

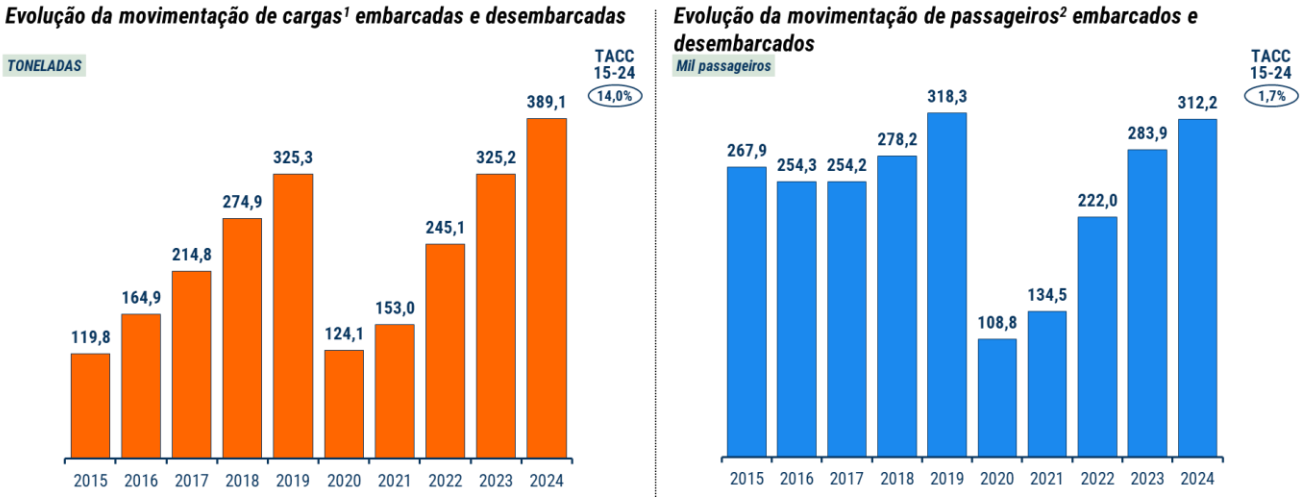
A partir de 2021, o aeroporto passou a ser administrado pela concessionária aeroportos Paulista (ASP) com um contrato de 30 anos de vigência, como parte do processo de concessão dos aeroportos estaduais promovido pelo Governo do estado de São Paulo. A gestão privada prevê investimentos direcionados à modernização da infraestrutura, ampliação do terminal de passageiros, qualificação dos serviços aeroportuários e melhoria dos sistemas de segurança operacional e navegação aérea.

De 2015 a 2019, período anterior à pandemia da Covid-19, o aeroporto de Presidente Prudente registrou um crescimento médio anual expressivo de 28,4% na movimentação de cargas. No mesmo intervalo, o fluxo de passageiros apresentou um crescimento de 4,4% ao ano, , com leve retração observada nos anos de 2016 e 2017.

Em 2024, o aeroporto movimentou mais de 389 toneladas de cargas, superando o volume registrado em 2019, pré-Covid-19. Durante a fase de recuperação pós primeira onda da pandemia, Presidente Prudente apresentou uma retomada acelerada, com crescimento médio anual de 36,5% na movimentação de cargas. No mesmo período, a movimentação de passageiros cresceu, em média, 32,4% ao ano. Todavia, o total de passageiros movimentados pelo aeroporto de Presidente Prudente, em 2024, ainda se manteve abaixo do patamar observado em 2019, conforme a

Figura 5.76.

Figura 5.76 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Presidente Prudente

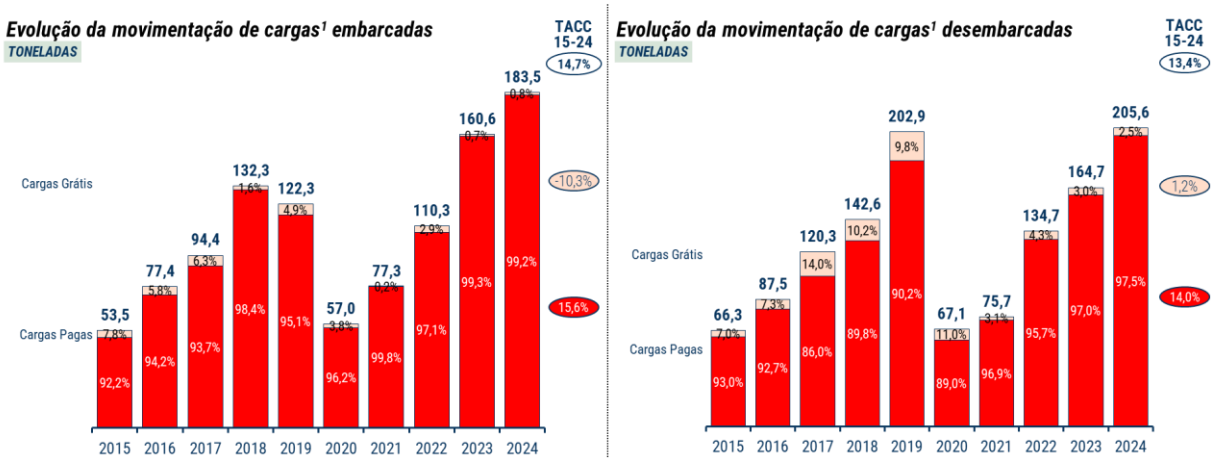


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
2) Inclui passageiros pagos e passageiros grátis

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

A movimentação de cargas pagas apresentou um crescimento médio anual de 15,6% para as cargas embarcadas e 14,0% para as desembarcadas, entre 2015 e 2024. Não foram registrados volumes de mala postal ao longo desse período. No que se refere as cargas grátis movimentadas no aeroporto de Presidente Prudente, observou-se uma redução de 5,5 pontos percentuais em sua representatividade frente às cargas desembarcadas, além de uma retração média anual de 2,9% em seu volume absoluto. Esses indicadores reforçam a consolidação das cargas pagas como principal modalidade operacional do aeroporto, conforme evidenciado na Figura 5.77.

Figura 5.77 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Presidente Prudente por tipo de carga

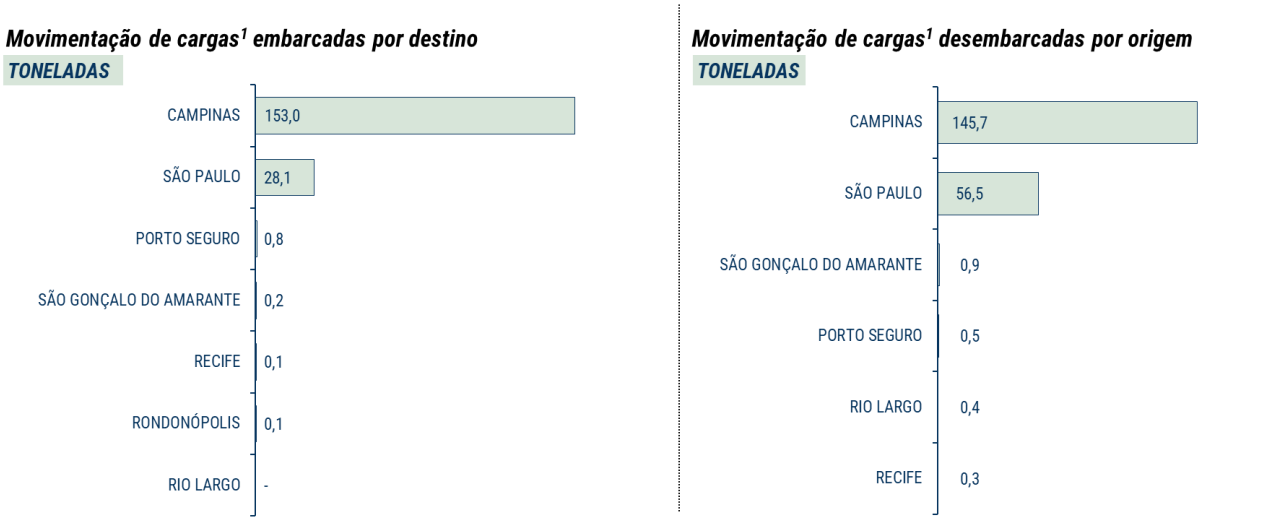


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.78 demonstra, o principal parceiro comercial do aeroporto de Presidente Prudente, no que tange movimentação de cargas em 2024, foi o aeroporto de Viracopos, responsável por 77,3% do total absoluto de cargas. Na sequência, como segundo parceiro mais relevante na movimentação de cargas, destaca-se o aeroporto de Congonhas, na capital paulista, com representatividade de 21,9%. Juntos, esses dois aeroportos representaram mais de 99% de todas as movimentações de Presidente Prudente, reforçando a importância logística do aeroporto com os dois principais aeródromos do estado de São Paulo.

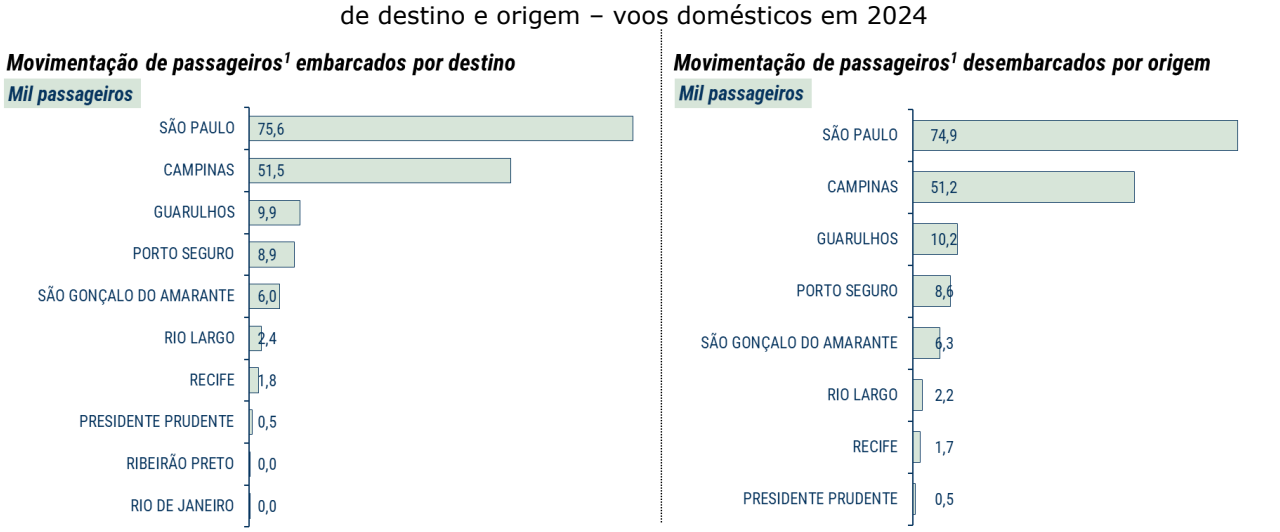
Figura 5.78 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Presidente Prudente por cidade de destino e origem – em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.79, em 2024, a movimentação de passageiros no aeroporto de Presidente Prudente apresentou alta concentração em três principais destinos e origens. Congonhas foi responsável por 48,1% tanto dos embarques quanto dos desembarques, seguido por Campinas (32,9%) e Guarulhos (6,4%). Somados, os três principais aeroportos do estado responderam por 87,5% de toda a movimentação de passageiros registrada no terminal de Presidente Prudente ao longo do ano.

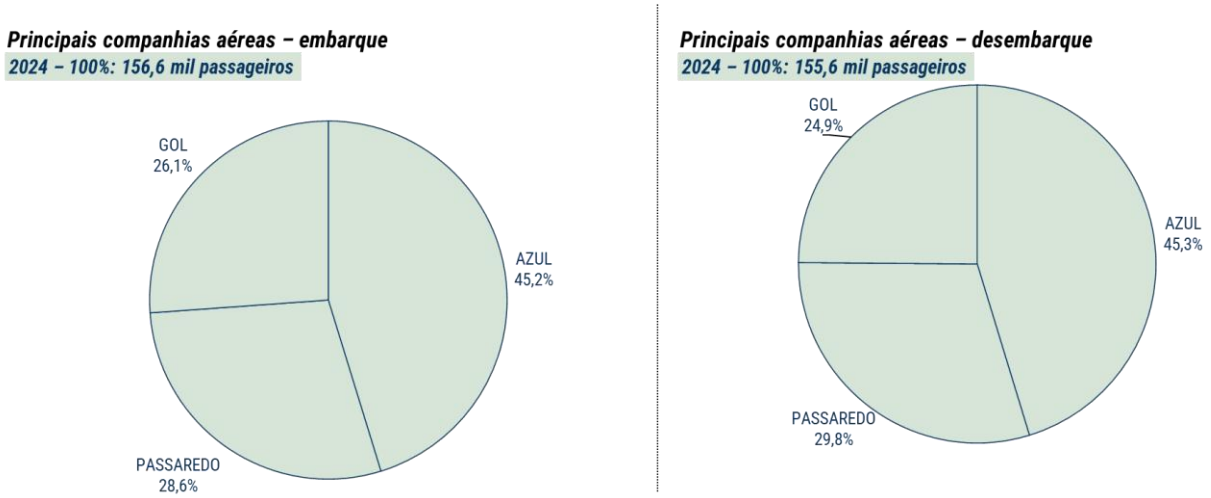
Figura 5.79 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Presidente Prudente por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.80, os principais destinos e origens dos passageiros do aeroporto de Presidente Prudente em 2024 concentraram-se nos aeroportos de Congonhas – principal hub da GOL –, Viracopos – principal hub da Azul – e Guarulhos. A movimentação foi concentrada em três companhias aéreas: Azul, responsável por 45,2% dos passageiros, seguida da Passaredo (VoePass) com 29,3% e da GOL com 25,5%.

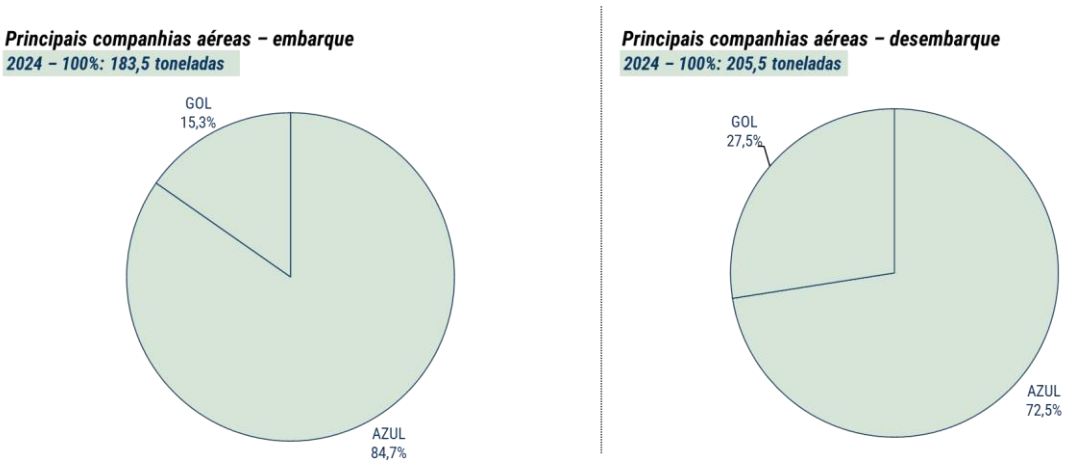
Figura 5.80 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Presidente Prudente por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.79, os principais aeroportos de origem e destino da movimentação de cargas aeroviárias em Presidente Prudente são Viracopos e Congonhas. Em função dessa malha de conexão, as duas companhias aéreas predominantes na operação de cargas no terminal foram a Azul Linhas Aéreas Brasileiras e a GOL Linhas Aéreas Inteligentes, responsáveis por 78,3% e 21,7% do volume total movimentado, respectivamente. A Azul se destacou ainda mais nas operações de embarque, com 84,7% do total, e manteve também uma participação expressiva no desembarque, respondendo por 72,5% das cargas movimentadas no aeroporto conforme Figura 5.81.

Figura 5.81 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Presidente Prudente em voos comerciais e companhia aérea - em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.4 Aeroporto Estadual Dario Guarita – Araçatuba (SBAU/ARU)

No caso do Aeroporto Estadual Adhemar de Barros, os dados evidenciam um perfil regional marcado pela forte vocação logística, com destaque para a movimentação de cargas e para a

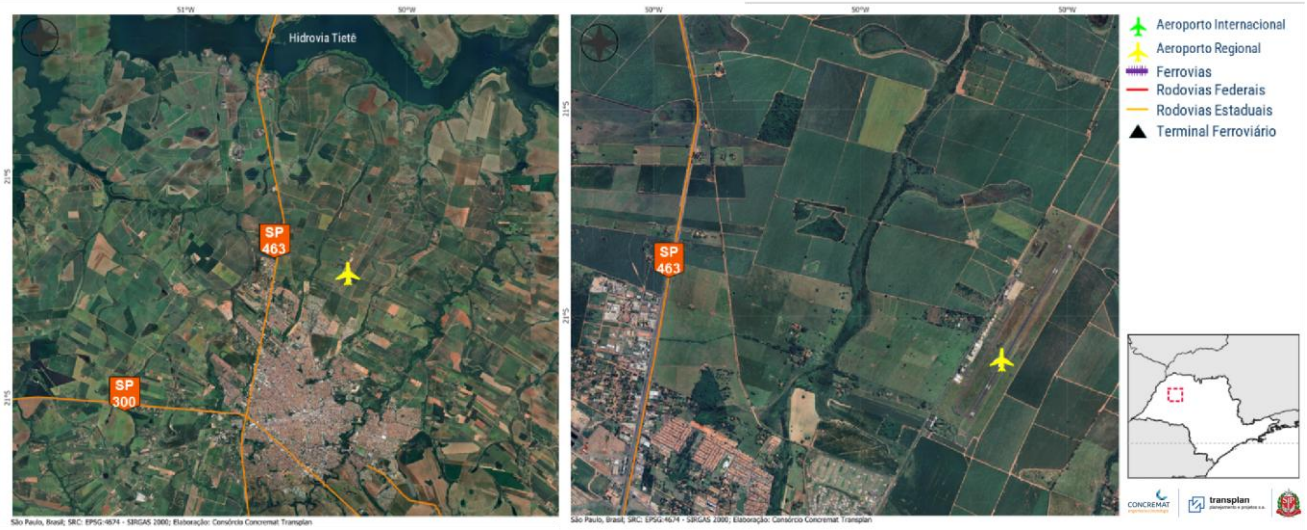
integração consistente com os aeroportos de Viracopos e Congonhas. Embora a recuperação pós-pandemia tenha sido mais intensa no segmento de cargas do que no de passageiros, o terminal mantém função relevante no atendimento às demandas do oeste paulista, especialmente como elo de conexão aérea com os principais hubs do estado.

O aeroporto Estadual Dario Guarita (SBAU/ARU) é o principal terminal aéreo do município de Araçatuba. O aeroporto está localizado no noroeste do estado de São Paulo. Situado a aproximadamente 530 km da capital, o aeroporto exerce papel estratégico na conectividade regional, viabilizando o transporte de passageiros e o escoamento de cargas de pequeno porte. Sua infraestrutura contempla uma pista de 2.120m x 35m, com capacidade operacional para aeronaves de código 3C. O aeroporto dispõe ainda de um terminal de passageiros com estrutura funcional para voos regulares e executivos.

Projetado para atender operações comerciais e executivas, o aeroporto desempenha papel estratégico no suporte à dinâmica econômica da região. Inserido na Mesorregião de Araçatuba, caracterizada por forte vocação agroindustrial, com destaque para as culturas de cana-de-açúcar, citros e pecuária de corte.

Seu fácil acesso pela Rodovia Elyeser Montenegro Magalhães (SP-463) e pela Rodovia Marechal Rondon (SP-300), garante uma integração rodoviária eficiente tanto para passageiros quanto para o transporte de cargas. De fato, como apresentado na Figura 5.82 a seguir, o Aeroporto se encontra a menos de 9 km ao norte do centro de Araçatuba, a 7 km da SP-463 e a 12 km da Rodovia SP-300, este um importante corredor que interliga toda a região de influência de Araçatuba-SP. É importante citar que o aeroporto também se encontra a 19 km da hidrovia do Tietê, porém, não há possibilidade de integração multimodal com a hidrovia atualmente.

Figura 5.82 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Araçatuba



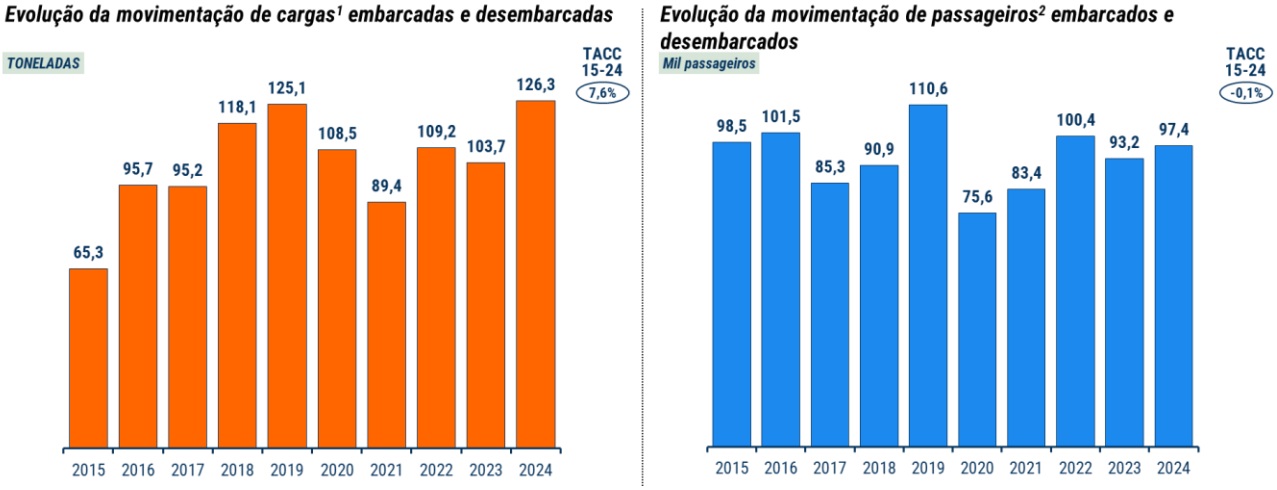
Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O contexto urbano de Araçatuba, aliado à dinâmica econômica regional, consolida o aeroporto como vetor de desenvolvimento, especialmente nas cadeias produtivas ligadas ao agronegócio e à logística regional. Desde 2021, o terminal é operado pela concessionária aeroportos Paulista (ASP), resultado dos processos de concessão aeroportuária promovidos pelo estado de São Paulo. A concessão tem vigência de 30 anos e prevê investimentos em modernização da infraestrutura física, ampliação do terminal de passageiros e aperfeiçoamento dos sistemas de segurança operacional.

Entre 2015 e 2024, o aeroporto apresentou um crescimento médio anual de 7,6% em movimentação de cargas e reportou uma retração marginal média anual de 0,1% na movimentação de passageiros. Diferentemente de outros aeroportos do estado de São Paulo,

Araçatuba teve uma queda de movimentação de cargas e passageiros no período da Covid-19 de menos de 35%, enquanto outros aeroportos apresentaram quedas de mais de 50% e outros chegando aos 80%, como o caso de São José dos Campos.

Figura 5.83 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Araçatuba

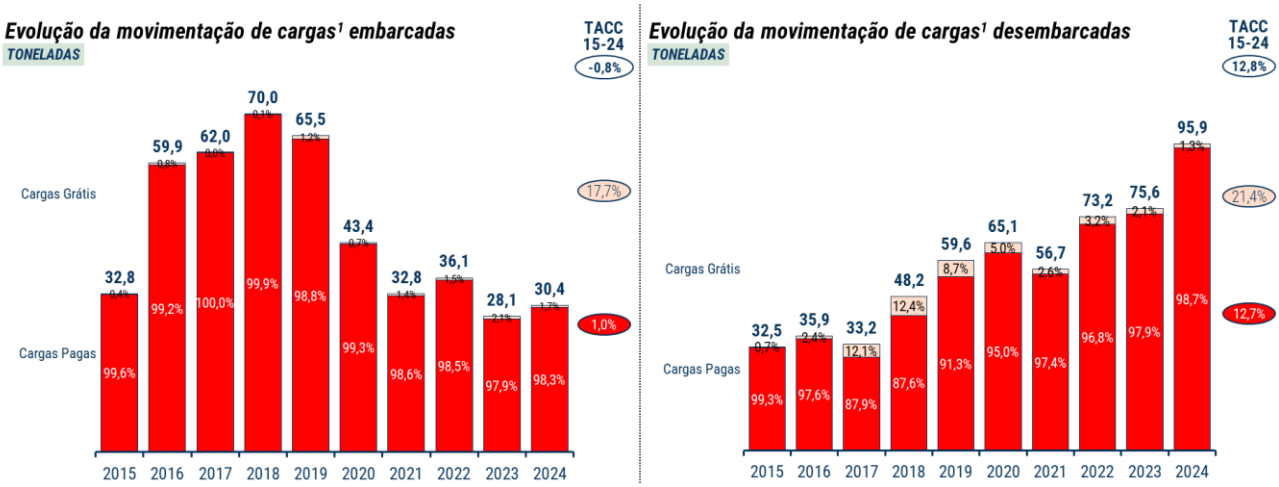


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Como apresentado na Figura 5.83, entre 2015 e 2024, a movimentação de cargas no aeroporto de Araçatuba foi majoritariamente composta por cargas pagas, que representaram mais de 97% do total movimentado nesse período. Ao analisar especificamente o desembarque de cargas pagas, observa-se um crescimento médio anual de 12,7%.

As cargas grátis também apresentaram crescimento, tanto nas operações de embarque quanto de desembarque, com médias anuais de aumento de 17,7% e 21,4%, respectivamente, ao longo da última década. Já em relação às malas postais, não houve qualquer registro de movimentação entre 2015 e 2024.

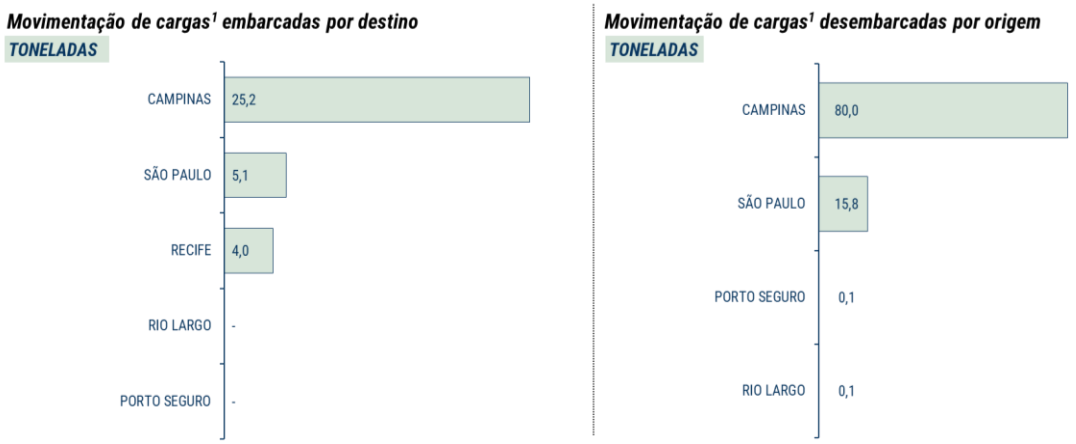
Figura 5.84 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Araçatuba por tipo de carga



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Em 2024 o aeroporto de Araçatuba realizou operações de carga com 5 outros aeroportos brasileiros. Dentre esses, o aeroporto de Viracopos concentrou 73,3% do volume total movimentado, consolidando-se como o principal parceiro logístico de Araçatuba, como evidenciado na Figura 5.85. Em seguida, destacam-se o aeroporto de Congonhas, com 14,9%, e o aeroporto de Recife, com 11,7%. Juntos, esses três aeroportos foram responsáveis por 99,8% de toda a movimentação de cargas registrada em 2024.

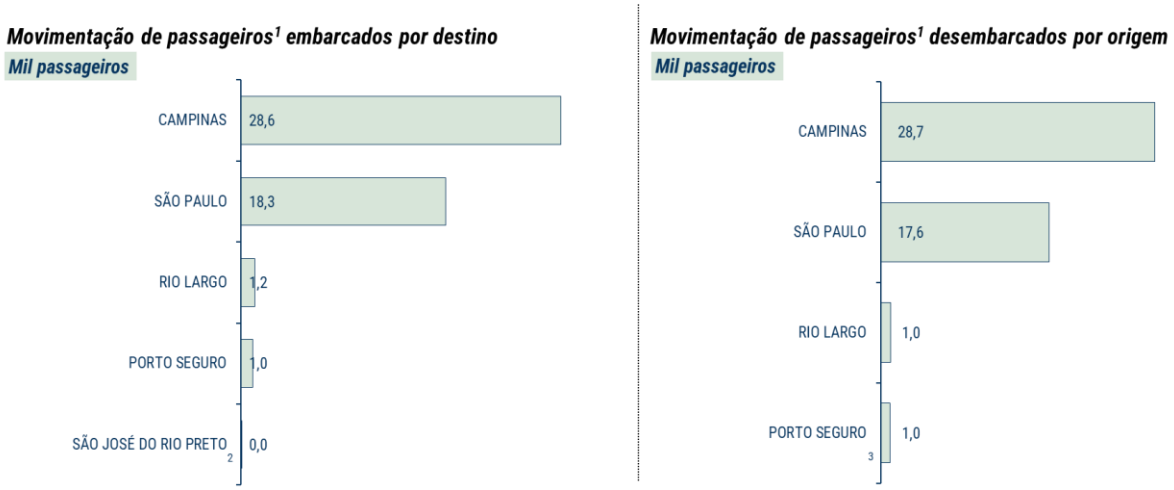
Figura 5.85 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Araçatuba por cidade de destino e origem – em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.86, assim como observado na movimentação de cargas, o aeroporto de Araçatuba apresentou, em 2024, um fluxo de passageiros fortemente concentrado em Viracopos e Congonhas, que responderam por 95,5% de todos os embarques e 95,8% de todos os desembarques registrados no terminal ao longo do ano.

Figura 5.86 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Araçatuba por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



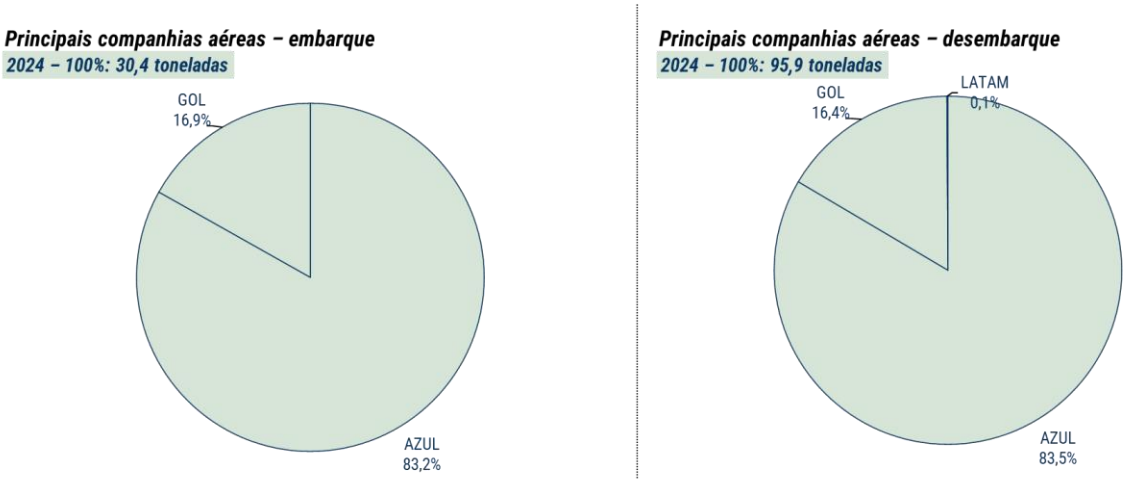
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Como resultado da forte integração logística entre o aeroporto de Viracopos e Congonhas, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras se destacou como a principal operadora de cargas em 2024, sendo

responsável por aproximadamente 83,1% das cargas embarcadas e 83,5% das cargas desembarcadas.

O segundo aeroporto mais representativo nas conexões logísticas com Araçatuba foi o aeroporto de Congonhas. Como reflexo dessa integração, a GOL Linhas Aéreas Inteligentes foi responsável por 0,6% das cargas embarcadas e 12,0% das cargas desembarcadas, conforme apresentado na Figura 5.87. A LATAM, no aeroporto de Araçatuba, registrou apenas um voo no ano de 2024, sendo responsável por menos de 0,1% de toda a movimentação de cargas desembarcadas.

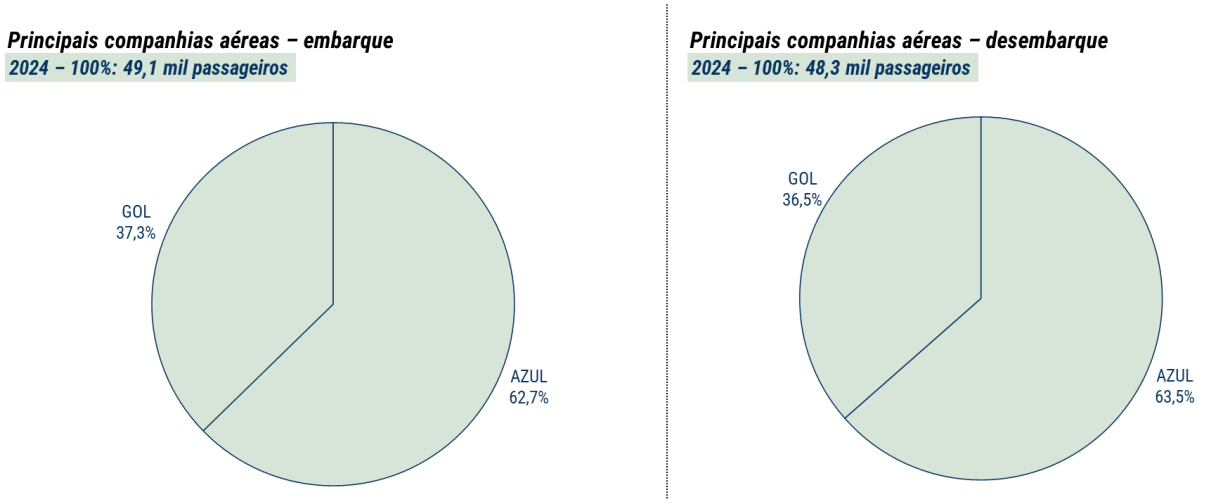
Figura 5.87 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Araçatuba em voos comerciais e companhia aérea - em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a Figura 5.88, em 2024 a movimentação de passageiros no aeroporto de Araçatuba foi concentrada em apenas duas companhias aéreas. A Azul respondeu por 62,7% dos embarques e 63,5% dos desembarques, enquanto a GOL representou 37,3% dos embarques e 36,5% dos desembarques.

Figura 5.88 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Araçatuba por companhia aérea – nacional em 2024



Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

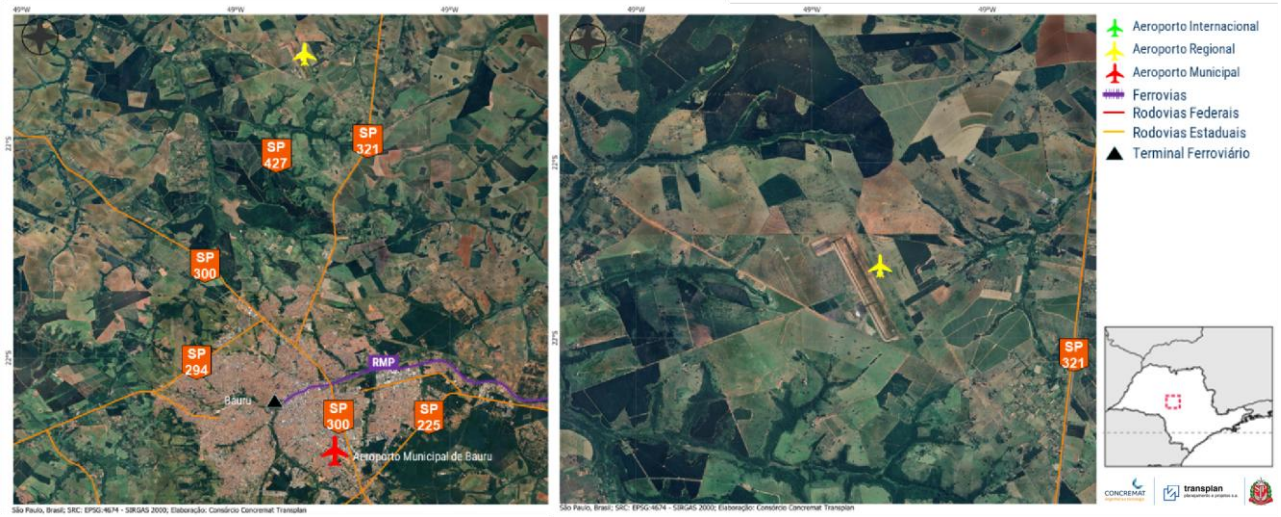
No Aeroporto Estadual Dario Guarita, observa-se um perfil regional marcado por estabilidade relativa durante o período pandêmico e por forte concentração operacional, sobretudo nas conexões com Viracopos e Congonhas. A predominância de cargas pagas e a menor volatilidade dos volumes movimentados conferem ao terminal uma função específica no atendimento às demandas logísticas do noroeste paulista, ainda que com limitações estruturais em termos de diversificação de rotas e integração multimodal.

5.2.2.5 Aeroporto Estadual Moussa Nakhl Tobias – Bauru/Arealva (SBAE/JTC)

O aeroporto Moussa Nakhl Tobias - Bauru/Arealva (SBAE/JTC) é um dos principais terminais aeroviários do interior paulista. Inaugurado em 2006, foi concebido para substituir o antigo aeroporto urbano de Bauru e atender à crescente demanda regional por serviços aéreos de passageiros e cargas. Seu projeto moderno contempla uma pista de 2.010m x 45m, com infraestrutura compatível com aeronaves de médio porte. Há possibilidade de eventuais operações especiais com aeronaves categoria D. A capacidade estimada é de até 500 mil passageiros por ano, reforçando a importância do aeroporto para o desenvolvimento logístico e econômico da macrorregião.

Como pode ser percebido na Figura 5.89, o aeroporto está localizado no município de Arealva, a aproximadamente 18 km ao norte do centro de Bauru, cidade polo do centro-oeste paulista e a 33 km ao sul da sede de Arealva. Implantado à 5 km da Rodovia SP-321 que dá acesso à Rodovia Marechal Rondon (SP-300) localizada a 17 km ao sul do aeroporto, o terminal possui acesso rodoviário facilitado. Essa configuração permite integração com o corredor logístico que conecta o interior do estado às principais capitais brasileiras. O aeroporto também se localiza a 65 km do terminal hidroviário e ferroviário de Pederneiras-SP, importante polo logístico do estado de São Paulo. No sul de Bauru, fica localizado o antigo aeroporto municipal, substituído pelo Aeroporto Moussa Nakhl Tobias no atendimento às operações regulares.

Figura 5.89 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Baurú/Arealva



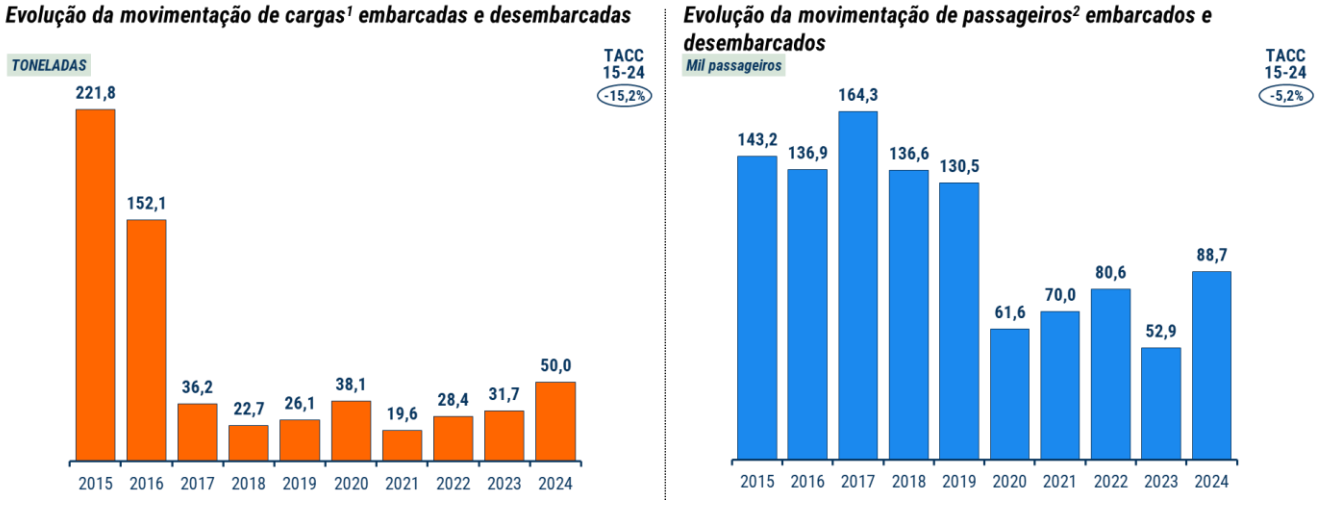
Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O entorno do aeroporto caracteriza-se por áreas rurais, zonas de expansão industrial e logística. Soma-se a isso a proximidade de polos universitários e centros hospitalares de Bauru, o que reforça a vocação do aeroporto para transporte de passageiros e suporte ao escoamento de cargas expressas.

A partir de 2021, foi incluído no lote de concessões da Rede Voa-SP, atualmente operado pela Rede VOA aeroportos. A concessão prevê investimentos na modernização dos terminais de passageiros, ampliação dos sistemas de segurança operacional e melhorias na acessibilidade viária.

Em 2024 o aeroporto de Arealva movimentou mais de 49 toneladas de carga e 88,72 mil passageiros, registrando um crescimento médio anual de 9,5% na movimentação de cargas e 12,9% no volume de passageiros a partir do período do início da Covid-19 (de 2020 a 2024). Comparado ao período pré-pandemia, o volume de cargas transportadas em 2024 superou o total absoluto registrado em 2017. No entanto, a movimentação de passageiros apresentou uma retração de 32% nesse mesmo período, conforme a Figura 5.90.

Figura 5.90 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Bauru/Arealva

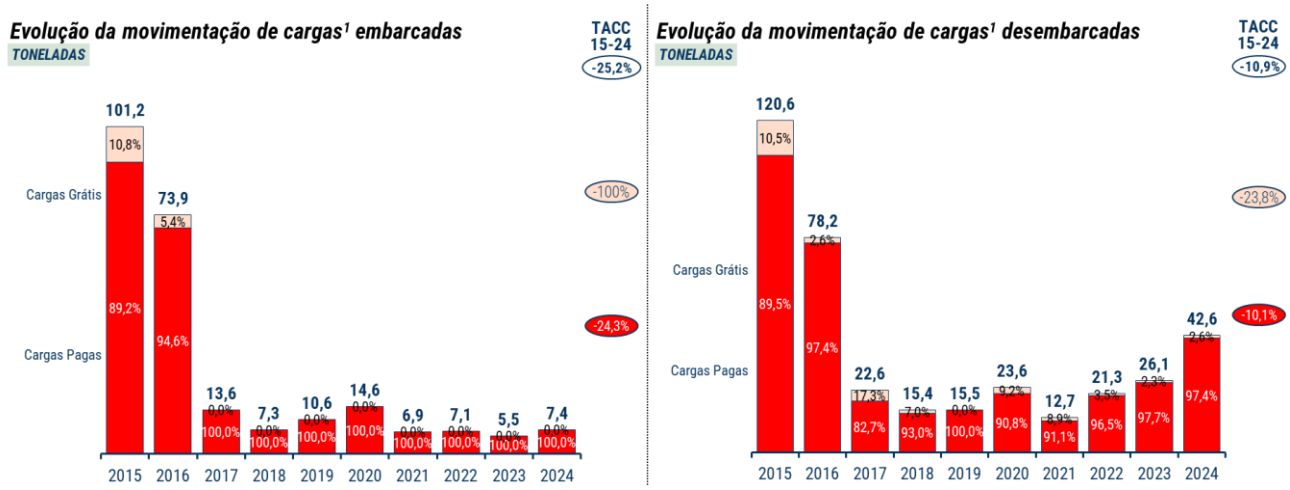


1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Como evidenciado na

Figura 5.91, no período de dez anos a movimentação de cargas no aeroporto de Arealva apresentou retração expressiva, com retração média anual de 25,2% nas cargas embarcadas e 10,9% nas desembarcadas, totalizando uma retração acumulada de 77,5%. No mesmo período o aeroporto não registrou nenhum transporte de mala postal. As cargas grátis, por sua vez, apresentaram uma queda superior a 95%, movimentando apenas 1,1 toneladas em 2024.

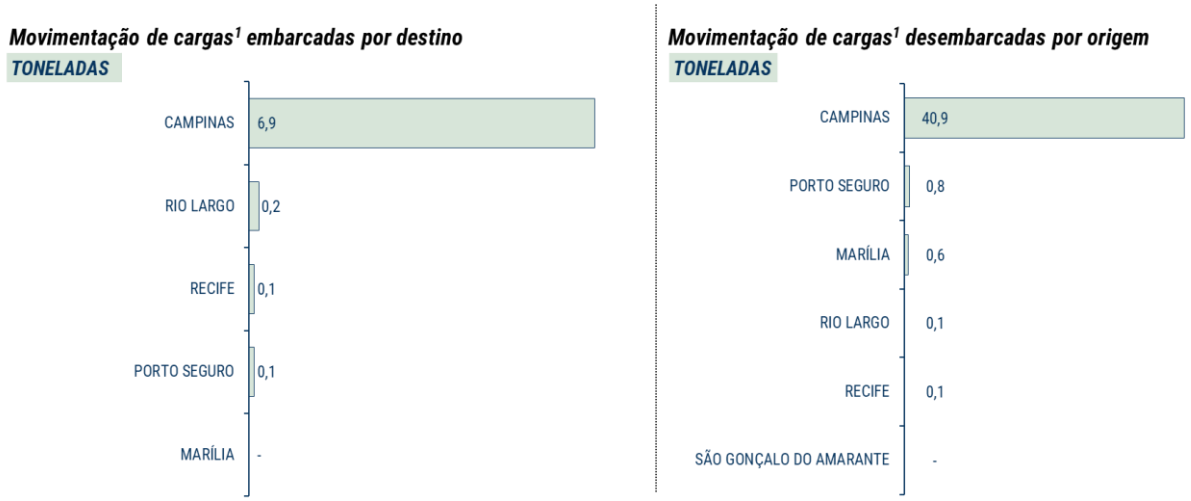
Figura 5.91 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Bauru/Arealva por tipo de carga



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Em 2024, o aeroporto de Arealva realizou movimentações de cargas com apenas seis aeroportos, sendo o principal parceiro comercial, no que tange movimentação de cargas, o aeroporto de Viracopos, responsável por 95,6% de todas as movimentações de cargas.

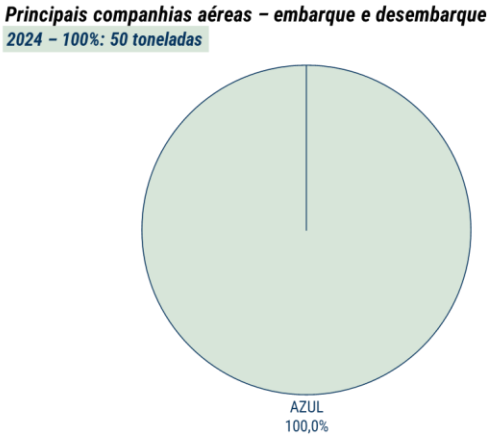
Figura 5.92 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Bauru/Arealva por cidade de destino e origem – em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

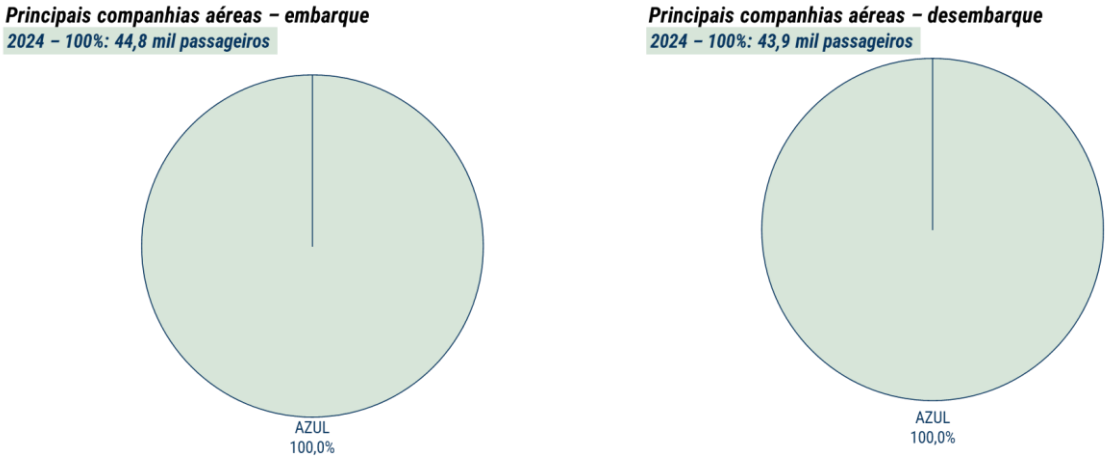
A Linhas Aéreas Brasileiras foi a única companhia aérea a operar no aeroporto de Arealva em 2024, concentrando integralmente as operações de passageiros e cargas no terminal, totalizando 50 toneladas de carga e 98,7 mil passageiros, conforme apresentado na Figura 5.93 e Figura 5.94.

Figura 5.93 - Movimentação de cargas aeroviárias no aeroporto de Bauru/Arealva em voos comerciais e companhia aérea em 2024



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correio
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Figura 5.94 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Bauru/Arealva por companhia aérea – nacional em 2024

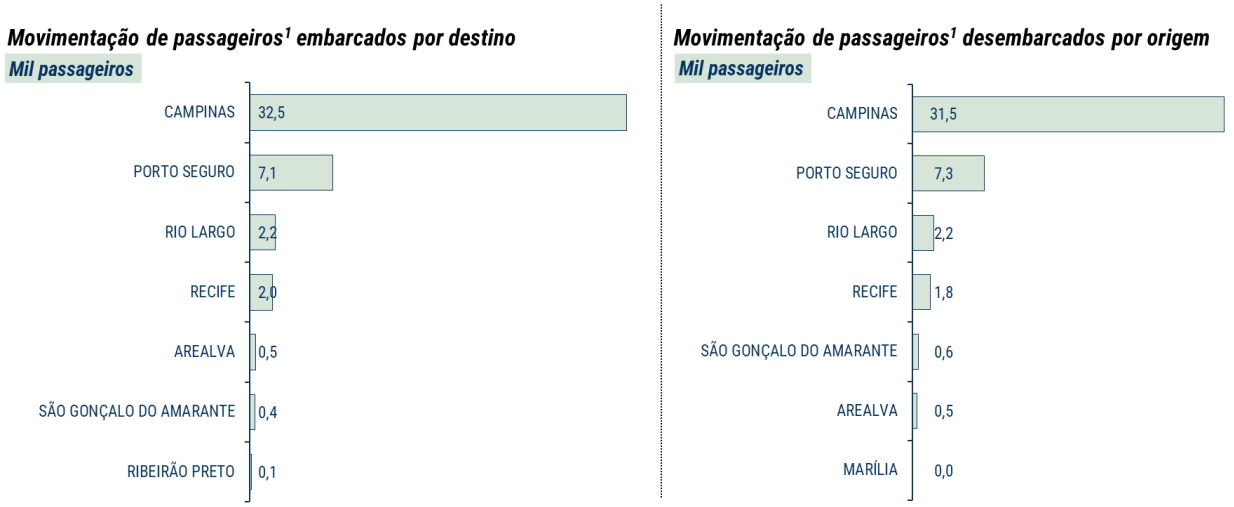


Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Conforme a

Figura 5.95, na movimentação de passageiros registrada em 2024, o Aeroporto de Arealva apresentou sete origens ou destinos. Viracopos foi o principal, concentrando 72,5% de todos os embarques e 71,8% dos desembarques. Na sequência, Porto Seguro ocupou a segunda posição, respondendo por 15,9% dos embarques e 16,6% dos desembarques.

Figura 5.95 - Movimentação de passageiros aeroviários no aeroporto de Bauru/Arealva por cidade de destino e origem – voos domésticos em 2024



Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

Nesse contexto, o Aeroporto Estadual Moussa Nakhl Tobias apresenta características singulares no conjunto dos aeroportos regionais paulistas, combinando infraestrutura projetada para operações de médio porte e localização estratégica no eixo Bauru–Arealva. Apesar da elevada concentração operacional e das oscilações recentes na movimentação de cargas e passageiros, o terminal mantém potencial de consolidação como vetor logístico regional, especialmente em função de sua capacidade instalada e da articulação com corredores rodoviários estruturantes.

5.2.2.6 Aeroporto Estadual Frank Miloye Milenkovich – Marília (SBML/MII)

O aeroporto Estadual Frank Miloye Milenkovich (SBML/MII) é o principal terminal aéreo da cidade de Marília e região, integrando o sistema de aviação regional do estado de São Paulo. Com infraestrutura voltada para a aviação comercial regional, executiva e geral, o aeroporto contribui para o escoamento da produção econômica e no fortalecimento da mobilidade regional no interior paulista.

Localizada a aproximadamente 450 km da capital paulista, Marília é um relevante centro urbano e econômico do interior do estado, com cerca de 240 mil habitantes. Sua economia é marcada pela pulverização, com destaque para os setores agrícola, industrial, comercial e de serviços, além de abrigar importantes universidades e centros de saúde de referência regional. O acesso rodoviário à cidade é garantido por vias estratégicas como as Rodovias SP-294, SP-333 e a Rodovia federal Transbrasiliana (BR-153). Essa malha viária reforça o papel de Marília como um polo logístico e comercial regional. Como pode ser visto na Figura 5.96, o aeroporto de Marília fica a menos de 4 km a nordeste do centro de Marília. A partir desse ponto, conecta-se as rodovias SP-294 e BR-153, a cerca de 4 km ao sul, e à SP-333, a aproximadamente 8 km ao sudoeste. Não há terminais intermodais operacionais nas proximidades de integração logística do aeroporto, sejam eles ferroviários ou hidroviários. No entanto, o aeroporto municipal de Vera Cruz fica localizado a 16 km a leste do aeroporto regional de Marilia.

Figura 5.96 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Marília

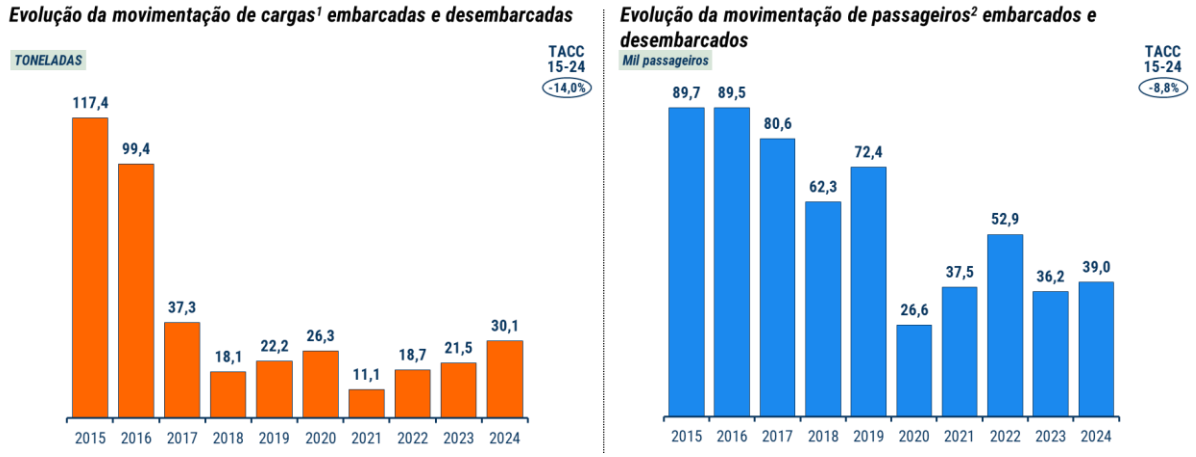
Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

A infraestrutura do aeroporto conta com uma pista de 1.700m x 35m, adequada para aeronaves de categoria 3C, como o ATR 72, Embraer 195, Boeing 737 e Airbus A320. O terminal dispõe de *taxiways*, porém não possui *stopways* nem *clearways*, o que limita parcialmente a operação de aeronaves de maior porte.

Operado atualmente pela Rede VOA aeroportos, o terminal era anteriormente administrado pelo Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP) e foi incluído, em 2021, no lote de concessões da Rede Voa-SP. O contrato de concessão tem vigência de 30 anos e prevê investimentos na modernização dos terminais de passageiros, ampliação dos sistemas de segurança operacional e melhorias na acessibilidade viária.

Conforme evidenciado na Figura 5.97, entre 2015 e 2024 o aeroporto de Marília registrou um decréscimo médio anual de 14,0% na movimentação de cargas. No mesmo período, o volume de passageiros apresentou redução média de 8,8% ao ano.

Figura 5.97 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Marília



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

No primeiro ano da pandemia da Covid-19 (2020), houve um aumento de 18,5% na movimentação de cargas em comparação a 2019. Por outro lado, o fluxo de passageiros, que já estava em queda desde 2017, foi ainda mais impactado pela suspensão de algumas rotas aéreas durante 2020 e 2021.

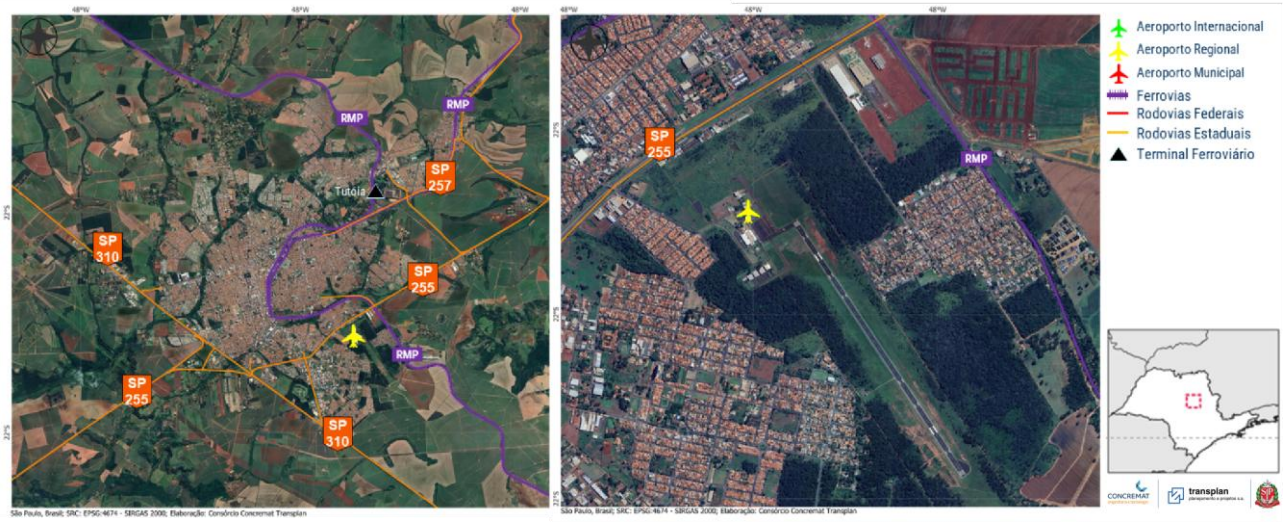
Em 2022, o aeroporto registrou um crescimento expressivo no número de passageiros em relação ao ano anterior, contudo, esse patamar não se consolidou nos anos subsequentes, apresentando uma retração média de 14,13%.

5.2.2.7 Aeroporto Estadual Bartolomeu de Gusmão – Araraquara (SBAQ/AQA)

O aeroporto Estadual Bartolomeu de Gusmão (SBAQ/AQA), localizado no município de Araraquara, desempenha um papel relevante na mobilidade aérea do interior paulista, com foco em voos comerciais regionais, operações de aviação geral, transporte aeromédico e voos fretados. Situado a cerca de 5 km do centro urbano, o terminal é facilmente acessado pela Rodovia Washington Luís (SP-310). Essa rodovia integra Araraquara ao sistema rodoviário estadual e a importantes vias como as rodovias Anhanguera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348), favorecendo sua função logística e de conectividade.

Araraquara, localizada a aproximadamente 270 km da capital paulista, é um polo regional com presença nos setores agrícola, industrial, comercial e educacional, integrando a Mesorregião de São Carlos. Nesse contexto, o aeroporto se consolida como um ativo de infraestrutura essencial para apoiar a dinâmica produtiva local e garantir eficiência na mobilidade de passageiros e cargas de pequeno porte. Como pode ser visto na Figura 5.98, ao aeroporto fica a menos de 8 km a sudeste do centro de Araraquara, junto à SP-255. Essa rodovia interliga o aeroporto à rodovia Washington Luís (SP-310), localizada a 4,5 km ao sul, importante corredor logístico estadual que conecta Araraquara a São Carlos, a sudeste e a Catanduva e São José do Rio Preto a Noroeste. O aeroporto também fica a 5,5 km da estação ferroviária de Araraquara que faz parte da Rumo Malha Paulista, porém sem integração intermodal com o sistema ferroviário.

Figura 5.98 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Araraquara



Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

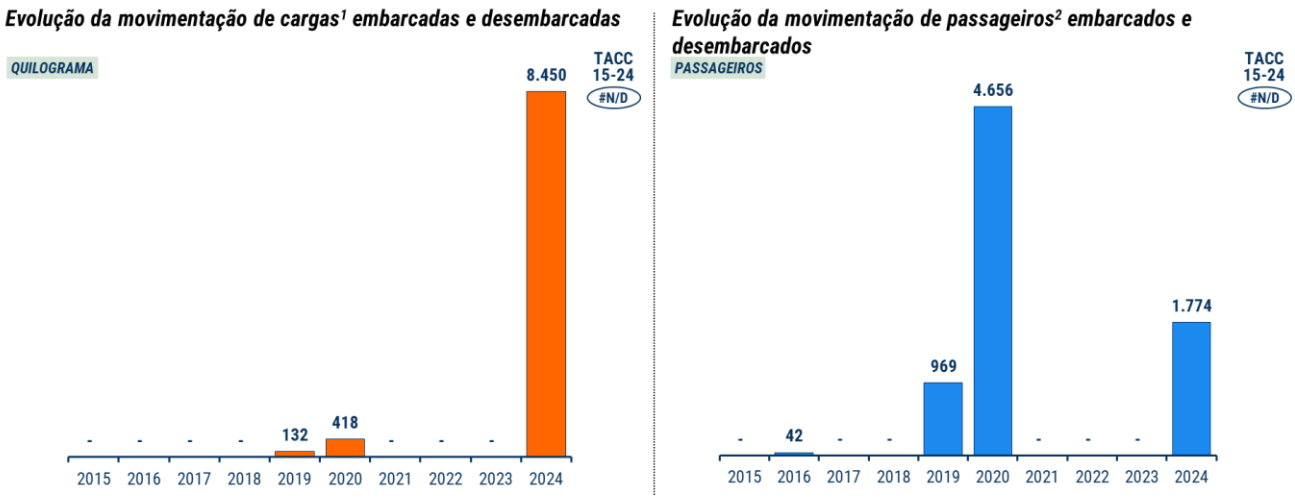
A infraestrutura do aeroporto possui uma pista com 1.800m x 30m, com capacidade operacional para aeronaves de código 3C. O terminal é operado pela Rede VOA aeroportos, após ser incluído, em 2021, no lote de concessões da Rede Voa-SP, que anteriormente estavam sob gestão do Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A concessão, com vigência de 30 anos, prevê investimentos na modernização do terminal de passageiros, aprimoramento dos

sistemas de segurança operacional, melhorias na acessibilidade e desenvolvimento de soluções logísticas integradas.

Conforme evidenciado na Figura 5.99, o aeroporto de Araraquara apresentou movimentações pontuais tanto de cargas quanto de passageiros no período entre 2015 e 2024. No que se refere às cargas, não foram registrados volumes entre 2015 e 2018, passando a contabilizar 132kg em 2019 e 418kg em 2020. Após um intervalo de três anos sem registros, em 2024 o aeroporto alcançou um volume expressivo de 8.450kg, caracterizando um resultado pontual e máximo no período analisado.

Em relação ao transporte de passageiros, o período também foi marcado por operações esporádicas. Destaca-se um pico em 2020, quando foram movimentados 4.656 passageiros, volume concentrado no primeiro trimestre, antes da suspensão das operações comerciais em função da pandemia da Covid-19. Nos anos subsequentes não houve registros, até que, em outubro de 2024, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras retomou os voos comerciais, resultando na movimentação de 1.774 passageiros até o final do ano.

Figura 5.99 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Araraquara



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.8 Aeroporto Estadual Arthur Siqueira – Bragança Paulista (SBBP/BJP)

O aeroporto Estadual Arthur Siqueira (SBBP/BJP), localizado em Bragança Paulista, é um dos principais aeródromos executivos do interior de São Paulo. Voltado majoritariamente à aviação geral, ao táxi aéreo e às operações de treinamento aeronáutico, o aeroporto atende uma demanda crescente de aeronaves de pequeno porte. Esse perfil reflete o dinamismo econômico da região e a busca por alternativas de mobilidade executiva.

Bragança Paulista está situada a cerca de 90 km da capital paulista, na região da Serra da Mantiqueira, com acesso facilitado por importantes rotas logísticas como a Rodovia Fernão Dias (BR-381) e a Rodovia Dom Pedro I (SP-065). O município, com aproximadamente 170 mil habitantes, apresenta forte desempenho nos setores de serviços, agricultura especializada (como frutas e flores) e indústrias de menor escala, elementos que contribuem para a importância do aeroporto regional. O aeroporto fica a 5 km do centro de Bragança Paulista, na região sul da cidade. Como pode ser visto na Figura 5.100 o aeroporto fica a 3,7 km a oeste da rodovia Fernão Dias (BR-381). Por meio dessa via, conecta-se à Rodovia Dom Pedro I (SP-065), localizada a 18,7 km, garantindo acesso a dois importantes corredores logísticos que permitem a integração com os polos logísticos localizados na divisa do estado com Minas Gerais na cidade de Extrema-MG, bem como com a região de Campinas-SP.

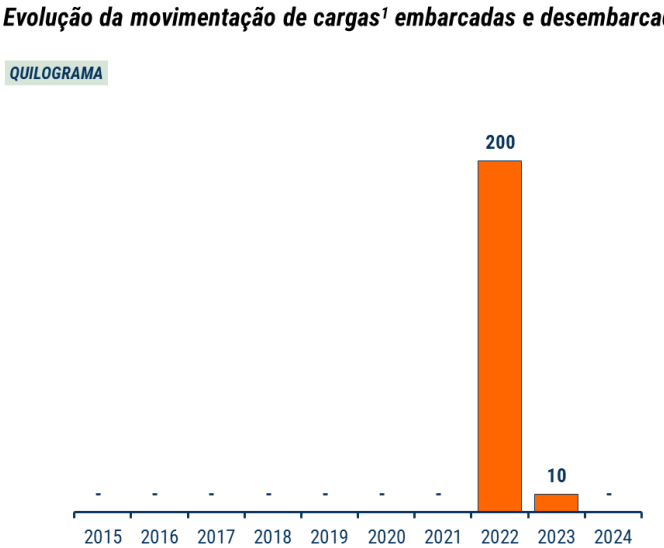
Figura 5.100 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Bragança Paulista

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Sua infraestrutura conta com uma pista de 1.200m x 30m, além de três *taxiways* principais, o que garante flexibilidade operacional para aeronaves de pequeno porte. Essa estrutura é adequada às demandas da aviação geral e executiva, com perfil operacional voltado a voos particulares, instrução de voo e serviços especializados.

Operado pela Rede VOA aeroportos, o aeroporto Arthur Siqueira foi incluído, em 2017, no lote de concessões da Rede Voa-SP, que anteriormente estava sob a gestão do Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A concessão prevê um contrato com vigência até 2049, com investimentos direcionados à modernização da infraestrutura física, aprimoramento dos sistemas de segurança operacional, ampliação da capacidade de atendimento e integração logística regional. Conforme apresentado na Figura 5.101, o aeroporto de Bragança Paulista não registrou movimentação de passageiros no período de 2015 a 2024. No entanto, observa-se na Figura 5.101, atividade pontual de cargas nos anos de 2022 e 2023, totalizando 200kg e 10kg, respectivamente, indicando operações de caráter eventual, sem regularidade operacional.

Figura 5.101 - Evolução da Movimentação de cargas no aeroporto de Bragança Paulista



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

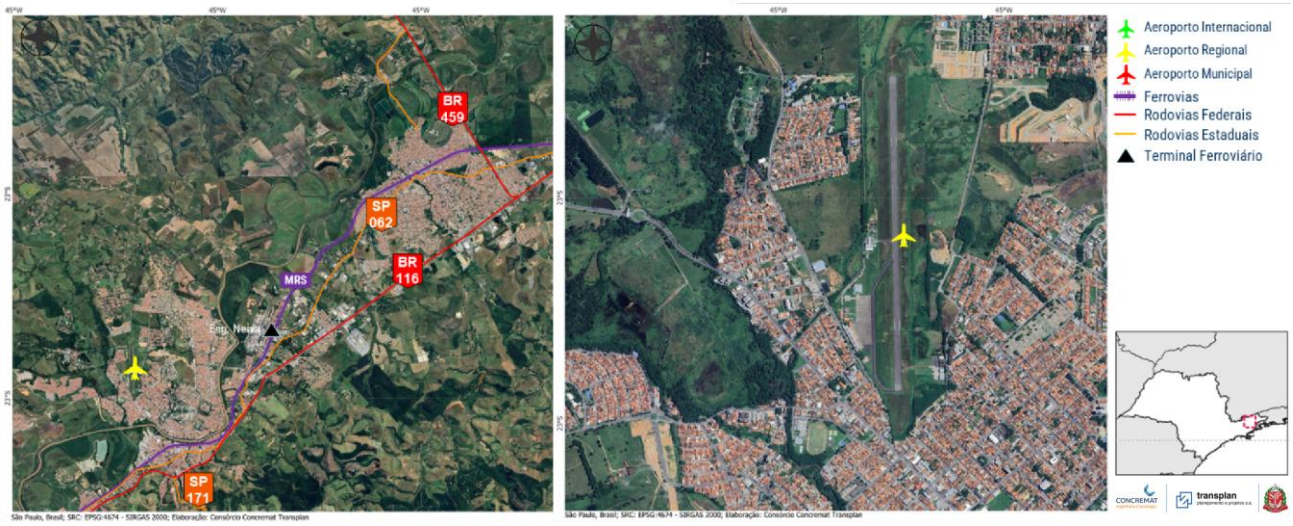
5.2.2.9 Aeroporto Estadual Edu Chaves – Guaratinguetá (SBGW/GUJ)

O aeroporto Estadual de Edu Chaves (SBGW/GUJ), situado em Guaratinguetá, desempenha um papel relevante na conectividade aérea regional do Vale do Paraíba, com operações voltadas à aviação geral, aviação agrícola e voos executivos. Apesar da ausência de voos comerciais regulares de grande porte, sua infraestrutura básica permite atender a uma ampla gama de serviços aéreos, sendo peça de apoio importante para a economia regional. Sua infraestrutura conta com uma pista de 1.551m x 30m, adequada às operações de aviação geral e executiva realizadas no terminal.

Localizado a aproximadamente 160 km da cidade de São Paulo, o aeroporto situa-se em uma posição estratégica no nordeste do estado, próxima a importantes centros como Aparecida, Taubaté e São José dos Campos. A cidade de Guaratinguetá, com cerca de 120 mil habitantes, possui uma economia diversificada, com destaque para os setores industrial, comercial e agrícola. O turismo religioso também se sobressai, especialmente em função do vínculo histórico com Santo Antônio de Guaratinguetá.

Como pode ser visto na Figura 5.102, o aeroporto se localiza a 3,2 km do centro de Guaratinguetá, no noroeste da cidade. O acesso ao aeroporto é favorecido por uma excelente malha rodoviária, com acesso facilitado pela Rodovia Presidente Dutra (BR-116) a menos de 5 km ao sul, conectando rapidamente Guaratinguetá a São Paulo, Rio de Janeiro e às regiões serranas do estado. O aeroporto também se localiza nas proximidades da ferrovia MRS e do terminal Engenheiro Neiva, a 8 km do aeroporto, embora não haja intermodal estruturada.

Figura 5.102- Localização e principais acessos modais do aeroporto de Guaratinguetá



Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

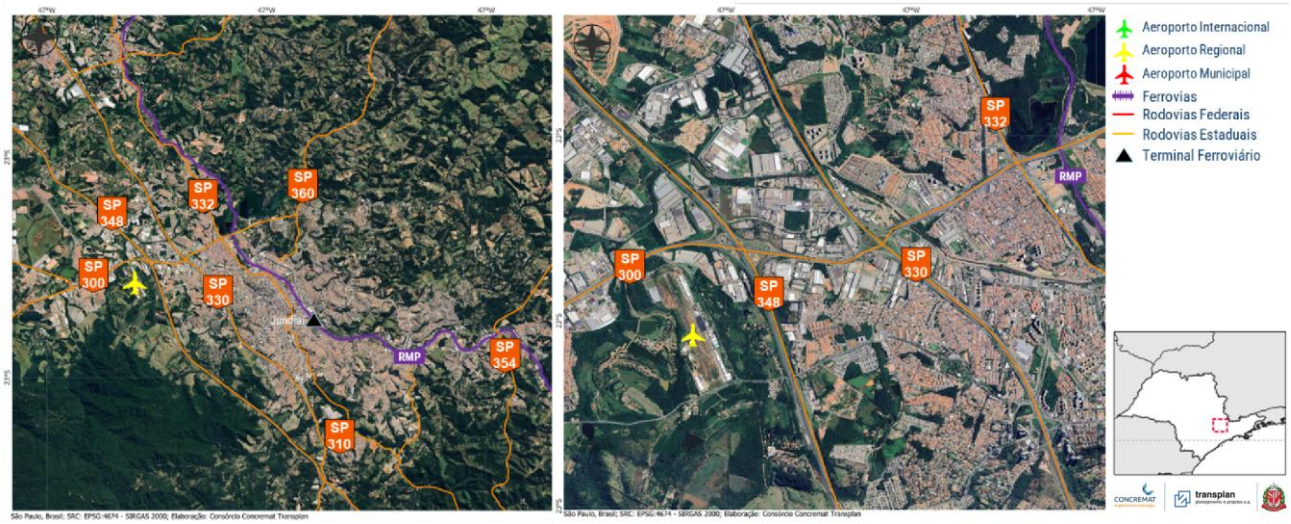
O aeroporto Estadual de Guaratinguetá é operado pela Rede VOA, após processo de concessão iniciado em 2021, que transferiu a gestão inicialmente exercida pelo Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A concessão, válida até 2051, prevê investimentos voltados à modernização da infraestrutura aeroportuária, à ampliação da segurança operacional e à requalificação da acessibilidade viária, além do incentivo ao desenvolvimento de atividades logísticas complementares.

5.2.2.10 Aeroporto Estadual Comandante Rolim Adolfo Amaro – Jundiaí (SBJD/QDV)

O aeroporto Estadual Comandante Rolim Adolfo Amaro (SBJD/QDV), localizado no município de Jundiaí, é amplamente reconhecido como um dos maiores polos de aviação geral do Brasil. Sua relevância se consolida pela intensa mobilidade executiva, pela expressiva atuação de operadores de táxi aéreo e pela concentração de centros de manutenção aeronáutica (MRO), além da formação de pilotos por aeroclubes e escolas certificadas.

Localizado a aproximadamente 60 km da capital paulista, o aeroporto está estrategicamente inserido em uma das regiões mais desenvolvidas do interior do estado de São Paulo. O município de Jundiaí integra a Região Metropolitana de Campinas e se destaca por seu forte desenvolvimento industrial, logística e de serviços, o que impulsiona a demanda por operações aéreas de pequeno e médio porte. O acesso é facilitado pelas Rodovias Anhanguera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348), que conectam o aeroporto aos principais centros econômicos do estado, incluindo São Paulo, Campinas e o eixo produtivo do interior. Essa inserção pode ser observada na Figura 5.103. O aeroporto fica a 7,5km a oeste do centro da cidade de Jundiaí, ficando a beira da SP-300 que o interliga com a Rodovia dos Bandeirantes (SP-348). A estação ferroviária de Jundiaí fica a menos de 10 km a leste do aeroporto.

Figura 5.103 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Jundiaí



Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto conta com importante unidade da LATAM com unidade de manutenção de jatos da Aviação Geral, como representante da CESSNA na América Latina. Também é base operacional da AZUL CONECTA, com extensa frota de aeronaves Caravan destinadas à Aviação Comercial Regular regional.

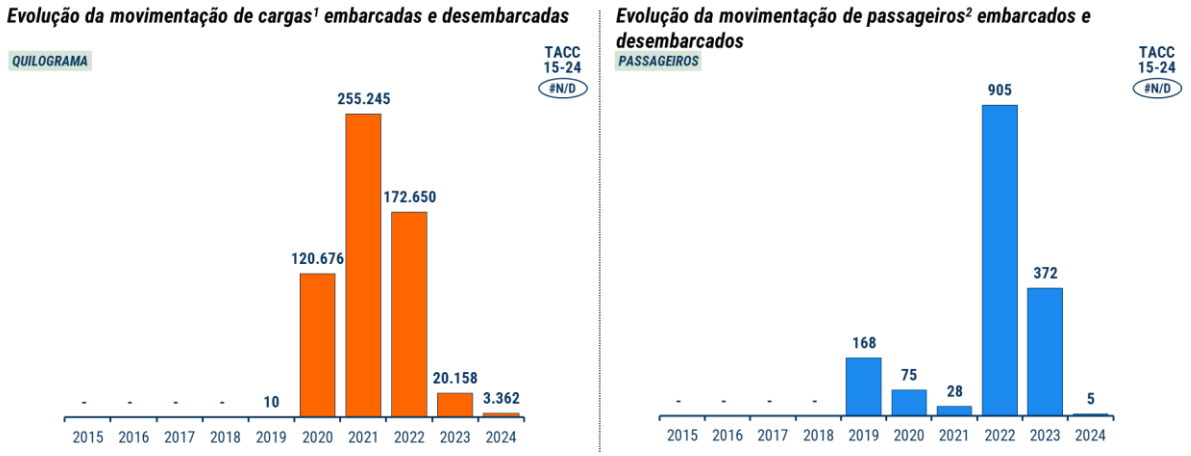
A infraestrutura do aeródromo inclui uma pista de 1.400m x 30m, *taxiways* pavimentadas e capacidade operacional para aeronaves compatíveis com a categoria 3. Essa configuração viabiliza operações com alta frequência, especialmente voltadas à aviação executiva, instrução de voo e logística especializada.

Em 2017, o aeroporto de Jundiaí passou a ser administrado pela concessionária Rede VOA, com um contrato de 30 anos de vigência, como parte do processo de concessão dos aeroportos estaduais promovido pelo Governo do estado de São Paulo, que anteriormente estava sob a gestão do Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A concessão contempla investimentos voltados à modernização da infraestrutura aeroportuária, ampliação dos sistemas de segurança operacional, qualificação dos serviços e desenvolvimento de soluções logísticas de apoio.

O aeroporto de Jundiaí apresentou movimentações esporádicas de cargas e passageiros no período de 2015 a 2024. Conforme demonstra a Figura 5.104, até 2018, não há registros na base da ANAC de operações aéreas envolvendo transporte de cargas ou passageiros. No entanto, no final de 2019 foram contabilizados alguns voos pontuais, de caráter não regular.

Em 2020, com a entrada da Azul Linhas Aéreas Brasileiras nas operações do aeroporto, a movimentação de cargas e passageiros passa a ser 100% responsabilidade da linha aérea. Essa predominância operacional manteve-se inalterada até 2024, pois a companhia permaneceu como a única operadora com voos regulares reportados à ANAC no período.

Figura 5.104 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Jundiaí



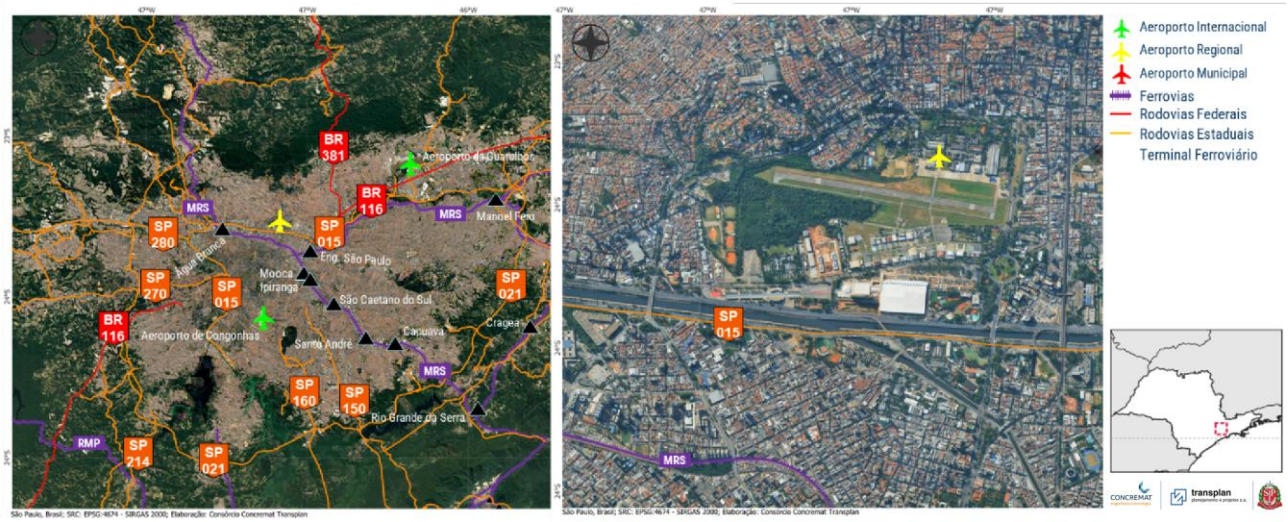
1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.11 Aeroporto Estadual Campo de Marte – São Paulo (SBMT/RTE)

O aeroporto Estadual Campo de Marte (SBMT/RTE) é um dos mais antigos e tradicionais aeroportos do Brasil, ocupando posição relevante dentro do sistema aeroviário da Região Metropolitana de São Paulo. Destinado predominantemente à aviação geral, executiva e de instrução, o aeroporto é também um centro relevante para operações de helicópteros, atividades de táxi aéreo, formação de pilotos e missões ligadas à segurança pública e defesa civil.

Localizado na zona norte da capital paulista, o Campo de Marte está inserido em uma área urbana a aproximadamente 6 km do centro financeiro da cidade, como pode ser visto na Figura 5.105. O aeroporto é rodeado por importantes vias de acesso, como a Marginal Tietê e a Avenida Santos Dumont, o que garante conectividade rápida com as principais regiões da metrópole. Esse posicionamento estratégico o torna um importante ponto de apoio às demandas corporativas, logísticas e operacionais de São Paulo, cidade com mais de 12 milhões de habitantes e o maior Produto Interno Bruto do Brasil. O Campo de Marte, está situado entre os aeroportos de Guarulhos e Congonhas e nas proximidades de terminais ferroviários da MRS, estações da CPTM e do Metrô, reforçando sua inserção na malha de transportes da Região Metropolitana de São Paulo.

Figura 5.105 - Localização e principais acessos modais do aeroporto do Campo de Marte em São Paulo



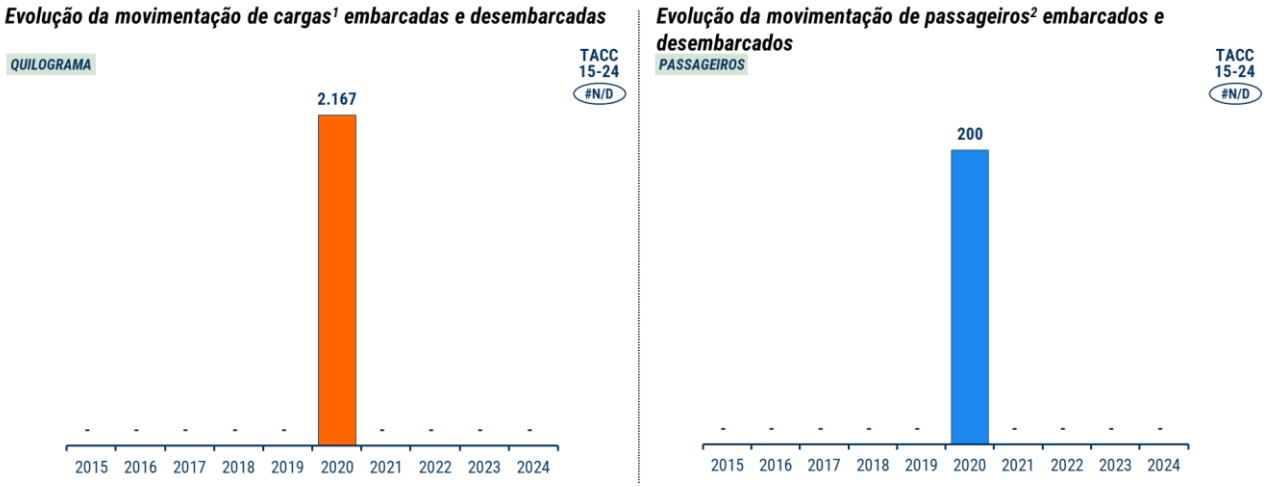
Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Sua infraestrutura contempla uma pista de 1.600m x 45m, *taxiways* pavimentadas e capacidade operacional compatível com aeronaves da categoria 3, atendendo com eficiência as necessidades da aviação geral leve e executiva.

A administração do Campo de Marte está atualmente sob responsabilidade da concessionária PAX aeroportos, que assumiu a gestão em 15 de agosto de 2023 por um período de 30 anos, conforme o processo de concessão promovido pela União. O plano de concessão prevê a revitalização e ampliação da infraestrutura, com foco na modernização dos serviços e na manutenção de seu perfil vocacional voltado à aviação geral.

Conforme apresentado na Figura 5.106, o aeroporto Campo de Marte registrou movimentações de cargas e passageiros apenas no ano de 2020. Todas as operações contabilizadas no período foram realizadas pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras, tendo como origem ou destino três aeroportos: Paraty, Angra dos Reis e Jundiaí. As movimentações ocorreram de forma contínua ao longo dos doze meses de 2020, sem registro de novas operações nos anos subsequentes.

Figura 5.106 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto Campo de Marte



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.12 Aeroporto Estadual Campos dos Amarais – Campinas (SDAM/CPQ)

O aeroporto Estadual de Campos dos Amarais (SDAM/CPQ) é um dos principais aeroportos dedicados à aviação geral e executiva da Região Metropolitana de Campinas. Com localização estratégica a apenas 4 km ao norte do centro urbano, o aeroporto atende com eficiência a demanda por mobilidade aérea de pequeno porte, sendo amplamente utilizado por aeronaves executivas, corporativas, helicópteros, serviços de táxi aéreo, escolas de aviação e oficinas de manutenção aeronáutica. Campinas, município com aproximadamente 1,2 milhão de habitantes, é uma das cidades mais importantes do estado de São Paulo. A cidade apresenta elevada densidade empresarial e é servida por um robusto sistema rodoviário. Destacam-se as rodovias Dom Pedro I (SP-065), localizada a menos de 3 km do aeroporto, Anhanguera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348), que garantem ampla conectividade com a capital paulista, o interior do estado e outras regiões metropolitanas. O aeroporto também se localiza a 11 km da estação Boa Vista Nova da ferrovia VLI-FCA e a 13 km da estação Boa Vista Velha da Rumo Malha Paulista.

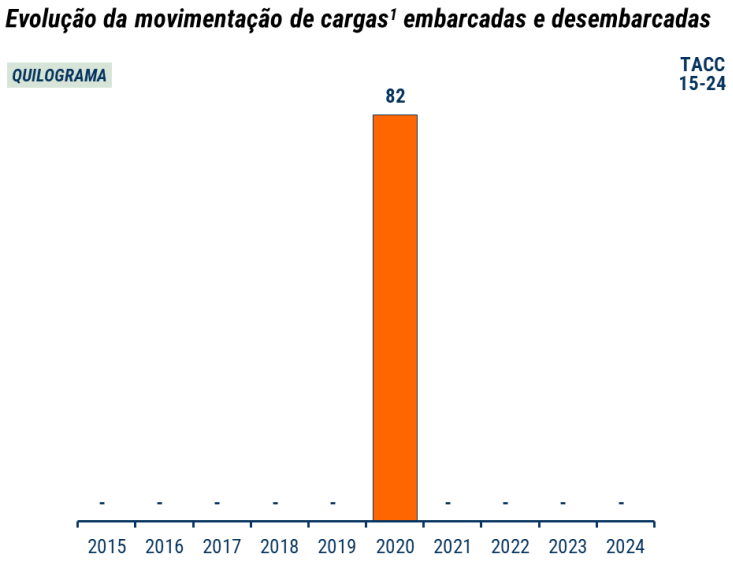
Figura 5.107- Localização e principais acessos modais do aeroporto dos Campos dos Amarais em Campinas

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto possui uma pista de 1.200m x 30m, com *taxiways* pavimentadas e capacidade operacional adequada para aeronaves de pequeno porte. Seu perfil operacional é centrado na aviação geral e executiva, com destaque para voos de instrução realizados por escolas de aviação, manutenção de aeronaves (MRO) e operações corporativas.

Entre os anos de 2019 e 2024, o aeroporto de Campos dos Amarais não registrou atividades operacionais relacionadas a voos comerciais regulares ou movimentação de carga, reforçando seu papel como aeroporto vocacionado exclusivamente à aviação leve, instrucional e executiva na região de Campinas. Atualmente o aeroporto é operado pela Rede Voa, cuja gestão era originalmente responsabilidade do Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A concessão assinada em 2017, com vigência de 30 anos, prevê investimentos na modernização da infraestrutura aeroportuária, ampliação dos sistemas de segurança operacional, melhorias na acessibilidade viária e fomento a atividades logísticas correlatas. Conforme apresentado na Figura 5.108, o aeroporto Estadual de Campinas registrou movimentação de cargas apenas em 2020, totalizando 82kg, com origem no aeroporto de São José dos Campos. Nos demais anos do período analisado (2015 a 2024), não houve registros na ANAC de voos transportando cargas, e não foram identificadas movimentações em nenhum momento ao longo da série histórica.

Figura 5.108 - Evolução da Movimentação de cargas no aeroporto de Campinas



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.13 Aeroporto Estadual Bertram Luiz Leupolz – Sorocaba (SDCO/SOD)

O aeroporto Estadual Bertram Luiz Leupolz (SDCO/SOD), localizado no município de Sorocaba, destaca-se como um dos principais centros de aviação geral e executiva do estado de São Paulo. Com infraestrutura voltada ao atendimento de aeronaves de pequeno e médio porte, o terminal exerce papel fundamental na mobilidade aérea corporativa. O aeroporto possui centro de manutenção da EMBRAER, consolidando-se como polo relevante de manutenção, reparo e revisão geral (MRO). O Aeroporto internacionalizado para operações de manutenção pela PORTARIA N º 17.484/SIA, DE 21 DE JULHO DE 2025, que designa como aeroporto internacional Regular Non Scheduled (RNS) o Aeroporto de Sorocaba (SP), Código OACI: SDCO.

Situado a 100km da capital do estado e apenas 4 km do centro urbano, no noroeste de Sorocaba, o aeroporto possui acesso facilitado aos polos industriais, comerciais e logísticos da cidade como pode ser visto na Figura 5.109. Sorocaba, com aproximadamente 700 mil habitantes, é um dos mais relevantes polos econômicos do interior paulista, com forte presença dos setores industrial, automotivo, tecnológico e de serviços especializados. A conectividade terrestre é garantida por importantes eixos rodoviários, como a Rodovia Castello Branco (SP-280), que assegura ligação direta com a capital paulista e com o interior do estado, e a Rodovia Raposo Tavares (SP-270), que complementa a malha viária com acesso à zona oeste da Região Metropolitana de São Paulo.

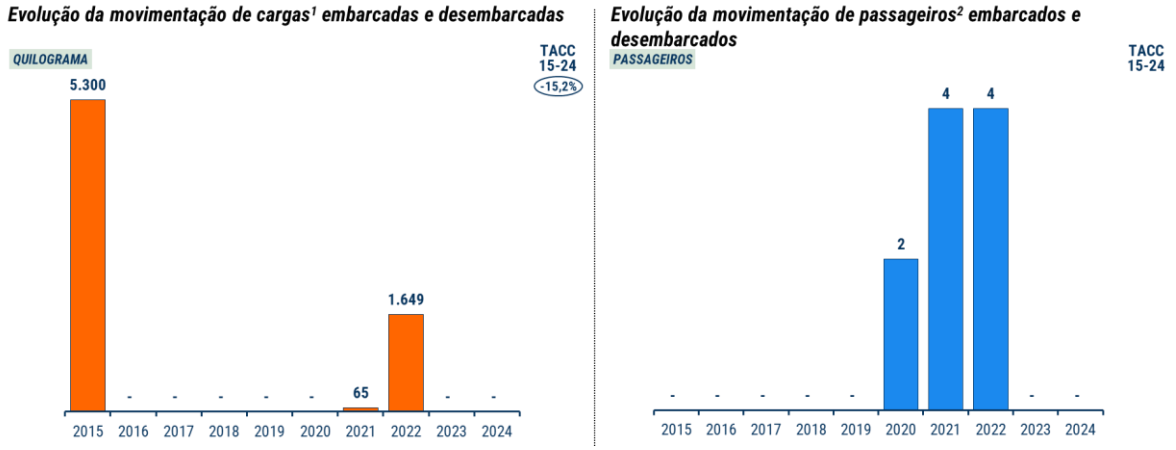
Figura 5.109 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Sorocaba

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

A infraestrutura do aeroporto inclui uma pista com 1.480m x 30m, pavimentada e equipada com *taxiways* que viabilizam alto fluxo de movimentações da aviação geral. Entre os anos de 2019 e 2024, o aeroporto não registrou operações comerciais regulares ou movimentações significativas de carga paga, mantendo seu foco operacional voltado exclusivamente à aviação executiva, táxi aéreo e serviços aeronáuticos. Desde 2021, o aeroporto de Sorocaba é operado pela Rede Voa, após ser incluído no lote de concessões. A concessão, com vigência de 30 anos, prevê investimentos voltados à modernização da infraestrutura aeroportuária, qualificação dos serviços, ampliação da segurança operacional e estímulo ao desenvolvimento de atividades logísticas correlatas.

Conforme representado na Figura 5.110, ao longo do período analisado (2015 a 2024), o aeroporto de Sorocaba registrou movimentações relevantes de cargas apenas nos anos de 2015 e 2022, totalizando 5.300kg e 1.649kg, respectivamente. Em 2015, toda a carga regular foi operada pela MAP Transportes Aéreos, enquanto em 2022 a movimentação esteve integralmente sob responsabilidade da Azul Linhas Aéreas Brasileiras. No que se refere ao transporte de passageiros, o aeroporto contabilizou apenas 10 embarques/desembarques em todo o período analisado, distribuídos de forma pontual entre 2020 e 2022.

Figura 5.110 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Sorocaba



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.

Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.14 Aeroporto Estadual Paulino Ribeiro de Andrade – Andradina (SDDN/DDN)

O aeroporto Estadual Paulino Ribeiro de Andrade (SDDN/DDN) é o principal aeródromo da cidade de Andradina, situado no extremo oeste do estado de São Paulo. Voltado para a aviação geral e apoio à atividade agropecuária regional, o aeroporto cumpre papel relevante no suporte logístico, principalmente para voos de pequeno porte, instrução aérea e táxi aéreo. A infraestrutura do aeroporto inclui uma pista com 1.150m x 20m, pavimentada.

A cidade de Andradina, com cerca de 57 mil habitantes, está situada a aproximadamente 630 km da capital paulista, próxima à divisa com o estado do Mato Grosso do Sul. Conhecida como "Terra do Rei do Gado", a economia local é fortemente ancorada na pecuária, na produção de cana-de-açúcar e em outras culturas agrícolas. A cidade também se destaca como polo de serviços e comércio regional.

O aeroporto de Andradina se localiza a 3,3 km do centro urbano, na região sul da cidade como pode ser visto na Figura 5.111. O acesso ao aeroporto é garantido pela Rodovia Marechal Rondon (SP-300) localizada a menos de 7 km ao norte do aeroporto, um dos principais eixos de integração viária do interior paulista, conectando Andradina a cidades estratégicas do estado e ao entroncamento com rodovias federais tais como a BR-262 que cruza o estado de Mato Grosso do Sul. Também se localiza a 55 km do canal de Pereira Barreto, na hidrovia do Tietê, porém , a ausência de terminal intermodal na região impede a integração direta entre os modais aéreo e hidroviário.

Figura 5.111 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Andradina

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Atualmente, o aeroporto Paulino Ribeiro de Andrade é administrado pela concessionária aeroportos Paulista (ASP), como resultado dos processos de concessão promovidos pelo Governo do estado de São Paulo em 2021. A concessão prevê investimentos em modernização da infraestrutura física, ampliação da segurança operacional e qualificação dos serviços aeroportuários, mesmo com a ausência de voos comerciais regulares ou movimentação significativa de cargas pagas nos últimos cinco anos. Seu foco permanece no atendimento de operações locais, com predominância da aviação geral, escolar e agrícola.

5.2.2.15 Aeroporto Estadual Moliterno de Dracena – Dracena (SDDR/QDC)

O aeroporto Estadual Moliterno de Dracena (SDDR/QDC) é uma importante infraestrutura de apoio à aviação geral no extremo oeste do estado de São Paulo. Voltado principalmente para operações de pequeno porte, o aeroporto conecta Dracena a outras cidades regionais e facilita o transporte de cargas, especialmente produtos do agronegócio.

Como pode ser visto na Figura 5.112, o aeroporto está localizado a menos de 8 km a oeste do centro urbano, com acesso pelas rodovias SP-563 e SP-294. É servido por uma malha rodoviária que integra o aeroporto à região e ao estado. A Rodovia Assis Chateaubriand (SP-425) localizada a 100 km pela SP-294 conecta Dracena a diversos municípios do interior paulista, enquanto a Rodovia Raposo Tavares (SP-270) localizada a 56 km pela rodovia SP-563 proporciona ligação direta com centros urbanos como Presidente Prudente e a cidade de São Paulo. Essa estrutura viária complementa a função do aeroporto como elo no sistema de transporte multimodal da região, mesmo em um contexto de voos não regulares.

Figura 5.112 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Dracena

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

Localizado no município de Dracena, a cerca de 600km da capital paulista, o aeroporto dispõe de uma pista pavimentada com 1.500m x 30m, além de *taxiways* que permitem a operação segura de aeronaves leves e de pequeno porte.

Seu perfil operacional contempla aviação geral e executiva de pequeno porte, atividades de instrução, voos particulares e operações agrícolas, que incluem apoio aéreo à pulverização e escoamento da produção rural.

Dracena possui uma população estimada em aproximadamente 45 mil habitantes e apresenta uma economia fortemente sustentada pela agricultura, com destaque para as culturas de soja e milho, além da pecuária. O comércio e os serviços locais também contribuem para a dinâmica econômica da cidade, que demanda conectividade aérea eficiente para fins logísticos e corporativos.

5.2.2.16 Aeroporto Estadual Geraldo Moacir Bordon – Presidente Epitácio (SDEP/***)

O aeroporto Estadual Geraldo Moacir Bordon (SDEP/***) é o principal aeroporto do município de Presidente Epitácio, situado no extremo oeste do estado de São Paulo. Com foco operacional voltado à aviação geral, agrícola e executiva, o terminal exerce papel no suporte logístico às atividades econômicas locais, notadamente o agronegócio e o turismo fluvial regional.

Localizado a aproximadamente 620 km da capital paulista, o município de Presidente Epitácio possui uma população estimada em 45 mil habitantes e é reconhecido como polo logístico e turístico do oeste paulista, sendo banhado pelo Rio Paraná. A cidade apresenta economia diversificada, com presença dos setores de comércio, serviços e produção agropecuária. O turismo exerce papel relevante, impulsionado pelas praias fluviais, marinas e pela navegação no Rio Paraná.

Como pode ser visto na Figura 5.113, o aeroporto se localiza a 4,5 km do centro, na parte oeste de Presidente Epitácio junto à Hidrovia do Tietê-Paraná. O acesso rodoviário é garantido por importantes eixos logísticos, como a Rodovia Raposo Tavares (SP-270), localizada a 800 metros, que conecta diretamente o município à cidade de Presidente Prudente e à Região Metropolitana de São Paulo. Essa rodovia também assegura integração com municípios vizinhos e com o estado do Mato Grosso do Sul. A hidrovia do Tietê-Paraná está localizada a 1,5 km do aeroporto, porém não há terminal hidroviário na região, o que impede a intermodalidade.

Figura 5.113 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Presidente Epitácio

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto possui uma pista pavimentada com 1.345m x 18m, além de *taxiways* funcionais, permitindo a operação de aeronaves leves voltadas a atividades executivas, agrícolas e de instrução. Seu perfil operacional é caracterizado por voos particulares, serviços de táxi aéreo, operações de pulverização agrícola e atividades de formação aeronáutica, sem registro de voos comerciais regulares ou transporte de carga paga nos últimos cinco anos.

O aeroporto Estadual Geraldo Moacir Bordon é atualmente administrado pela concessionária aeroportos Paulista (ASP), como resultado do processo de concessão promovido pelo Governo do estado de São Paulo em 2021. A concessão de 30 anos de vigência prevê investimentos na modernização da infraestrutura física, qualificação dos serviços aeroportuários, ampliação do terminal de passageiros e aprimoramento dos sistemas de segurança operacional e navegação aérea. Essas ações visam consolidar o aeroporto como elemento de apoio à conectividade regional, contribuindo para o fortalecimento da economia local e o desenvolvimento sustentável da região oeste paulista.

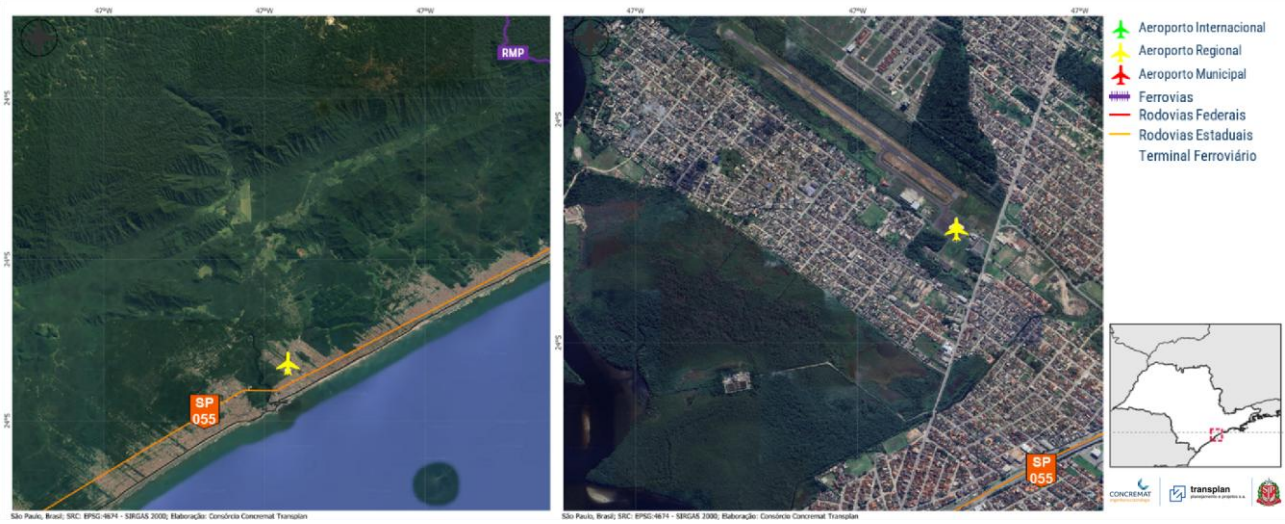
5.2.2.17 Aeroporto Estadual Dr. Antônio Ribeiro Nogueira Jr – Itanhaém (SDIM/JTN)

O aeroporto Estadual Doutor Antônio Ribeiro Nogueira Júnior (SDIM/JTN) é uma das principais infraestruturas de aviação geral no litoral sul do estado de São Paulo. Localizado no município de Itanhaém, o aeródromo tem seu perfil operacional direcionado predominantemente para voos executivos, táxi aéreo, operações offshore, instrução e suporte a missões emergenciais, sem a presença de voos comerciais regulares.

A cidade de Itanhaém, situada a aproximadamente 110 km da capital paulista, possui população aproximada de 110 mil habitantes e economia local sustentada principalmente pelo turismo, impulsionado por suas praias, rios e patrimônio histórico. Além disso, a pesca e a agricultura desempenham papel complementar, enquanto os setores de comércio e serviços se desenvolvem em função da atividade turística.

Como pode ser visto na Figura 5.114, o aeroporto se localiza a menos de 3 km do centro de Itanhaém, na parte noroeste do centro urbano. A malha rodoviária é um ponto estratégico para o acesso ao município e ao aeroporto, com destaque para a Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055) localizada a 1,5 km do aeroporto, que conecta diretamente Itanhaém a Santos e São Paulo, e as Rodovias Anchieta e Imigrantes (SP-150 e SP-160), que garantem rápida ligação com a capital e o planalto paulista.

Figura 5.114 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Itanhaém



Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

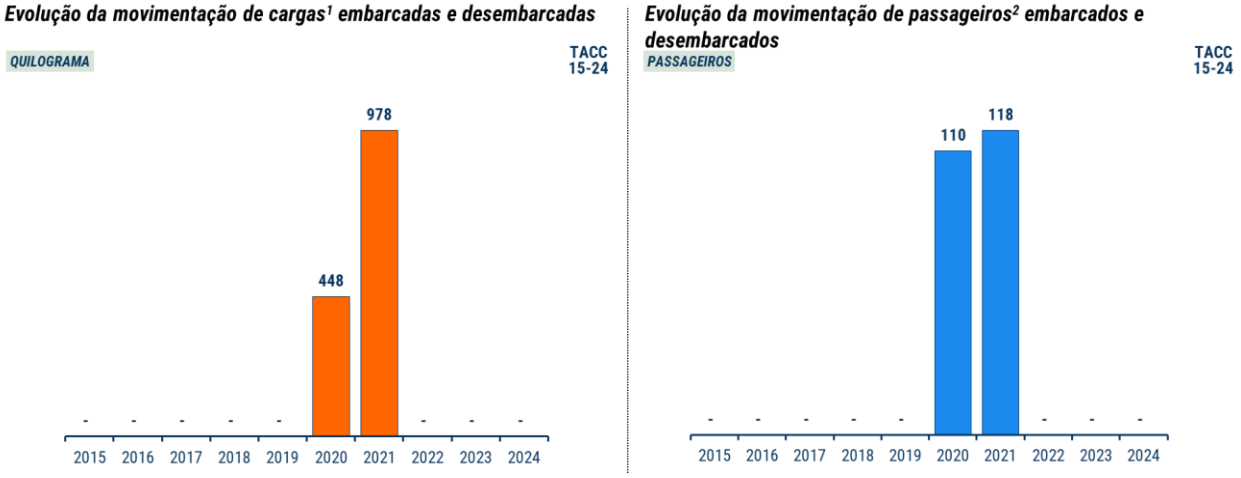
O aeroporto dispõe de uma pista com 1350 x 30m, adequada para operações com aeronaves de pequeno e médio porte. Conta ainda com *taxiways* e áreas operacionais que favorecem a fluidez das manobras em solo.

Administrado atualmente pela Rede VOA aeroportos, o aeroporto Estadual de Itanhaém foi incluído no processo de concessão da infraestrutura aeroportuária do estado de São Paulo em 2017, anteriormente sob gestão do DAESP. A concessão prevê investimentos voltados à modernização dos terminais, aprimoramento dos sistemas de segurança operacional, melhorias na acessibilidade viária e estímulo ao desenvolvimento de atividades logísticas correlatas, reforçando seu papel estratégico para o desenvolvimento da região.

Ao longo do período analisado (2015 a 2024), o aeroporto de Itanhaém registrou movimentação de cargas e passageiros exclusivamente nos anos de 2020 e 2021, conforme apresentado na Figura 5.115. Em ambos os casos, as operações foram realizadas pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras, com origem ou destino no aeroporto de Congonhas – São Paulo, sendo este o único aeroporto a operar voos comerciais regulares com Itanhaém nesse intervalo de dez anos.

Em 2020, foram movimentados 448kg de carga e 110 passageiros, enquanto em 2021 os volumes aumentaram para 978kg e 118 passageiros. Cabe destacar que essas operações ocorreram de forma concentrada, restritas aos meses de dezembro de 2020 e janeiro de 2021, caracterizando uma operação pontual de apenas dois meses.

Figura 5.115 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Itanhaém



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.18 Aeroporto Estadual Nelson Garófalo – São Manuel (SDNO/***)

O aeroporto Estadual Nelson Garófalo (SDNO/***), localizado no município de São Manuel, é a principal infraestrutura aeroviária da cidade e desempenha papel estratégico no apoio logístico à aviação geral e, principalmente, às operações agrícolas da região.

Situado no centro-oeste do estado de São Paulo, a aproximadamente 270 km da capital, o município possui uma população aproximada de 42 mil habitantes e tem sua economia baseada no agronegócio (com destaque para o cultivo de cana-de-açúcar e citrus), além de contar com indústrias de pequeno porte e um setor de comércio e serviços em expansão.

A cidade está inserida em um eixo de desenvolvimento regional, integrando polos agroindustriais, educacionais e logísticos. O acesso rodoviário ao município é garantido principalmente por duas importantes vias: a Rodovia Marechal Rondon (SP-300), que conecta São Manuel a Botucatu e Bauru, e a Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), que liga a região ao oeste paulista. O aeroporto localiza-se a 5,4 km ao norte do centro urbano e a 8 km da SP-300, como pode ser visto na Figura 5.116

Figura 5.116 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de São Manuel

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto possui uma pista de 1.000m x 20m, acompanhada de *taxiways* operacionais, sendo adequada para o uso de pequenas aeronaves agrícolas, aviões executivos leves e voos de instrução. O perfil operacional está voltado à aviação geral e à aviação agrícola, com predominância de operações de pulverização aérea, voos privados e missões de treinamento. Nos últimos cinco anos, não foram registradas atividades com voos comerciais regulares ou movimentação de carga paga.

Em 2021, o aeroporto, antes administrado pelo Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP), passou pelo processo de concessão e atualmente é operado pela Rede VOA, com vigência de 30 anos. A nova operadora se comprometeu com investimentos voltados à modernização da infraestrutura física, à qualificação dos serviços aeroportuários, ampliação dos sistemas de segurança operacional e melhoria na acessibilidade viária, reafirmando o papel do aeródromo como suporte essencial às atividades econômicas e produtivas da região.

5.2.2.19 Aeroporto Estadual Doutor Ramalho Franco – Penápolis (SDPN/PEN)

O aeroporto estadual Doutor Ramalho Franco (SDPN/PEN) é o principal aeródromo do município de Penápolis, no interior do estado de São Paulo. Destinado à aviação geral, táxi aéreo e apoio agrícola, o aeroporto desempenha papel relevante na conectividade regional e no suporte logístico às atividades econômicas locais. Sua infraestrutura operacional atende, predominantemente, aeronaves de pequeno porte e helicópteros, alinhando-se às necessidades da região.

Penápolis está situada no oeste do estado de São Paulo, a cerca de 430 km da capital paulista, e possui uma população estimada em 63 mil habitantes. O município se destaca como polo regional de serviços e agronegócio. As principais atividades econômicas envolvem o cultivo de cana-de-açúcar, milho, soja e criação de gado, além de indústrias alimentícia, têxtil e metal-mecânica, complementadas por um comércio ativo e diversificado.

A cidade e o aeroporto são servidos por um conjunto estratégico de rodovias, incluindo a Rodovia Marechal Rondon (SP-300), que garante a ligação com Bauru e outras cidades do interior paulista; a Rodovia João Ribeiro de Barros (SP-209), que conecta Penápolis à região de Araçatuba; e a Rodovia Transbrasiliana (BR-153), que amplia o acesso ao Triângulo Mineiro e à

Região Sul do Brasil. O aeroporto está localizado a cerca de 5 km do centro urbano, em área rural, o que favorece as operações sem interferência direta na malha urbana.

Figura 5.117 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Penápolis

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

A infraestrutura dispõe uma pista com 1.500m x 30m, com *taxiways* operacionais e padrão de segurança compatível com aeronaves de pequeno e médio porte. Sua operação é voltada ao suporte da aviação geral, atendimento emergencial e apoio às atividades empresariais e agrícolas locais.

O aeroporto de Penápolis é administrado atualmente pela concessionária aeroportos Paulista (ASP), fruto do processo de concessão aeroportuária promovido pelo Governo do estado de São Paulo em 2021. A gestão privada prevê investimentos em modernização da infraestrutura física, qualificação dos serviços aeroportuários, ampliação do terminal de passageiros e melhorias nos sistemas de segurança operacional e navegação aérea.

Nos últimos cinco anos, não foram registradas atividades operacionais com voos comerciais regulares ou movimentações de carga, reforçando o perfil de utilização predominantemente voltado à aviação geral e de pequeno porte.

5.2.2.20 Aeroporto Estadual Comandante Luiz Gonzaga Lutti – Avaré-Arandu (SDRR/QVP)

O aeroporto Estadual Comandante Luiz Gonzaga Lutti (SDRR/QVP) equipamento é a principal infraestrutura aeroviária da cidade de Avaré e de sua microrregião, situada no centro do estado de São Paulo. Localizado a cerca de 5 km da área urbana principal de Avaré, no município vizinho de Arandu, o aeroporto exerce papel na conectividade regional, atendendo principalmente às demandas da aviação geral, voos de instrução e operações executivas e agrícolas.

Avaré, com aproximadamente 90 mil habitantes, destaca-se como polo regional com base econômica diversificada. O agronegócio é uma das principais forças econômicas, impulsionado pelo cultivo de soja, milho e cana-de-açúcar. Além disso, o município é reconhecido como Estância Turística, com o turismo náutico em torno da represa Jurumirim, e apresenta setores de comércio e serviços em expansão, especialmente nas áreas de educação e saúde.

Como pode ser visto na Figura 5.118, o acesso ao aeroporto é facilitado principalmente pelas Rodovias João Melão (SP-255 e a Rodovia Castello Branco (SP-280), uma das principais vias expressas do estado, conectando a região à capital e ao oeste paulista.

Figura 5.118 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Avaré-Arandu

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

A infraestrutura operacional do aeroporto Estadual Avaré-Arandu inclui uma pista com 1.480m x 30m, além de *taxiways* que permitem a movimentação eficiente de aeronaves leves. Essas características o tornam apto a receber operações frequentes de aviação geral, voos de instrução e aeronaves agrícolas, contribuindo diretamente para o suporte logístico e o desenvolvimento produtivo da região.

Em 2021, o aeroporto passou a ser operado pela Rede Voa, tendo sido inicialmente gerido pelo Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A concessão de 30 anos prevê investimentos na modernização da infraestrutura física, ampliação dos sistemas de segurança operacional, melhoria da acessibilidade viária e fomento às atividades logísticas correlatas, com foco especial no fortalecimento da aviação executiva, escolar e de apoio ao agronegócio.

5.2.2.21 Aeroporto Estadual Mário Pereira Lopes – São Carlos (SDSC/QSC)

O aeroporto Estadual Mário Pereira Lopes (SDSC/QSC), localizado em São Carlos, é um aeródromo estratégico no interior paulista, operando com foco em atividades de manutenção aeronáutica, aviação geral e executiva. Reconhecido nacionalmente, o aeroporto abriga o maior centro de manutenção de aeronaves da América do Sul pertencente à LATAM Airlines Brasil, consolidando São Carlos como um polo estratégico no setor de manutenção de aeronaves (MRO - Maintenance, Repair and Overhaul). O aeroporto é internacionalizado para operações de manutenção.

Localizado a cerca de 230km da capital paulista, o município de São Carlos possui uma população aproximada em 254 mil habitantes e é amplamente conhecido como a "Capital da Tecnologia". Esse título se deve à presença de instituições como a USP São Carlos e a UFSCar, além de centros de pesquisa e empresas de base tecnológica, que compõem um ecossistema de inovação e conhecimento.

A cidade também se destaca por uma base econômica diversificada, com forte atuação nos setores de indústria de máquinas agrícolas, autopeças e equipamentos de precisão, bem como no desenvolvimento tecnológico e educação superior de excelência.

Como pode ser visto na Figura 5.119, o aeroporto localiza-se a 15 km ao norte do centro de São Carlos, com acesso direto pela rodovia Eng. Thales de Lorena Peixoto Júnior (SP-318) que conecta São Carlos à região de Ribeirão Preto-SP. A localização estratégica do aeroporto é reforçada pela excelente conectividade rodoviária, com acesso pela rodovia Washington Luís

(SP-310) localizada a 12,7 km e que interliga São Carlos a São Paulo, Campinas, Araraquara e São José do Rio Preto e pela rodovia Luiz Augusto de Oliveira (SP-215) localizada a 20,4 km, facilitando o deslocamento entre os polos logísticos e industriais do estado. O aeroporto também fica localizado a 17 km da ferrovia Rumo Malha Paulista que passa pelo centro de São Carlos, porém sem terminal ferroviário de carga relevante, o que implica em não haver intermodalidade com a ferrovia.

Figura 5.119 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de São Carlos

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto conta com uma pista de 1.620m x 45m, com sistema de *taxiways* operacionais, capaz de receber aeronaves de médio e grande porte, especialmente aquelas destinadas à manutenção.

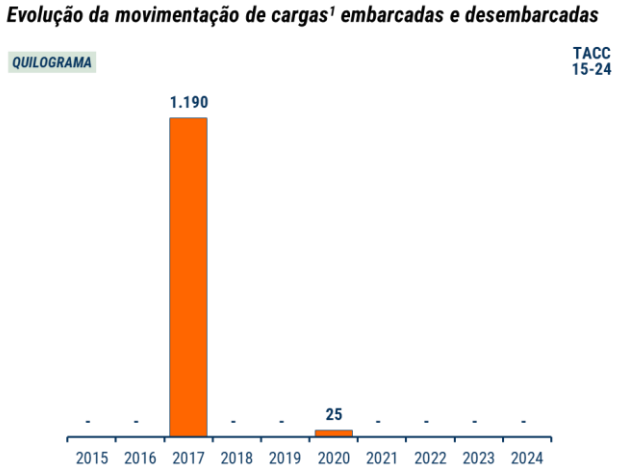
Em 2021, o aeroporto Estadual de São Carlos passou a ser operado pela Rede Voa, inicialmente sob a gestão do Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A atual gestão privada prevê investimentos na modernização da infraestrutura, aprimoramento da segurança operacional e desenvolvimento de soluções logísticas e viárias, com foco especial na expansão das operações de manutenção e suporte técnico.

No que se refere ao perfil operacional, o aeródromo se dedica predominantemente à manutenção aeronáutica com destaque para as aeronaves da LATAM, além de operações de aviação geral, executiva e treinamentos operacionais. A movimentação aérea é composta principalmente por aeronaves em regime de manutenção, voos privados e operações instrucionais.

Conforme apresentado na Figura 5.120, o aeroporto de São Carlos registrou movimentações de carga de forma pontual, ocorrendo apenas nos anos de 2017 e 2020. Em 2017, foram movimentados 1.190kg, sob responsabilidade exclusiva da LATAM Airlines Brasil. Já em 2020, houve o registro de um único voo, também operado pela LATAM, com destino ao aeroporto de Viracopos.

No período analisado (2015 a 2024), não foram identificadas movimentações de passageiros com origem ou destino em São Carlos.

Figura 5.120 - Evolução da Movimentação de cargas no aeroporto de São Carlos



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.22 Aeroporto Estadual José Vicente Faria Lima – Tupã (SDTP/DTP)

O aeroporto Estadual José Vicente Faria Lima (SDTP/DTP) é um aeródromo relevante para a região oeste do estado de São Paulo, operando principalmente com aviação geral, aviação agrícola e executiva. Sua operação contribui para o fortalecimento da economia regional, atuando como suporte logístico para o agronegócio, comércio de médio porte e serviços de saúde e transporte emergencial.

O município de Tupã possui uma população estimada em 65 mil habitantes, e apresenta uma economia diversificada. O agronegócio é um dos setores mais relevantes, com forte produção de cana-de-açúcar, milho, soja e bovinocultura. O setor industrial também se destaca, com usinas sucroalcooleiras e indústrias voltadas à fabricação de máquinas agrícolas e alimentos. O comércio varejista é bem estruturado e o município também exerce função regional como polo de saúde e educação.

Como pode ser visto na Figura 5.121, o aeroporto está localizado a cerca de 5 km ao norte do centro urbano de Tupã e aproximadamente 515 km da cidade de São Paulo. O acesso rodoviário à cidade é garantido por um conjunto de vias estratégicas: a Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), que conecta Tupã a Marília e Presidente Prudente; a Rodovia Marechal Rondon (SP-300), que oferece acesso a Bauru e Ourinhos; e a Rodovia Transbrasiliana (BR-153), que assegura a ligação com o Paraná e o Mato Grosso do Sul.

Figura 5.121 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Tupã

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto conta com uma pista de 1.500m x 35m, além de sistema de *taxiway*, o que garante condições adequadas de segurança operacional para aeronaves de pequeno porte e helicópteros, especialmente utilizados em atividades ligadas à agricultura e ao transporte executivo.

O aeroporto é administrado atualmente pela concessionária aeroportos Paulista (ASP), como resultado dos processos de concessão promovidos pelo Governo do estado de São Paulo em 2021. A gestão privada tem como objetivos a modernização da infraestrutura física, a qualificação dos serviços aeroportuários, a ampliação do terminal de passageiros e o aprimoramento dos sistemas de segurança operacional e navegação aérea.

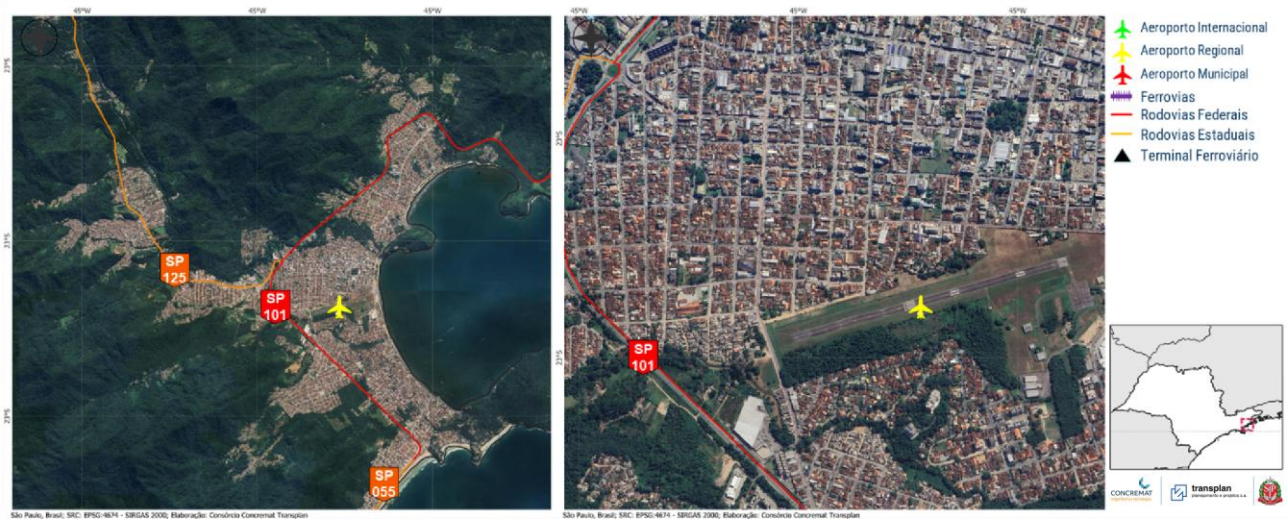
Em relação ao perfil operacional, o aeroporto atende principalmente à aviação geral, agrícola e executiva. As operações são compostas, em sua maioria, por aeronaves de pequeno porte e helicópteros, utilizados em atividades como pulverização agrícola, transporte corporativo, voos particulares e suporte emergencial.

5.2.2.23 Aeroporto Estadual Gastão Madeira – Ubatuba (SDUB/UBT)

O aeroporto Estadual Gastão Madeira (SDUB/UBT) está localizado em Ubatuba, no litoral norte do estado de São Paulo, com papel estratégico no suporte à mobilidade aérea regional. Voltado principalmente à aviação geral, voos executivos, operações de helicópteros e apoio a atividades turísticas, o aeroporto é importante no desenvolvimento econômico e logístico para o município e sua zona de influência. O município de Ubatuba, com população de 95 mil habitantes, possui uma economia amplamente sustentada pelo turismo, com destaque para suas praias, parques naturais e atividades ligadas ao ecoturismo. A pesca artesanal e o comércio local complementam a base econômica do município, que é reconhecido como um dos principais destinos do litoral paulista.

Como pode ser percebido na Figura 5.122, o aeroporto está localizado em uma área estratégica da cidade, a menos de 1 km do centro, na praia do cruzeiro e nas proximidades da Rodovia Rio-Santos (BR-101), o que garante fácil acesso tanto ao centro urbano quanto às regiões de interesse turístico. Além da BR-101, Ubatuba também é conectada à Região Metropolitana do Vale do Paraíba por meio da Rodovia Oswaldo Cruz (SP-125), permitindo articulação eficiente com cidades como Taubaté e São José dos Campos.

Figura 5.122 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Ubatuba



Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

A pista do aeroporto tem 940m x 30m, e conta com sistema de *taxiways* que viabiliza a movimentação de aeronaves leves em segurança. A estrutura operacional está direcionada ao atendimento de aeronaves de pequeno porte, principalmente em períodos de alta temporada e feriados prolongados, quando a demanda turística se intensifica.

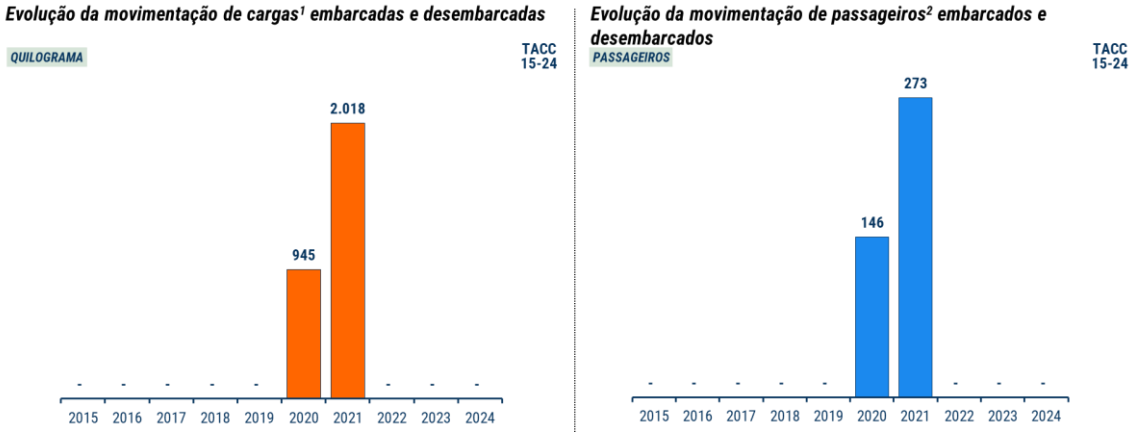
Desde 2017 o aeroporto Ubatuba é operado pela Rede Voa, com gestão inicialmente exercida pelo Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP) e transferida à iniciativa privada por meio da inclusão no lote de concessões da Rede Voa-SP. A concessão, prevê investimentos na modernização da infraestrutura, melhorias nos terminais de passageiros, ampliação dos sistemas de segurança operacional, qualificação do acesso viário e desenvolvimento de soluções logísticas complementares.

A atuação do aeroporto é alinhada com a estratégia estadual de fortalecimento da aviação regional e está diretamente vinculada ao fomento do turismo no litoral norte, servindo como elo aéreo entre Ubatuba e a origem de turistas no estado e no país.

O aeroporto de Ubatuba registrou movimentações de cargas e passageiros apenas nos anos de 2020 e 2021. Em 2020, foram movimentados 945kg de carga e 146 passageiros, enquanto em 2021 esse volume aumentou para 2.018kg de carga e 273 passageiros, conforme a

Figura 5.123. Todas as operações foram realizadas exclusivamente pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras, com origem ou destino no aeroporto de Congonhas. Ressalta-se que tais movimentações ocorreram de forma concentrada, restritas aos meses de dezembro de 2020 e janeiro de 2021.

Figura 5.123 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Ubatuba



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.24 Aeroporto Estadual Domingos Pignarati – Votuporanga (SDVG/VOT)

O aeroporto de Domingos Pignarati (SDVG/VOT), localizado em Votuporanga, no noroeste do estado de São Paulo, é uma infraestrutura estratégica voltada principalmente para operações de aviação geral, executiva, agrícola e emergencial. Situado a 85km de São José do Rio Preto, o aeroporto não conta atualmente com voos comerciais regulares, mas desempenha papel fundamental no suporte à conectividade aérea regional, atendendo às demandas do setor agroindustrial, empresarial e de transporte aéreo privado.

A cidade de Votuporanga possui uma população estimada de aproximadamente 95mil habitantes e destaca-se como polo regional, exercendo influência econômica sobre diversos municípios vizinhos. A economia local é diversificada, com forte presença do agronegócio, especialmente na produção de cana-de-açúcar, laranja, soja e pecuária, além de uma base industrial consolidada nos segmentos de metalurgia, móveis e alimentos.

O aeroporto está localizado a 6,5 km do centro de Votuporanga. Os principais acessos rodoviários incluem a Rodovia Euclides da Cunha (SP-320) localizada a menos de 8 km, que liga Votuporanga a São José do Rio Preto e ao norte do estado, e a Rodovia Péricles Belini (SP-461) localizada a 2 km, que conecta a cidade a outras regiões paulistas como pode ser visto na Figura 5.124. O aeroporto está inserido em área estratégica, com fácil acesso ao centro urbano e às áreas produtivas do município. O aeroporto também se encontra a menos de 5 km do pátio ferroviário de Votuporanga e a menos de 12 km do terminal ferroviário da Cofco.

Figura 5.124 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Votuporanga

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto conta com 1 pista de 1.500m x 30m, além de um *taxiway*, estrutura adequada para receber aeronaves de pequeno e médio porte. Sua movimentação aérea é concentrada em operações executivas e agrícolas, com voos voltados ao atendimento de empresas locais e apoio à agroindústria.

Desde 2022, o aeroporto de Votuporanga é administrado pela ASP – aeroportos Paulista, concessionária responsável pela modernização e qualificação da infraestrutura aeroportuária regional. A concessão prevê investimentos na melhoria dos terminais de passageiros, modernização dos sistemas de segurança operacional e desenvolvimento de atividades logísticas e de apoio à aviação geral. O aeródromo integra a política estadual de fortalecimento da infraestrutura aérea interiorana, ampliando as possibilidades de desenvolvimento econômico regional por meio de uma rede de pequenos e médios aeroportos.

5.2.2.25 Aeroporto Estadual Tenente Lund Presotto – Franca (SIMK/FRC)

O aeroporto Estadual Tenente Lund Presotto (SIMK/FRC) é uma infraestrutura localizada no município de Franca, no nordeste do estado de São Paulo, próxima à divisa com Minas Gerais. Voltado principalmente para a aviação geral, executiva, agrícola e de transporte emergencial. O aeroporto também possui condições estruturais para receber operações de transporte aéreo regional, contribuindo para o desenvolvimento econômico local e a conectividade da região.

A cidade de Franca possui uma população estimada em cerca de 355 mil habitantes, sendo reconhecida como o principal polo calçadista do Brasil, com destaque na produção de calçados masculinos. A economia local é composta por uma base industrial relevante, especialmente nos setores de calçados e componentes, além de atividades agroindustriais com foco na cana-de-açúcar, café e pecuária. Os setores de comércio e serviços são amplamente desenvolvidos e exercem influência regional, consolidando Franca como centro de referência no nordeste paulista.

Como pode ser visto na Figura 5.125, o aeroporto fica a 6 km a sudeste do centro de Franca. O acesso à cidade e ao aeroporto é facilitado por rodovias como a Rodovia Cândido Portinari (SP-334), que conecta Franca a Ribeirão Preto e à capital paulista localizada a 4,3 km a oeste, e a Rodovia Engenheiro Ronan Rocha (SP-345), que permite a ligação com municípios vizinhos e com a malha federal localizada a 2 km ao norte. A localização de Franca também a torna próxima

do Triângulo Mineiro, ampliando seu alcance estratégico. Não há estações ferroviárias operacionais nas proximidades do aeroporto.

Figura 5.125 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Franca

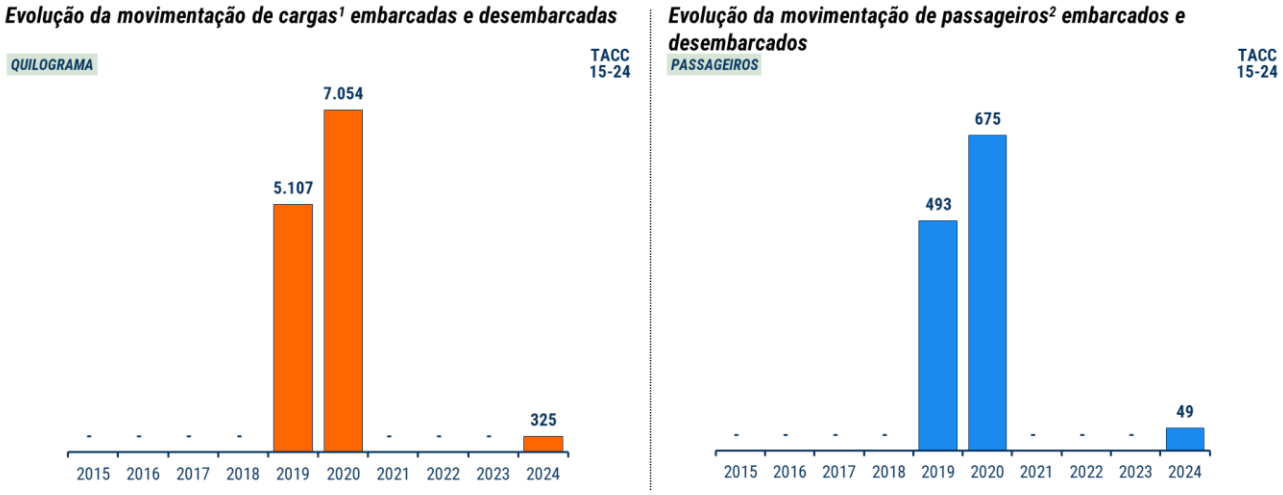
Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto conta com uma pista de 2.000m x 30m e um *taxiway*, possibilitando o atendimento a aeronaves de pequeno e médio porte, incluindo jatos executivos. A movimentação aérea é voltada a operações privadas, voos executivos e demandas específicas de logística e saúde.

Desde 2021, o aeroporto de Franca é operado pela Rede Voa, após ter sido incluído no lote de concessões da Rede Voa-SP, anteriormente sob a gestão do DAESP (Departamento Aeroviário do estado de São Paulo). A concessão prevê investimentos na modernização dos terminais de passageiros, melhorias nos sistemas de segurança operacional, qualificação da acessibilidade viária e expansão das atividades logísticas.

Conforme Figura 5.126, o aeroporto de Franca registrou movimentações de cargas e passageiros apenas nos anos de 2019, 2020 e 2024. Em 2019, foram movimentados 5.107 kg de carga e 493 passageiros, enquanto em 2020 esse volume aumentou para 7.054 kg e 675 passageiros. Em ambos os anos, todas as operações tiveram origem ou destino no aeroporto de Congonhas. Já em 2024, foram realizados apenas dois voos, totalizando 325 kg de carga e 49 passageiros, com origem e destino exclusivos em Viracopos. Em todo o período analisado, as operações registradas foram conduzidas exclusivamente pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

Figura 5.126 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Franca



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.26 Aeroporto Estadual Marcelo Pires Holzhausen – Assis (SNAX/AIF)

O aeroporto Estadual Marcelo Pires Holzhausen (SNAX/AIF), situado em Assis, é um aeródromo de relevância histórica para o município de Assis e para toda a região. Localizado no sudoeste do estado de São Paulo, o aeroporto desempenhou papel importante no passado com operações comerciais regulares que chegaram a movimentar mais de 20 mil passageiros anualmente até o ano de 2002. Atualmente, sua vocação está voltada para a aviação geral, agrícola, executiva e de apoio a operações emergenciais, reafirmando sua importância logística e operacional para o interior paulista.

O município de Assis possui uma população estimada em aproximadamente 105mil habitantes, e apresenta uma economia diversificada. O setor agropecuário é um dos pilares da atividade econômica local, com destaque para a produção de cana-de-açúcar, soja, milho e pecuária de corte. O comércio e os serviços são desenvolvidos, especialmente nas áreas de educação e saúde. A presença industrial é mais restrita, mas atua nos segmentos alimentício e têxtil.

Localizado a 6,5 km a noroeste do centro de Assis, o aeroporto tem o acesso à cidade facilitado por rodovias importantes, como a Rodovia Raposo Tavares (SP-270), e a Rodovia Miguel Jubran (SP-333) localizada a 2,5 km, que conecta Assis ao norte paulista e ao estado do Paraná, como pode ser visto na Figura 5.127.

Figura 5.127 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Assis

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto conta com uma pista de 1.689m x 30m e um *taxiway*, com infraestrutura compatível para operações com aeronaves de pequeno e médio porte.

A gestão do aeroporto de Assis foi transferida ao setor privado em 2021, por meio da concessão ao Consórcio aeroportos Paulista (ASP), no contexto do programa de desestatização da infraestrutura aeroportuária do estado de São Paulo. A administração anterior era exercida pelo DAESP. A atual gestão prevê investimentos na modernização do terminal de passageiros, qualificação dos serviços, melhorias em segurança operacional e desenvolvimento de atividades logísticas correlatas, com foco no fortalecimento da aviação regional.

5.2.2.27 Aeroporto Estadual Chafei Amsei – Barretos (SNBA/BAT)

O aeroporto Estadual Chafei Amsei (SNBA/BAT) é um dos principais aeródromos regionais do interior paulista, localizado no município de Barretos, no norte do estado de São Paulo. Com função estratégica de apoio à aviação geral, executiva e hospitalar, destaca-se especialmente por sua atuação no transporte aeromédico, vinculado às operações do Hospital de Amor de Barretos, referência nacional no tratamento oncológico.

Barretos possui uma população estimada em cerca de 124mil habitantes e apresenta uma economia sólida e diversificada. A pecuária bovina de corte é historicamente representativa na região, consolidada nacionalmente pelas tradicionais festas de rodeio, como a Festa do Peão. O setor industrial e comercial é fortalecido pela presença de frigoríficos e empresas alimentícias, além de um varejo regionalmente expressivo. Na área da saúde, o município tem projeção nacional, principalmente em razão da atuação do Hospital de Amor.

Como pode ser visto na Figura 5.128, o aeroporto fica localizado a 3,5 km a sudoeste do centro de Barretos sendo conectado por rodovias estratégicas, como a Rodovia Brigadeiro Faria Lima (SP-326) a menos de 2 km a leste, que faz a ligação entre Barretos, Bebedouro e a região de Ribeirão Preto, e a Rodovia Assis Chateaubriand (SP-425) a menos de 7 km ao norte, que integra o município às demais regiões do oeste paulista. Barretos está situada a aproximadamente 430km da capital paulista. Não há estações ferroviárias operacionais nas proximidades do aeroporto.

Figura 5.128 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Barretos

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

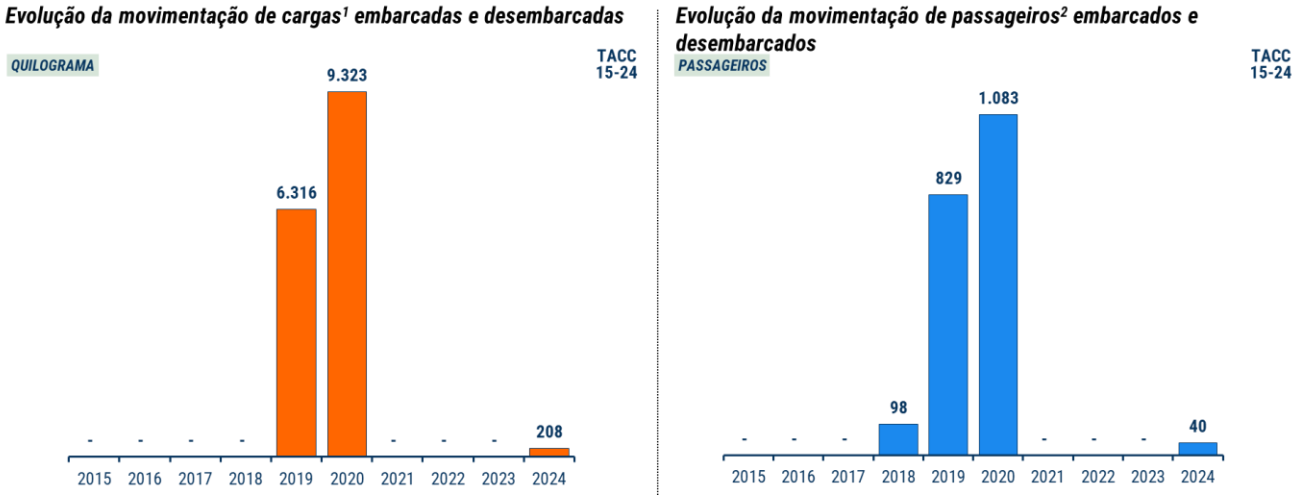
O aeroporto conta com uma pista de 1.800m x 30m, apta a receber aeronaves de pequeno e médio porte, inclusive em missões hospitalares e eventos sazonais de grande fluxo.

Em 2021, o aeroporto Chafei Amsei passou a ser operado pela concessionária aeroportos Paulista (ASP), inicialmente sob a gestão do Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A atual gestão privada prevê investimentos em modernização da infraestrutura física, ampliação do terminal de passageiros, qualificação dos serviços aeroportuários e melhorias nos sistemas de segurança e navegação aérea. O aeroporto também foi incluído em programas de fomento à aviação regional e, em 2023, recebeu aperfeiçoamentos voltados à segurança operacional e à estrutura de apoio.

Entre 2015 e 2024, o aeroporto de Barretos apresentou movimentação de cargas e/ou passageiros apenas nos anos de 2018, 2019, 2020 e 2024. Em 2018, não houve registro de cargas movimentadas, enquanto o fluxo de passageiros foi de 98 pessoas. Esse volume aumentou nos dois anos seguintes, impulsionado pela operação regular da Azul Linhas Aéreas Brasileiras, com voos para os três principais aeroportos do estado de São Paulo: Guarulhos, Viracopos e Congonhas.

Em 2020, o aeroporto de Barretos registrouseu pico de movimentação de cargas e passageiros no período analisado, totalizando 9.323kg de cargas e 1.083 passageiros. Entretanto, com a paralisação das operações em decorrência da pandemia de Covid-19, o aeroporto permaneceu sem voos até 2023. Somente em dezembro de 2024 a Azul Linhas Aéreas Brasileiras retomou os voos regulares, movimentando 208kg de cargas e 40 passageiros, conforme evidenciado na Figura 5.129.

Figura 5.129 - Evolução da Movimentação de cargas e passageiros no aeroporto de Barretos



1) Inclui cargas pagas, cargas grátis e cargas de correios.
2) Passageiros pagos e passageiros grátis.
Fonte: ANAC (2016-2025a) — Resumo anual de 2015 a 2024, setembro 2025. Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan.

5.2.2.28 Aeroporto Estadual Alberto Bertelli – Registro (SSRG/***)

O aeroporto Alberto Bertelli (SSRG/***) é um aeródromo localizado no município de Registro, na região do Vale do Ribeira, no sul do estado de São Paulo. Seu perfil operacional está voltado para a aviação geral, com foco em voos privados, apoio a operações agrícolas e atendimento a demandas logísticas da região. Embora não conte com operações comerciais regulares, o aeroporto exerce papel importante na mobilidade regional e no suporte às atividades econômicas e empresariais do município.

Registro possui uma população estimada de aproximadamente 59 mil habitantes e destaca-se como centro urbano e econômico do Vale do Ribeira. A economia local tem forte base na agricultura, com destaque para a produção de banana, sendo o maior produtor do estado, além do cultivo de chá e criação de tilápia. O município também concentra agroindústrias ligadas à banana e ao chá, bem como unidades de laticínios. Na área de serviços, Registro atua como polo regional de saúde e tem vocação para o turismo rural e ecológico.

O aeroporto está localizado a menos de 6 km ao sul do centro urbano de Registro. Como pode ser visto na Figura 5.130, ele está situado a cerca de 180 km da capital paulista e com acesso pelas Rodovias Prefeito Casemiro Teixeira (SP-226), a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), que integra o município ao eixo São Paulo–Curitiba, e a Rodovia Antônio Honório da Silva (SP-193).

Figura 5.130 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Registro

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

O aeroporto conta com uma pista de 1.430m x 30m, além de um *taxiway* que permite a operação de aeronaves de pequeno e médio porte, atendendo especialmente à demanda da aviação executiva, agrícola e emergencial.

O aeroporto de Registro é atualmente operado pela Rede Voa, após sua inclusão no lote de concessões da Rede Voa-SP em 2021, sucedendo a antiga gestão do Departamento Aeroviário do estado de São Paulo (DAESP). A concessão prevê investimentos na modernização da infraestrutura aeroportuária, como a ampliação dos terminais de passageiros, melhorias nos sistemas de segurança operacional, acessibilidade e desenvolvimento de atividades logísticas correlatas.

5.2.2.29 Aeroporto Regional José Gonçalves dos Santos – Guarujá (SBST/SSZ)

O aeroporto José Gonçalves dos Santos (SBST/SSZ) está localizado no litoral sul do estado de São Paulo, no município de Guarujá, integrante da Região Metropolitana da Baixada Santista. Com população superior a 320 mil habitantes, Guarujá se destaca pela atividade turística, portuária e por sua proximidade ao Porto de Santos, o maior da América Latina. A cidade também conta com uma relevante infraestrutura rodoviária, com ligação à capital pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055) e à malha ferroviária de carga. O aeroporto está inserido em um contexto estratégico, com potencial de integração entre aviação comercial, logística e turismo.

O aeroporto está instalado na área da Base Aérea de Santos (BAST), sob jurisdição da Força Aérea Brasileira. A implantação do aeroporto civil decorre de acordo de compartilhamento da infraestrutura com a Aeronáutica. Localizado a cerca de 10 km do centro de Guarujá, 40km de Santos e aproximadamente 90km da capital paulista, o aeroporto é acessado pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-55), Rodovia dos Imigrantes (SP-160) e Rodovia Anchieta (SP-150). Sua posição estratégica junto ao maior polo portuário do país reforça sua relevância para o transporte regional, o turismo e a logística intermodal. O Aeroporto também se localiza a menos de 6 km dos principais terminais da margem esquerda do porto de Santos e do pátio ferroviário de Conceiçãozinha da MRS.

Figura 5.131 - Localização e principais acessos modais do aeroporto de Guarujá

Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

A pista de pouso e decolagem tem 1.390m x 30m, com pavimento asfáltico. A infraestrutura existente na Base Aérea passou por adaptações para permitir o uso compartilhado. Estão previstas obras de adequação e construção de terminal de passageiros, pátio de aeronaves, *taxiways* e serviços de apoio à aviação civil. A operação prevista é para aeronaves categoria 2B e 3C, como ATRs e jatos regionais.

A gestão da infraestrutura civil do aeroporto está sob responsabilidade da Prefeitura Municipal. A operação será compartilhada com a Força Aérea Brasileira, que manterá o controle sobre os voos militares e a estrutura da Base Aérea de Santos. As obras civis são realizadas com recursos estaduais e federais, com previsão de operação inicial focada na aviação regional e executiva.

O modelo operacional prevê voos comerciais regionais e atividades de aviação geral, com potencial para se tornar alternativa ao aeroporto de Congonhas para voos curtos. As aeronaves previstas incluem turboélices regionais como ATR-72 e jatos de menor porte. Não há, até o momento, operação de cargas regulares, embora a proximidade com o Porto de Santos configure oportunidade futura para integração logística.

5.2.3 Aeroportos Municipais

Os aeroportos municipais do estado de São Paulo exercem função fundamental na conectividade regional, apoiando principalmente a aviação geral, ao transporte de pequenas cargas, às atividades agrícolas e aos serviços aéreos de emergência. Distribuídos em municípios de médio e pequeno porte, como Bauru, Araras, Bebedouro e Rio Claro, integram a infraestrutura aeroviária estadual ao oferecer apoio operacional fora dos grandes centros urbanos. Embora muitos não possuam voos comerciais regulares, suas infraestruturas servem para fomentar o desenvolvimento econômico local, apoiar a saúde pública, e oferecer alternativas rápidas de mobilidade, conforme apresentados na Tabela 5.4 e na Figura 5.132.

Com pistas pavimentadas ou não pavimentadas, os aeroportos municipais apresentam potencial de integração regional ao atender áreas de vocação agrícolas, polos industriais e zonas de turismo rural e religioso. A existência dessas bases aéreas facilita, também, a atração de investimentos e integra o interior paulista à malha aérea estadual e nacional.

Parte desses aeroportos encontra-se em processo de modernização e adequação operacional, com foco na ampliação da segurança, na manutenção da infraestrutura existente e na criação

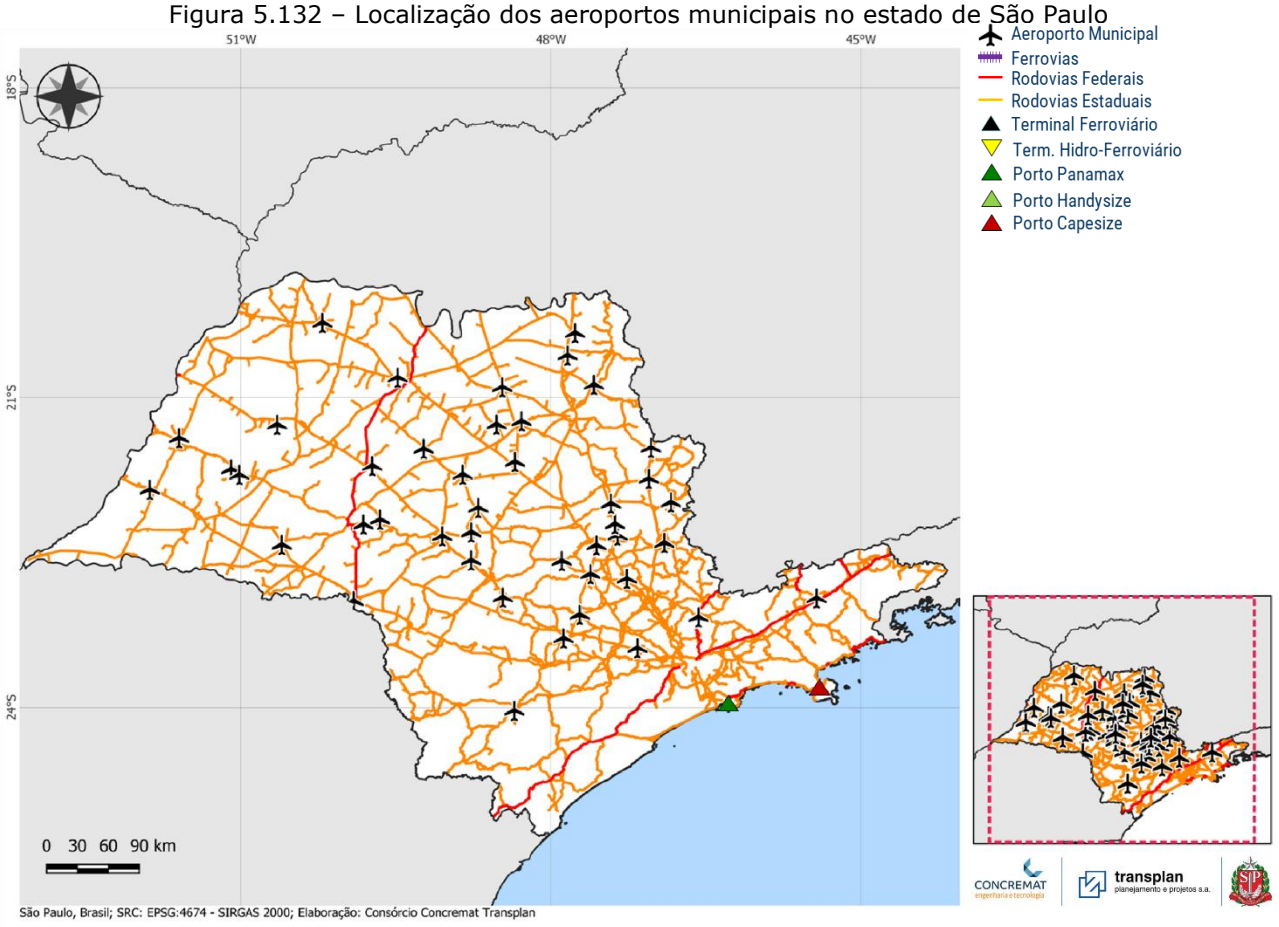
de condições para usos estratégicos compatíveis com o perfil da aviação geral, aspectos que serão detalhados nos subitens a seguir.

Tabela 5.4 – Principais informações sobre os aeroportos municipais do estado de São Paulo

Aeroporto	Código	Pista (m)	Perfil
Gavião Peixoto	SBGP	4967x45	Unidade Embraer
São Roque (Catarina)	SBJH	2470x33	Jatos Executivos
Bauru	SBBU	1501x35	Aviação Geral
Araras	SBAU/ARU	1150x30	Aviação Geral
Adamantina	SDAD	1240x18	Aviação Geral
Americana	SDAI	1100x18	Aviação Geral
Bebedouro	SDBB	1200x23	Aviação Geral
Botucatu	SDBK	1500x30	Aviação Geral
Capão Bonito	SDCA	1075x20	Aviação Geral
Fernandópolis	SDFD	1000x25	Aviação Geral
Ituverava	SDIV	1350x23	Aviação Geral
Ibitinga	SDIG	1200x18	Aviação Geral
São Joaquim da Barra	SDJO	1000x30	Aviação Geral
São João da Boa Vista	SSJW	1250x30	Aviação Geral
Leme	SBLM	1150x18	Aviação Geral
Lençóis Paulista	SDLP	1264x20	Aviação Geral
Matão	SDMA	750x23	Aviação Geral
Ourinhos	SDOW	1500x30	Aviação Geral
Piracicaba	SDPW	1500x30	Aviação Geral
Tatuí	SDTF	1300x30	Aviação Geral
Vera Cruz	SDVE	950x20	Aviação Geral
Lins	SDLL	1700x35	Aviação Geral

Fonte: ANAC Setembro 2025, análise Consórcio Concremat-Transplan

Figura 5.132 – Localização dos aeroportos municipais no estado de São Paulo



Fonte: ANAC (2025a); SNV (2025a); DER-SP (2025a); Google Earth (2025). Elaboração: Consórcio Concremat-Transplan, 2026.

5.2.3.1 Aeroporto de Gavião Peixoto – (SBGP)

O aeroporto de Gavião Peixoto, oficialmente a Unidade Gavião Peixoto da Embraer, foi inaugurado em outubro de 2001. Ele não se caracteriza como aeroporto executivo, mas como uma instalação industrial dotada da maior pista de pouso e decolagem asfaltada do hemisfério sul, com 4.967 metros de comprimento por 45m de largura, utilizada para os ensaios em voo e testes de aeronaves como o C-390 Millennium e os caças Gripen. No entanto, apenas 3.000m de comprimento e 45m de largura estão homologados pela ANAC para pousos e decolagens sendo o restante utilizável somente como área de parada. A largura da área asfaltada além das faixas laterais é variável, chegando a 95m na parte central. Sua pista pode receber todos os tipos de aeronaves e já foi considerada um local de pouso alternativo para ônibus espaciais.

O aeródromo localiza-se no município de Gavião Peixoto e pertence à unidade industrial da Embraer sendo utilizado nos ensaios em voo para desenvolvimento, certificação e testes das aeronaves em produção.

O principal acesso rodoviário é através a Rodovia Dr. Nelson Barbieri (SP-357) ligando a cidade de Gavião Peixoto a Araraquara, que fica a aproximadamente 36 quilômetros de distância.

5.2.3.2 Aeroporto Executivo São Paulo Catarina – São Roque (SBJH)

O aeroporto Executivo São Paulo Catarina é o primeiro aeroporto internacional privado do Brasil dedicado exclusivamente à aviação executiva. Inaugurado em dezembro de 2019, foi concebido para atender a demanda crescente de jatos executivos e de grandes corporações pela mobilidade aérea eficiente e de alto padrão.

Localizado entre os municípios de São Roque e Araçariguama, o aeroporto está às margens da Rodovia Castello Branco (SP-280), a cerca de 74 km do centro da cidade de São Paulo.

Sua inserção territorial favorece conexões rápidas com a capital paulista e as regiões industriais do interior, consolidando o terminal como um polo estratégico de mobilidade executiva no sudeste brasileiro.

O aeroporto é de propriedade privada e operado pela JHSF Participações S.A., holding brasileira especializada em empreendimentos de alto padrão nos segmentos imobiliário, hoteleiro e comercial. Sua infraestrutura foi projetada para atender aeronaves de grande porte e grande valor operacional, garantindo segurança, eficiência e discrição aos usuários.

A pista de pouso e decolagem tem 2.470m x 32m, com pavimento asfáltico. O terminal executivo conta com estrutura de alto padrão, incluindo sala VIP, áreas de imigração e aduana, lounge privativo e espaços dedicados ao atendimento de passageiros e tripulações. As instalações suportam operações com aeronaves das categorias D e E (como Gulfstream G650, Falcon 8X e Boeing BBJ), além de contar com serviços completos de abastecimento, manutenção e apoio em solo.

Só foram apresentados dados de passageiros no sistema da ANAC num montante de 64 passageiros em 2 voos fretados em março de 2022, o que reforça sua atividade como terminal de aviação executiva. Não houve movimentação de carga paga comercial no período.

5.2.3.3 Aeroporto de Bauru (SBBU)

O aeroporto Municipal de Bauru, conhecido como Aeroclube de Bauru, localiza-se no município de Bauru, no interior do estado de São Paulo. O aeródromo tem função prioritária voltada para a aviação geral, abrigando escolas de aviação, táxi aéreo e operações de pequeno porte. Bauru possui uma localização estratégica, sendo um importante polo regional que integra áreas industriais, comerciais e de serviços.

A cidade possui acesso facilitado pelas rodovias Marechal Rondon (SP-300) e Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), permitindo rápida conexão com diversas cidades do estado. O aeroporto está a cerca de 3 km do centro urbano, facilitando o deslocamento de passageiros e cargas de pequeno volume.

A pista de pouso e decolagem tem 1.501m x 35m, com pavimentação em asfalto, permitindo operações visuais diurnas e noturnas para aeronaves de pequeno e médio porte. Sua altitude é de aproximadamente 543m acima do nível do mar. A infraestrutura de apoio inclui hangares, área de abastecimento e estacionamento de aeronaves. Embora não possua voos comerciais regulares, o aeroporto é vital para a mobilidade regional, atividades de formação aeronáutica e serviços de transporte executivo.

A presença de aeroclubes, escolas de pilotagem e centros de manutenção de aeronaves reforça seu papel como centro de formação de pilotos e manutenção no interior paulista. Além disso, o aeroporto é utilizado para voos de inspeção agrícola, transporte de órgãos e emergências médicas. A sinalização luminosa contempla luzes de borda de pista e de cabeceira, proporcionando segurança para operações noturnas.

O município de Bauru, com população superior a 380 mil habitantes, utiliza o aeroporto como instrumento de apoio logístico às suas atividades industriais e acadêmicas. Mesmo após a construção do novo aeroporto de Bauru-Arealva para voos comerciais de grande porte, o aeródromo municipal mantém seu protagonismo nas operações de aviação geral.

A gestão é municipal, com foco na conservação, modernização dos serviços e promoção do uso consciente da infraestrutura. Há iniciativas locais para ampliar as atividades de manutenção aeronáutica e voos executivos, buscando fortalecer ainda mais a vocação aeroportuária da cidade.

5.2.3.4 Aeroporto de Araras (SDAA)

O aeroporto Municipal de Araras (SDAA) está situado no município de Araras, no interior do estado de São Paulo, cidade que possui uma população estimada em cerca de 130 mil habitantes. O município é reconhecido pela forte produção agrícola, especialmente na cultura da cana-de-açúcar e da laranja, além de contar com uma economia diversificada, que envolve setores industriais e de serviços. A localização estratégica de Araras, a aproximadamente 150 km da capital paulista, favorece a sua integração logística, sendo servida pelas importantes rodovias Anhanguera (SP-330) e Luiz de Queiroz (SP-304), que conectam a cidade a São Paulo e a outras regiões do estado.

O aeroporto atende principalmente a aviação geral e voos executivos, sem operação de linhas aéreas comerciais regulares. É frequentemente utilizado por empresas para transporte de executivos, por operadores de aviação agrícola e em missões de apoio emergencial, contribuindo para a dinâmica econômica e social da região. A estrutura do aeroporto é voltada para operações em condições visuais diurnas, com pista de pouso e decolagem 12/30 medindo 1.150m 30m, pavimentada em asfalto, com resistência classificada como 21/F/B/X/T[1]. A faixa de pista totaliza 1.210m x 60m, e o aeroporto está a uma altitude de 685m.

A infraestrutura complementar inclui pistas de taxi (*taxiways* A, B, C, D e E), todas pavimentadas em asfalto, sendo a principal *taxiway* (A) com 900m de comprimento. A sinalização horizontal está presente nas *taxiways*, contemplando sinalização de eixo e de posição de espera para a pista de pouso e decolagem nas *taxiways* B, C e E. O pátio de estacionamento de aeronaves é asfaltado e possui resistência compatível com o restante da infraestrutura aeroportuária (PCN 21/F/B/X/T). Não há sistema de iluminação para operações noturnas, como farol de aeródromo, luzes de borda ou PAPI, o que restringe o uso do aeroporto exclusivamente ao período diurno sob condições VFR.

Apesar de sua estrutura modesta, o aeroporto Municipal de Araras é um ativo relevante para a mobilidade regional e para o atendimento de demandas específicas de transporte aéreo, agregando valor à cidade e às atividades econômicas locais. Sua manutenção e utilização estratégica permitem que Araras mantenha sua competitividade e acessibilidade, mesmo em um contexto de crescente urbanização e desenvolvimento econômico do interior paulista.

5.2.3.5 Aeroporto de Adamantina (SDAD)

O aeroporto Municipal de Adamantina está localizado no interior do estado de São Paulo, atendendo ao município de Adamantina e sua região. Com uma população estimada em aproximadamente 35 mil habitantes, a cidade possui sua economia baseada principalmente na agropecuária, comércio local e serviços educacionais, sendo reconhecida como um polo universitário do oeste paulista. A localização do município favorece a ligação regional através de

[1]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro - PA2020-1744

importantes rodovias como a Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), conectando Adamantina a Presidente Prudente e Marília, além de facilitar o acesso a outros centros urbanos importantes da região.

O aeroporto é voltado para operações de aviação geral, agrícola e emergenciais, sem registros de voos comerciais regulares. Sua pista de pouso e decolagem principal possui 1.240m x 18m, pavimentada em asfalto, o que proporciona boa estrutura para aeronaves de pequeno porte. O aeródromo está localizado a uma altitude de 426m e é homologado para operações visuais diurnas. O equipamento serve também como base para operações de instrução de voo e de apoio à aviação agrícola, atividades relevantes para a economia local e regional.

A infraestrutura do aeroporto de Adamantina é simples e funcional, com pátio de aeronaves asfaltado e sem a presença de sistemas de iluminação noturna, como farol de aeródromo, luzes de pista ou PAPI, restringindo suas operações ao período diurno e a boas condições meteorológicas. As *taxiways* são adequadas para o tráfego de aeronaves leves, garantindo suporte às operações gerais. O aeródromo, mesmo de pequeno porte, possui condições satisfatórias para receber voos particulares, transporte executivo e missões aeromédicas, sendo considerado importante para a mobilidade e a segurança regional.

O aeroporto Municipal de Adamantina, embora de perfil modesto, cumpre um papel relevante no sistema de transporte aéreo do oeste paulista. Ele atende às necessidades locais com eficiência e integra a malha de infraestrutura logística da região. Melhorias futuras, como a instalação de iluminação para operações noturnas ou a ampliação da pista, poderiam potencializar o uso, ampliando sua importância para o desenvolvimento econômico e social da cidade e de seu entorno imediato.

5.2.3.6 Aeroporto de Americana (SDAI)

O aeroporto Municipal Augusto de Oliveira Salvação, localizado no município de Americana, no interior do estado de São Paulo, atende principalmente a aviação geral e executiva da região.

Americana possui uma população estimada em cerca de 240 mil habitantes, destacando-se como um importante polo industrial e comercial do estado. A cidade é reconhecida pela força nos setores têxtil, metalúrgico e de confecção, além de contar com expressivo comércio e serviços de alto padrão. Americana está estrategicamente posicionada a aproximadamente 130 quilômetros da capital paulista, sendo acessada principalmente pelas rodovias Anhanguera (SP-330) e Luiz de Queiroz (SP-304).

O aeroporto é utilizado para voos de pequeno porte, táxi aéreo, operações de helicópteros e apoio à aviação agrícola. A pista de pouso e decolagem possui 1.100m x 18m, com pavimentação asfáltica, permitindo a operação de aeronaves leves e médias regras de voo visual diurnas. Localizado a uma altitude de 611m, o aeroporto dispõe de infraestrutura básica para o atendimento às operações previstas, sem registro de operações regulares de linhas aéreas comerciais.

Em termos de infraestrutura, o aeroporto de Americana possui pátio de aeronaves asfaltado e áreas de hangares destinados a manutenção e hangaragem de aeronaves executivas. Entretanto, não conta com sistema completo de iluminação de pista, como farol de aeródromo ou balizamento noturno, restringindo suas operações ao período diurno. As *taxiways* possuem sinalização horizontal adequada para operações em boas condições meteorológicas, mas não estão iluminadas para operações noturnas. A ausência de auxílio visual de aproximação, como o PAPI, também reforça o uso restrito às condições VFR.

O aeroporto de Americana é considerado um equipamento estratégico para suporte à aviação corporativa e particular da Região Metropolitana de Campinas. Sua função no apoio a empresas locais, no atendimento a voos executivos e no estímulo à logística regional é de grande

importância, mesmo sem a presença de linhas aéreas regulares. Investimentos em melhorias na infraestrutura poderiam expandir ainda mais seu potencial, principalmente no suporte ao dinamismo econômico da cidade e no fortalecimento da mobilidade aérea regional.

5.2.3.7 Aeroporto de Bebedouro (SDBB)

O aeroporto Municipal de Bebedouro, localizado no interior do estado de São Paulo, atende ao município de Bebedouro e a cidades vizinhas. Com uma população estimada em cerca de 80 mil habitantes, Bebedouro é reconhecida por sua forte atuação no setor agroindustrial, especialmente no cultivo de laranja, cana-de-açúcar e na produção de etanol. A cidade é também polo comercial e de serviços na região norte do estado, beneficiando-se de sua posição geográfica estratégica, próxima à Rodovia Brigadeiro Faria Lima (SP-326), que facilita o acesso a outras regiões e à capital, São Paulo, a cerca de 380 quilômetros de distância.

O aeroporto de Bebedouro é destinado majoritariamente à aviação geral, agrícola e executiva. Sua pista de pouso e decolagem é asfaltada, com 1.200m x 23m de largura, adequando-se principalmente a aeronaves de pequeno porte. Operando regras de voo visual diurnas (VFR diurno), o aeroporto está localizado a uma altitude de 575m. Embora sua infraestrutura seja básica, ela é suficiente para atender operações particulares, agrícolas e de pequeno transporte executivo, que são relevantes para o suporte logístico da região.

Em termos de facilidades, o aeroporto conta com pátio de aeronaves pavimentado, áreas de estacionamento e hangares destinados à aviação agrícola e de instrução. Não possui iluminação de pista para operações noturnas. Tampouco dispõe de sistema de auxílio visual à aproximação, como PAPIou balizamento noturno, o que restringe suas operações ao período diurno. A ausência de instrumentos avançados limita o uso a operações sob condições meteorológicas favoráveis. Apesar dessas limitações, o aeródromo desempenha papel relevante na mobilidade regional e no apoio às atividades do agronegócio local.

O aeroporto Municipal de Bebedouro é uma infraestrutura importante para sustentar o dinamismo econômico da região, especialmente no que diz respeito à aviação agrícola e ao atendimento de pequenas aeronaves executivas. Sua modernização, com a possível instalação de balizamento noturno e equipamentos de auxílio à navegação, poderia ampliar sua relevância e contribuir ainda mais para a competitividade do município e de seu entorno imediato.

5.2.3.8 Aeroporto de Botucatu (SDBK)

O aeroporto Municipal Tancredo de Almeida Neves, localizado na cidade de Botucatu, no interior do estado de São Paulo, atende principalmente à aviação geral, agrícola e executiva. Abriga uma unidade fabril da EMBRAER voltada à produção de aeronaves de menor porte para a aviação agrícola, como o modelo Ipanema; além da fabricação de componentes para outras aeronaves da empresa. Botucatu possui uma população estimada em aproximadamente 150 mil habitantes, destacando-se por sua economia baseada no agronegócio (especialmente a produção de sementes e eucalipto), na indústria (setores de metalurgia, autopeças, farmacêutico) e em seu setor de educação superior, sendo sede da Faculdade de Medicina Veterinária e Zootecnia da UNESP. A cidade está situada a cerca de 230 quilômetros da capital paulista, conectada por rodovias como a Marechal Rondon (SP-300) e a João Hipólito Martins (SP-209).

O aeroporto possui uma pista de pouso e decolagem asfaltada com 1.500m x 30m, localizada a uma altitude de 918m. O aeródromo é adequado para operações visuais diurnas (VFR) e recebe principalmente aviões de pequeno e médio porte utilizados para atividades agrícolas, empresariais e treinamentos de voo. Sua infraestrutura é voltada para a aviação executiva, de instrução e agrícola, com capacidade para atender às necessidades regionais de mobilidade e logística aérea.

Embora disponha de pátio de aeronaves asfaltado e áreas para hangares, o aeroporto de Botucatu não possui sistema completo de balizamento noturno nem equipamentos para aproximação por instrumentos, limitando suas operações a períodos de boa visibilidade e condições meteorológicas favoráveis. A sinalização horizontal existente garante a operação segura durante o dia. Em termos de facilidades, o aeroporto dispõe de abastecimento de combustível e suporte técnico básico para manutenção de aeronaves.

O aeroporto Municipal Tancredo de Almeida Neves é um ativo importante para o desenvolvimento de Botucatu, favorecendo o escoamento rápido de produtos agrícolas de alto valor, a atração de investimentos no setor industrial e a logística de empresas locais. Modernizações futuras, como instalação de iluminação e de instrumentos de aproximação, poderiam ampliar o potencial do aeródromo, permitindo uma operação mais regular e segura, fortalecendo ainda mais o papel de Botucatu no cenário regional.

5.2.3.9 Aeroporto de Capão Bonito (SDCA)

O aeroporto Municipal de Capão Bonito está localizado no município de Capão Bonito, interior do estado de São Paulo, que possui uma população estimada em aproximadamente 50.000 habitantes. A economia da cidade é voltada principalmente para o agronegócio, com destaque para a produção de eucalipto, pecuária e agricultura de grãos, além de atividades industriais relacionadas à madeira e móveis. Capão Bonito é ainda reconhecida por sua riqueza natural, situando-se próxima ao Parque Estadual Intervales, o que impulsiona atividades turísticas. A cidade está localizada a cerca de 230 km da capital de São Paulo, sendo acessível pelas rodovias Rodovia Sebastião Ferraz de Camargo Penteado (SP-250) e Rodovia João Pereira dos Santos Filho (SP-181).

O aeroporto atende prioritariamente à aviação geral, agrícola e voos executivos de pequeno porte. Sua pista de pouso e decolagem é asfaltada, medindo 1.075m x 20m, adequada para operações com aeronaves de pequeno porte. Operando regras de voo visual diurnas (VFR diurno), o aeroporto localiza-se a uma altitude de aproximadamente 700m, favorecendo operações seguras durante o dia, principalmente para atividades de pulverização agrícola e transporte de executivos locais.

Em relação à infraestrutura, o aeroporto de Capão Bonito possui um pátio de estacionamento de aeronaves e áreas destinadas a hangares, mas não conta com iluminação de pista para operações noturnas nem com equipamentos de aproximação por instrumentos. Sua estrutura é simplificada, concentrando-se nas operações de suporte ao agronegócio e aviação leve, sendo essencial para a logística regional e o apoio a atividades empresariais e agrícolas do município e da região.

Com operações restritas ao período diurno e de condições meteorológicas favoráveis, o aeroporto de Capão Bonito representa um vetor importante de apoio ao desenvolvimento econômico local. Melhorias futuras, como a instalação de balizamento noturno e equipamentos de auxílio à navegação aérea, poderiam ampliar ainda mais sua relevância para o escoamento de produção agrícola e fomentar novos negócios, sobretudo na área de turismo e serviços aéreos regionais.

5.2.3.10 Aeroporto de Fernandópolis (SDFD)

O aeroporto Municipal de Fernandópolis está situado no município de mesmo nome, localizado na região noroeste do estado de São Paulo. A cidade possui uma população estimada em cerca de 70.000 habitantes, conforme dados recentes do IBGE. A economia de Fernandópolis é diversificada, com destaque para o agronegócio (cana-de-açúcar, soja e pecuária), indústria de alimentos e metalurgia, além de um setor de serviços consolidado. Fernandópolis se conecta à

capital paulista, distante cerca de 555 km, principalmente pela Rodovia Euclides da Cunha (SP-320) e posteriormente pela Rodovia Washington Luís (SP-310).

O aeroporto atende à aviação geral e agrícola, sendo uma infraestrutura estratégica para o suporte às atividades produtivas da região. A pista de pouso e decolagem possui 1.000m x 25m, com pavimentação asfáltica e resistência adequada para aeronaves de pequeno e médio porte. O aeródromo está localizado a uma altitude de aproximadamente 500m e opera em condições visuais (VFR) no período diurno[2]. A estrutura é suficiente para operações regulares de táxi aéreo, voos executivos e serviços de aviação agrícola.

No que diz respeito à infraestrutura, o aeroporto de Fernandópolis conta com pátio de estacionamento para aeronaves, áreas destinadas a hangares e serviços básicos de apoio operacional. Não há iluminação de pista ou procedimentos de aproximação por instrumentos homologados, o que restringe as operações ao horário diurno e a condições meteorológicas favoráveis. Contudo, a pista sinalizada horizontalmente proporciona segurança para os pousos e decolagens realizados na localidade.

O aeroporto Municipal de Fernandópolis é um ativo relevante para o suporte logístico da produção agrícola e industrial da região, além de oferecer uma alternativa importante para o transporte rápido de executivos e serviços de emergência. Com investimentos em infraestrutura, como a implantação de balizamento noturno e homologação de procedimentos por instrumentos, o aeroporto poderia expandir seu papel regional, reforçando ainda mais a conectividade e o desenvolvimento econômico local.

5.2.3.11 Aeroporto de Ituverava (SDIV)

O aeroporto Municipal de Ituverava está localizado no município de Ituverava, na região da Alta Mogiana, no interior do estado de São Paulo. A cidade possui uma população estimada em aproximadamente 37 mil habitantes, sendo conhecida pela força do agronegócio e pela tradição educacional, com diversas instituições de ensino de destaque. A economia de Ituverava é baseada na agricultura (cana-de-açúcar, soja, milho e café), pecuária e em agroindústrias associadas à produção de açúcar e álcool. O município encontra-se a cerca de 420 km da capital paulista, com acesso facilitado principalmente pela Rodovia Anhanguera (SP-330) e pela Rodovia Cândido Portinari (SP-334).

O aeroporto de Ituverava (código SDIV) é destinado prioritariamente às operações de aviação geral, voos executivos e serviços de aviação agrícola. A pista de pouso e decolagem é asfaltada e possui 1.350m x 23m, com resistência de pavimento de 13/F/B/Y/T, adequada para aeronaves leves. O aeroporto está situado a uma altitude de 623m, operando exclusivamente sob regras de voo visual (VFR) no período diurno[3], sem auxílio para operações noturnas.

A infraestrutura do aeroporto é básica, sem balizamento luminoso nem procedimentos de aproximação por instrumentos. A faixa de pista mede 1.470m x 80m. As sinalizações horizontais existentes compreendem marcações de cabeceira deslocada, designação de pista e eixo de rolamento, garantindo segurança operacional para pousos e decolagens em boas condições meteorológicas. O aeródromo também dispõe de um pátio asfaltado para estacionamento de aeronaves, com resistência compatível ao tipo de operação realizada.

Apesar de sua estrutura limitada, o aeroporto Municipal de Ituverava desempenha um papel estratégico no suporte às atividades agroindustriais e no atendimento a voos particulares e serviços de emergência da região. A modernização da infraestrutura, como a implantação de

[2]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portal de Registro – PA2018-1338

[3]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro – PA2020-970

iluminação noturna e melhorias no terminal de apoio, poderia ampliar a utilização do equipamento, tornando-o ainda mais relevante para o desenvolvimento econômico local.

5.2.3.12 Aeroporto de Ibitinga (SDIG)

O aeroporto Municipal de Ibitinga está situado no município de Ibitinga, no interior do estado de São Paulo. Com uma população estimada em aproximadamente 60.000 habitantes, a cidade é nacionalmente reconhecida como a "Capital Nacional do Bordado", destacando-se na produção de artigos têxteis, especialmente de cama, mesa e banho. Além da forte vocação industrial no setor têxtil, a economia de Ibitinga também conta com atividades agrícolas (cana-de-açúcar, laranja e pecuária) e um comércio ativo voltado para o turismo de compras. A cidade está localizada a cerca de 340 km da capital paulista, sendo servida pelas rodovias: Rodovia Deputado Leônidas Pacheco Ferreira (SP-304) e Rodovia Laurentino Mascari (SP-255).

O aeroporto de Ibitinga (código SDIG) é voltado à aviação geral, com utilização principal para aeronaves de pequeno porte, táxi aéreo, aviação agrícola e voos particulares. A pista de pouso e decolagem é asfaltada, medindo 1.200m x 18m, com resistência do pavimento de 15/F/C/Y/U[4]. O aeroporto está localizado a uma altitude de 491m e opera regras de voo visual (VFR) no período diurno.

A infraestrutura do aeroporto é bastante funcional para as atividades propostas, contando com uma pista de pouso e decolagem devidamente sinalizada horizontalmente, incluindo marcações de cabeceira, designação de pista e eixo de rolamento. A faixa de pista total mede 1.400m x 80m. No entanto, não existem sistemas de balizamento luminoso, o que restringe suas operações ao horário diurno e em boas condições meteorológicas.

O aeroporto Municipal de Ibitinga é uma infraestrutura importante para a mobilidade local e o suporte às atividades econômicas da cidade, especialmente no atendimento a empresários, produtores rurais e no apoio a operações logísticas emergenciais. Com investimentos em balizamento noturno e melhorias no pátio de aeronaves, o aeroporto poderia ampliar ainda mais sua contribuição para o dinamismo econômico regional.

5.2.3.13 Aeroporto de São Joaquim da Barra (SDJO)

O aeroporto Municipal de São Joaquim da Barra está localizado no município de mesmo nome, no interior do estado de São Paulo. A cidade possui uma população estimada em aproximadamente 50 mil habitantes e apresenta uma economia dinâmica baseada no agronegócio (especialmente cana-de-açúcar, soja e milho), indústria (usinas sucroalcooleiras e setores alimentício e metalúrgico) e comércio local ativo. São Joaquim da Barra está situada a cerca de 400 km da capital paulista e tem acesso facilitado pelas rodovias Anhanguera (SP-330) e Rodovia Prefeito Fábio Talarico (SP-345), que interligam a cidade a importantes polos regionais como Ribeirão Preto e Uberaba (MG).

O aeroporto de São Joaquim da Barra (código SDJO) é utilizado principalmente para operações de aviação geral, agrícola e executiva. Sua pista de pouso e decolagem possui 1.000m x 30m, com pavimentação asfáltica de resistência adequada para aeronaves leves, apresentando PCN 12/F/C/Y/U[5]. O aeroporto encontra-se a uma altitude de 651m e opera regras de voo visual (VFR) diurnas, sem procedimentos de aproximação por instrumentos.

[4]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro - PA2020-1074

[5]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro - PA2022-6998

A infraestrutura do aeroporto é básica, com faixa de pista medindo 1.320m x 80m. A sinalização horizontal de pista contempla marcações de cabeceira, designação e eixo, fundamentais para a segurança operacional durante os pousos e decolagens. Não há balizamento luminoso, restringindo as operações ao período diurno e em condições meteorológicas favoráveis.

Embora atualmente o aeroporto não receba voos comerciais regulares, ele desempenha um papel estratégico para a cidade e região, oferecendo suporte à aviação executiva, operações agrícolas e atendimentos de emergência. Investimentos em melhorias estruturais, como a implantação de sistema de iluminação de pista e ampliação do pátio de aeronaves, poderiam potencializar o uso do equipamento e incrementar o desenvolvimento econômico de São Joaquim da Barra e arredores.

5.2.3.14 Aeroporto de São João da Boa Vista (SDJV)

O aeroporto Municipal de São João da Boa Vista, localizado no município homônimo no interior do estado de São Paulo, atende uma região de forte perfil econômico, cultural e educacional. São João da Boa Vista possui cerca de 91 mil habitantes, segundo as estimativas mais recentes, e destaca-se pelo setor de serviços, educação (com importantes instituições de ensino superior), além da agropecuária (especialmente café, cana-de-açúcar e laranja) e indústrias de pequeno e médio porte. A cidade está situada a aproximadamente 220 km da capital paulista, com acesso facilitado pelas rodovias Rodovia Governador Adhemar Pereira de Barros (SP-342) e Rodovia Engenheiro João Tosello (SP-344), que a conectam a Campinas e outras cidades estratégicas.

O aeroporto (códigoSDJV) é destinado principalmente à aviação geral e executiva, com estrutura adequada para operações de pequeno porte. A pista de pouso e decolagem é asfaltada, com 1.250m x 30m, resistência do pavimento 20/F/B/X/T, adequada para aeronaves leves. A altitude do aeroporto é de aproximadamente 762m, opera sob regras de voo visual (VFR) diurnas[6].

As características físicas incluem uma faixa de pista de 1.320m x 80m, oferecendo segurança nas operações. Há sinalização horizontal de cabeceira, de designação e de eixo de pista, que asseguram a adequada orientação para pousos e decolagens. Não há sistema de balizamento luminoso instalado, o que restringe as operações ao período diurno e em boas condições meteorológicas.

O aeroporto Municipal de São João da Boa Vista representa uma infraestrutura importante para o suporte à aviação de negócios, atividades de treinamento de pilotos, aviação agrícola e serviços de emergência. Seu potencial de expansão está atrelado à diversificação econômica da região e à sua localização estratégica no interior paulista.

5.2.3.15 Aeroporto de Leme (SDLL)

O aeroporto Municipal de Leme está situado no município de mesmo nome, no interior do estado de São Paulo. A cidade de Leme possui uma população estimada em aproximadamente 104 mil habitantes, segundo dados do IBGE. Sua economia é baseada principalmente na agroindústria (cana-de-açúcar, laranja, milho e soja), em indústrias de base metalúrgica, têxtil e alimentícia, além de contar com um comércio diversificado e setor de serviços em expansão. A cidade está localizada a cerca de 190 km da capital paulista, com acesso facilitado pelas rodovias Anhanguera (SP-330) e Rodovia Washington Luís (SP-310).

O aeroporto de Leme (código SDLL) atende principalmente à aviação geral e atividades de aviação agrícola, com suporte também a voos executivos e eventuais operações de serviço

[6]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro - PA2023-12946

aeromédico e treinamento de pilotos. Sua pista de pouso e decolagem possui 1.150m x 18m, em pavimento asfáltico de resistência 18/F/B/X/T[7]. O aeroporto encontra-se a uma altitude de aproximadamente 617m e opera exclusivamente regras de voo visual (VFR) no período diurno.

A infraestrutura do aeroporto é básica, com faixa de pista de 1.420m x 80m. Existem marcações de pista de designação, cabeceira e eixo para orientação operacional. No entanto, o aeroporto não dispõe de balizamento luminoso nem de luzes de borda de pista, o que limita suas operações a horários diurnos e condições meteorológicas favoráveis.

Apesar da ausência de voos comerciais regulares, o aeroporto Municipal de Leme é fundamental para o suporte à aviação agrícola e para a movimentação de pequenos empresários da região. Investimentos em infraestrutura, como a instalação de sistema de iluminação de pista e ampliação do pátio de aeronaves, poderiam fomentar ainda mais a utilização do equipamento como instrumento de apoio ao desenvolvimento econômico do município e região.

5.2.3.16 Aeroporto de Lençóis Paulista (SDLP)

O aeroporto Municipal de Lençóis Paulista (código SDLP) está localizado no município de Lençóis Paulista, uma cidade com aproximadamente 68.000 habitantes, segundo estimativas recentes do IBGE. A cidade possui uma economia dinâmica, impulsionada principalmente pelo setor industrial, com destaque para o polo de papel e celulose, usinas sucroalcooleiras e indústrias de transformação, além de uma agricultura forte baseada na produção de cana-de-açúcar, milho e soja. Lençóis Paulista também investe fortemente nos setores de comércio e serviços, consolidando-se como um importante polo econômico regional. O município está situado a cerca de 300 km da capital paulista, com acesso pelas rodovias Marechal Rondon (SP-300) e Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294).

O aeroporto Municipal de Lençóis Paulista atende principalmente a aviação geral, agrícola e executiva, além de operações de logística de empresas da região. Sua pista de pouso e decolagem possui 1.264m x 20m, com pavimento asfáltico classificado com resistência 18/F/B/X/T[8], adequado para operações com aeronaves de pequeno e médio porte. A altitude do aeroporto é de aproximadamente 621m, e as operações são realizadas regras de voo visual(VFR) durante o dia.

A infraestrutura do aeroporto inclui uma faixa de pista de 1.420m x 80m, com sinalização horizontal de cabeceira, eixo e designação, garantindo orientação adequada para pousos e decolagens. O aeroporto não conta com sistema de balizamento luminoso ou luzes de pista, limitando seu uso ao período diurno e em boas condições climáticas. Há pátio de estacionamento para aeronaves de pequeno porte e uma estrutura simples de apoio.

O aeroporto de Lençóis Paulista é considerado estratégico para o atendimento das demandas logísticas e operacionais das indústrias locais, especialmente para o escoamento rápido de cargas de pequeno volume e para o transporte de executivos e técnicos. Seu potencial de crescimento está diretamente relacionado ao desenvolvimento contínuo do setor industrial da cidade e à possibilidade de melhorias na infraestrutura aeroportuária.

5.2.3.17 Aeroporto de Matão (SDLY)

O aeroporto Municipal de Matão (código SDLY) está situado no município de Matão, interior do estado de São Paulo. A cidade possui uma população estimada em cerca de 85 mil habitantes, conforme dados mais recentes do IBGE.

---

[7]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro - PA2021-4264

[8]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro - PA2018-2894

Matão destaca-se economicamente pela forte presença do setor industrial, especialmente nos ramos de tecnologia, siderurgia, papel e celulose, além da agricultura voltada para cana-de-açúcar, laranja e outros cultivos. A cidade também conta com um setor de serviços em expansão e apresenta bom nível de desenvolvimento urbano. Matão está localizada a aproximadamente 310 km da capital paulista, com acesso facilitado pela Rodovia Washington Luís (SP-310) e conexões com a Rodovia Brigadeiro Faria Lima (SP-326).

O aeroporto de Matão atende principalmente a aviação geral, incluindo voos executivos, agrícolas e de treinamento, sendo uma infraestrutura relevante para o apoio logístico às indústrias e atividades comerciais da região. A pista de pouso e decolagem possui 750m x 23m, com pavimento asfáltico e resistência estimada para aeronaves de pequeno porte, adequada para operações VFR (Regras de Voo Visual) durante o dia.

A faixa de pista do aeroporto tem dimensões de 1.320m x 80m. O terminal conta com sinalizações horizontais básicas de designação, cabeceira e eixo, porém não possui iluminação de pista, o que restringe suas operações a períodos de luz natural. O pátio de aeronaves é adequado para estacionamento de aeronaves de pequeno porte, e o aeroporto dispõe de estruturas de apoio simples, como áreas para hangares e instalações administrativas.

Apesar de não contar com voos comerciais regulares, o aeroporto Municipal de Matão desempenha um papel estratégico para a economia local, proporcionando suporte rápido para as operações empresariais, serviços de táxi aéreo, transporte de cargas leves e atendimento emergencial. Melhorias em infraestrutura, como a instalação de balizamento noturno e ampliação do pátio, poderiam aumentar ainda mais sua relevância regional.

5.2.3.18 Aeroporto de Ourinhos (SDOU)

O aeroporto Municipal de Ourinhos "Jornalista Benedito Pimentel" (código SDOU) está localizado na cidade de Ourinhos, no interior do estado de São Paulo. Ourinhos tem uma população estimada em cerca de 115 mil habitantes, sendo um importante polo regional no setor de comércio, serviços e agroindústria. A cidade se destaca pela produção de soja, milho e cana-de-açúcar, além de ter forte atuação no setor de eventos e feiras agropecuárias. Ourinhos está situada a aproximadamente 370 km da capital paulista, conectada por importantes rodovias como a Rodovia Raposo Tavares (SP-270) e a Transbrasiliana (BR-153), que integram a cidade a diversos centros econômicos do estado e do país.

O aeroporto de Ourinhos atende prioritariamente à aviação geral e executiva, com suporte para operações agrícolas, de manutenção e voos particulares. A pista de pouso e decolagem possui 1.500m x 30m, com pavimentação asfáltica e resistência 16/F/C/Y/T[9], sendo adequada para aeronaves de pequeno e médio porte. O aeroporto opera sob regras de voo visual (VFR)) durante o dia, não havendo operação noturna regular devido à ausência de balizamento luminoso.

A faixa de pista apresenta dimensões de 1.620m x 80m. O aeroporto conta com sinalizações horizontais de cabeceira, eixo e designação, garantindo a orientação para pousos e decolagens. Não existem luzes de pista instaladas, o que limita a utilização do equipamento ao período de luz solar. Há ainda um pátio de estacionamento para aeronaves, com pavimentação em asfalto, permitindo a acomodação de aeronaves de pequeno porte para embarque, desembarque e estacionamento de curta duração.

O aeroporto de Ourinhos é considerado um equipamento de suporte estratégico para as atividades econômicas locais, viabilizando operações de logística leve, transporte executivo e apoio às atividades agrícolas. Melhorias na infraestrutura, como a instalação de sistemas de

[9]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro - PA2022-0978

iluminação e ampliação do terminal de passageiros, poderiam ampliar ainda mais a funcionalidade e a importância regional do aeroporto.

5.2.3.19 Aeroporto de Piracicaba (SDPW)

O aeroporto Municipal de Piracicaba "Pedro Morganti" (código SDPW) está localizado na cidade de Piracicaba, uma das mais importantes do interior paulista. Piracicaba tem uma população estimada em cerca de 423.000 habitantes e é reconhecida por sua forte base econômica, voltada para o agronegócio (principalmente cana-de-açúcar, laranja e soja), indústria (autopeças, metalurgia, bioenergia) e setor de serviços, com destaque para educação e saúde. A cidade situa-se a aproximadamente 160 km da capital São Paulo, com excelente acesso rodoviário pelas rodovias: Rodovia Luiz de Queiroz (SP-304), Rodovia Anhanguera (SP-330) e Rodovia dos Bandeirantes (SP-348).

O aeroporto de Piracicaba atende principalmente à aviação geral, voos executivos, táxi-aéreo e operações agrícolas. É também importante para apoio logístico das indústrias da região e para voos de instrução. A pista de pouso e decolagem possui 1.200m x 30m, com pavimento asfáltico e resistência 21/F/A/X/T[10], sendo adequada para receber aeronaves de pequeno e médio porte. As operações ocorrem sob regras de voo visual (VFR) no período diurno, pois o aeroporto ainda não dispõe de balizamento luminoso para operações noturnas.

A faixa de pista apresenta dimensões de 1.720m x 80m, e as sinalizações horizontais de cabeceira, eixo e designação encontram-se implantadas, oferecendo suporte básico para as operações. O aeroporto dispõe de um pátio para estacionamento de aeronaves, pavimentado em asfalto, adequado para aviões executivos e de pequeno porte utilizados na aviação geral.

O aeroporto Pedro Morganti é um ativo estratégico para Piracicaba, sendo frequentemente utilizado por empresários, universidades e agronegócios locais. Sua infraestrutura relativamente simples é suficiente para a demanda atual, mas o potencial de crescimento da região sugere que investimentos futuros, como a implementação de balizamento noturno e ampliação do pátio, poderiam ampliar a relevância do aeroporto como suporte logístico e fomentar o desenvolvimento econômico local.

5.2.3.20 Aeroporto de Tatuí (SDTF)

O aeroporto Estadual de Tatuí (código SDTF) está localizado no município de Tatuí, no interior do estado de São Paulo. Tatuí tem uma população estimada em cerca de 125.000 habitantes e é reconhecida por seu forte perfil cultural, sendo conhecida como a "Capital da Música", além de ter uma economia diversificada baseada em setores como indústria têxtil, metalurgia, comércio e serviços educacionais. A cidade está situada a aproximadamente 140 km da capital paulista, com acesso facilitado pelas rodovias: Rodovia Antônio Romano Schincariol (SP-127) e Rodovia Presidente Castello Branco (SP-280).

O aeroporto de Tatuí é voltado para a aviação geral, sendo utilizado principalmente para atividades de instrução de voo, táxi-aéreo e operações agrícolas. Também serve de apoio para eventos aeronáuticos e é um importante ponto de apoio logístico para a região.

A pista de pouso e decolagem do aeroporto possui 1.300m x 30, com pavimentação asfáltica e resistência 28/F/B/X/T[11], permitindo operações de aeronaves de pequeno porte. As operações são realizadas sob regras de voo visual (VFR) durante o dia.

[10]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro - PA2022-7000
[11]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos – Portaria de Registro – PA2020-1084

A faixa de pista do aeroporto mede 1.320m x 60m. O aeródromo dispõe de sinalização horizontal básica, com marcações de cabeceira e eixo da pista, mas não conta com balizamento luminoso para operações noturnas. O pátio de estacionamento de aeronaves possui superfície asfáltica, adequada para receber aviões de pequeno porte e helicópteros, geralmente utilizados na aviação geral, agrícola e treinamento.

O aeroporto de Tatuí é considerado um importante centro de formação de pilotos na região, devido à presença de escolas de aviação que utilizam a infraestrutura para cursos de piloto privado e comercial. Apesar da infraestrutura básica, o aeroporto atende bem às necessidades locais e contribui para o fortalecimento das atividades econômicas e educacionais de Tatuí e região.

5.2.3.21 Aeroporto de Vera Cruz (SDVE)

O aeroporto Municipal de Vera Cruz está localizado no município de Vera Cruz, no interior do estado de São Paulo. A cidade possui uma população estimada em cerca de 11.000 habitantes, conforme dados recentes do IBGE. Sua economia é voltada principalmente para a agricultura e a pecuária, com destaque para o cultivo de cana-de-açúcar, milho e soja, além da criação de bovinos de corte e leite. Vera Cruz está situada a aproximadamente 480 km da capital paulista, com acesso facilitado pelas rodovias Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294) e Rachid Rayes (SP-333).

O aeroporto de Vera Cruz é um aeródromo de pequeno porte, utilizado principalmente para aviação geral, operações agrícolas e voos particulares. Não há registro de voos comerciais regulares. O aeroporto opera exclusivamente sob regras de voo visual (VFR) em período diurno, devido à ausência de infraestrutura luminosa para operações noturnas.

A pista de pouso e decolagem do aeroporto possui 950m x 20m, com pavimentação asfáltica em bom estado de conservação. A resistência do pavimento é adequada para aeronaves leves, e a pista é sinalizada horizontalmente com marcações de cabeceira e eixo. A faixa de pista mede 1.320m x 60m.

O aeroporto dispõe de um pequeno pátio para estacionamento de aeronaves, com superfície pavimentada em asfalto. A estrutura de apoio é simples, voltada para atender a aviação geral local e as demandas de operações agrícolas, que são relevantes para a economia da cidade e da região.

Apesar de modesto, o aeroporto de Vera Cruz cumpre um papel estratégico no suporte à atividade agrícola, permitindo operações de pulverização aérea, transporte de técnicos e executivos, além de promover a integração regional em municípios menores do interior paulista.

5.2.3.22 Aeroporto de Lins (SWXQ)

O aeroporto Municipal de Lins, oficialmente denominado aeroporto Governador Lucas Nogueira Garcez (código SWXQ), está localizado no município de Lins, no interior do estado de São Paulo. A cidade possui uma população estimada em aproximadamente 78.000 habitantes, com uma economia baseada em setores como agroindústria (cana-de-açúcar, etanol), comércio regional, serviços educacionais e logística. Lins está situada a cerca de 430 km da capital São Paulo e é servida principalmente pela Rodovia Marechal Rondon (SP-300), uma das principais vias de acesso à cidade.

O aeroporto de Lins é um aeródromo de médio porte voltado principalmente para a aviação geral, voos executivos, serviços aeromédicos e atividades de táxi aéreo. Embora já tenha operado voos comerciais regulares no passado, atualmente não há linhas aéreas regulares em

operação. O aeroporto é importante para a conectividade regional e para atender às demandas do setor agroindustrial da cidade.

A pista de pouso e decolagem do aeroporto tem 1.700m x 35m, com pavimentação asfáltica em boas condições. A resistência do pavimento permite a operação de aeronaves de pequeno e médio porte, como turboélices e jatos executivos. O aeroporto opera sob regras de voo visual (VFR) diurno e noturno[12], dispondo de sinalização horizontal de cabeceira, eixo e borda de pista.

A faixa de pista mede 1.820m x 80m. Há iluminação de borda e de cabeceira da pista, o que viabiliza operações noturnas, e o aeroporto possui um pátio de estacionamento pavimentado em asfalto, com capacidade para aeronaves executivas e de pequeno porte.

O aeroporto Municipal de Lins é estratégico para o desenvolvimento econômico da região, oferecendo infraestrutura de apoio para operações aeromédicas, serviços de manutenção aeronáutica e suporte às atividades empresariais locais, consolidando-se como um ativo importante para a integração regional do oeste paulista.

5.2.3.23 Aeroportos municipais em pavimento de terra

Os aeródromos localizados nos municípios de São Pedro, Batatais, Bariri, Tietê, Garça, Guararapes, Jaboticabal, Mococa, Lucélia, Mirassol, Mogi Mirim, Monte Alto, Novo Horizonte, Pindamonhangaba, Presidente Venceslau, Pirassununga, Rio Claro, Atibaia, Tupi Paulista, Paraguaçu Paulista, Casa Branca e Pederneiras compõem um conjunto de infraestruturas aeroviárias do interior paulista cuja principal característica é a simplicidade operacional e a existência de pistas com revestimento em solo compactado, popularmente conhecidas como pistas de terra. Esses aeroportos, em sua maioria, foram originalmente implantados para suportar a aviação regional e rural, sendo atualmente utilizados de maneira bastante limitada, quase exclusivamente para operações esporádicas de aeronaves de pequeno porte.

A pavimentação de solo natural, embora tenha custo de implantação e manutenção inferior ao asfalto, apresentam restrições operacionais significativas. Em períodos de chuvas intensas, o coeficiente de atrito da pista pode cair de forma crítica, inviabilizando pousos e decolagens com segurança. Consequentemente, a maioria dos aeródromos listados permanece com níveis de utilização bastante baixos, sendo utilizados apenas para aviação agrícola, aviação de instrução em caráter eventual ou voos de emergência.

Esses aeroportos, conforme análise do banco de dados da Secretaria de Aviação Civil, mostram-se em sua maioria fora do núcleo urbano denso, com exceção de casos como São Pedro, Garça e Mococa, onde a expansão urbana já se aproxima das áreas aeroportuárias. Nessas cidades, ainda que as pistas sejam de terra, as regiões ao redor passaram a apresentar ocupações residenciais e comerciais, o que potencializa conflitos de uso futuro e reforça a necessidade de zoneamento adequado.

Por outro lado, em municípios como Presidente Venceslau, Lucélia, Monte Alto e Paraguaçu Paulista, os aeródromos estão situados em áreas rurais ou periféricas, sem adensamento urbano imediato. Isso preserva uma margem de segurança operacional, embora a ausência de infraestrutura básica, como iluminação noturna e sinalização adequada, limite severamente as possibilidades de operação contínua.

As pistas de pouso e decolagem nesses aeroportos variam em comprimento entre aproximadamente 800m e 1.200m, o que restringe seu uso a aeronaves de pequeno porte, como monomotores ou bimotores leves. A resistência do solo também não é certificada, exigindo avaliação prévia dos comandantes em cada operação. O uso para aeronaves agrícolas,

[12]://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos - PA2023-10512

entretanto, ainda é comum em regiões como Tietê, Guararapes e Bariri, dada a forte presença da agricultura de médio e grande porte.

Em termos de infraestrutura de apoio, virtualmente todos esses aeródromos carecem de serviços como abastecimento de aeronaves, hangares adequados, auxílio rádio ou presença de seção contra incêndio. A ausência desses elementos reforça o caráter de operação restrita e apenas visual (VFR diurna) que predomina em todas essas instalações.

Outro ponto relevante é que a falta de manutenção regular em muitos desses aeródromos resulta na degradação progressiva das pistas, formação de erosões e crescimento de vegetação nas áreas de movimentação. Esses fatores não apenas reduzem a segurança das operações como também impactam a vida útil das pistas de terra, aumentando o custo de reabilitação futura.

Em avaliação territorial, observa-se que a maioria dos aeródromos não apresenta áreas críticas de ocupação, permitindo que, em cenários futuros de reativação ou modernização, possam ser mantidos ou mesmo expandidos. Porém, para tal, seria necessária a pavimentação, instalação de auxílios à navegação, construção de infraestrutura básica e integração com os planos diretores municipais.

Finalmente, considerando o contexto atual, esses aeroportos exercem função muito limitada na malha aeroviária paulista, servindo primordialmente como pontos de apoio agrícola, treinamento esporádico e voos de aviação geral em caráter eventual. Sua importância logística e estratégica é secundária, porém, dada a crescente interiorização de serviços e atividades econômicas no estado de São Paulo, eles podem vir a ser reavaliados como ativos regionais a médio e longo prazo.

5.2.4 Aeroportos militares e compartilhados

No estado de São Paulo localizam-se importantes instalações aeroportuárias militares, algumas de uso exclusivo da Força Aérea Brasileira (FAB) e outras operadas de forma compartilhadas com a aviação civil. Essas bases possuem relevância estratégica para o controle do espaço aéreo, a formação, instrução e apoio logístico, além de permitirem pronta resposta a situações de emergência e missões humanitária. Distribuídas entre a capital, o litoral e o interior, as instalações aéreas militares fazem de São Paulo o principal polo de aviação militar do país. Conforme pode ser visualizado na Tabela 5.5, o estado abriga cinco principais bases aéreas, das quais três operam de forma compartilhadas com a aviação civil.

Tabela 5.5 – Bases Aéreas Militares no Estado de São Paulo

Base /Local	Tipo	Comando	Subordinação	Pista (m)	Acesso Rodoviário
BASP – Guarulhos	Compartilhado	FAB	Comando da Aeronáutica	3700 x 45 e 3000 x 45	BR-116 / SP-070
BAST – Guarujá	Compartilhado	FAB	Comando da Aeronáutica	1390 x 45	Av. Castelo Branco / SP-150 / SP-160
BAGT – Guaratinguetá	Compartilhado	FAB	Comando da Aeronáutica	1800 x 45	BR-116 / vias urbanas
AFA – Pirassununga	Próprio	FAB	DIRENS	1900–2000 x 45	SP-225 / SP-201
BAvT – Taubaté	Próprio	Exército	CMSE	1500 x 30	BR-116 / vias locais

Fonte: FAB, Exército, Novembro 2025, análise Consórcio Concremat-Transplan

5.2.4.1 Base Aérea de São Paulo (BASP) – Guarulhos

A Base Aérea de São Paulo (BASP), localizada no Município de Guarulhos, é uma unidade da Força Aérea Brasileira que opera de forma compartilhada com o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos (Cumbica). Subordinada ao Comando da Aeronáutica, abriga o 4º Esquadrão de Transporte Aéreo (4º ETA – 'Carajá') e órgãos de apoio logístico.a BASP utiliza as mesmas pistas do aeroporto civil, com cerca de 3.700 metros e 3.000 metros de comprimento, por 45 metros de largura. O acesso rodoviário ocorre principalmente pelas rodovias Presidente Dutra (BR-116) e Ayrton Senna (SP-070), além das vias locais de ligação à Marginal Tietê.

5.2.4.2 Base Aérea de Santos (BAST) – Guarujá

A Base Aérea de Santos (BAST) está localizada em Vicente de Carvalho, no Município de Guarujá, constituindo uma instalação própria da Força Aérea Brasileira, com uso compartilhado pela aviação civil. Está subordinada ao Comando da Aeronáutica e tem histórico de operação com esquadrões de helicópteros, como o 1º/11º Grupo de Aviação. A base dispõe de pista pavimentada de aproximadamente 1.390 metros de comprimento por 45 metros de largura. O acesso rodoviário ocorre pela Avenida Presidente Castelo Branco e vias urbanas ligadas às rodovias Anchieta (SP-150) e Imigrantes (SP-160).

5.2.4.3 Academia da Força Aérea (AFA) – Pirassununga

A Academia da Força Aérea (AFA), sediada no Município de Pirassununga, é responsável pela formação de oficiais aviadores, intendentes e de infantaria. Seu aeródromo, o Campo Fontenelle (SBYS), é de uso exclusivo militar e dispõe de pistas de instrução com comprimentos entre 1.900 e 2.000 metros. A AFA é subordinada à Diretoria de Ensino da Aeronáutica (DIRENS) e abriga a Esquadrilha da Fumaça (Esquadrão de Demonstração Aérea – EDA). O acesso rodoviário é realizado pelas rodovias SP-225 e SP-201, que conectam Pirassununga às principais vias do interior paulista.

5.2.4.4 Base de Aviação de Taubaté (BAvT) – Exército Brasileiro

A Base de Aviação de Taubaté (BAvT) é a sede do Comando de Aviação do Exército (CavEx), localizada no bairro Itaim, em Taubaté. Subordinada ao Comando Militar do Sudeste (CMSE), abriga o 1º e o 2º Batalhões de Aviação do Exército (BAvEx), o Centro de Instrução de Aviação

(CIAvEx) e o Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação (BMS). A base possui pista pavimentada de aproximadamente 1.500 metros de comprimento por 30 metros de largura, além de ampla infraestrutura de hangares e helipontos. O acesso é feito pela Rodovia Presidente Dutra (BR-116) e vias municipais que ligam a base ao centro urbano de Taubaté.

5.2.4.5 Base Aérea de Guaratinguetá (BAGT) – Guaratinguetá

A Base Aérea de Guaratinguetá (BAGT) é uma Organização Militar da Força Aérea Brasileira (FAB), subordinada ao Comando da Aeronáutica, localizada no município de Guaratinguetá, no Vale do Paraíba. A unidade tem como principal missão apoiar às atividades do Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR) e da Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), principal instituição de formação técnica da FAB. A BAGT também serve de apoio operacional e logístico a unidades em trânsito e a missões de instrução e transporte no eixo Rio de Janeiro–São Paulo–Minas Gerais. Possui pista pavimentada com cerca de 1.800 metros de comprimento por 45 metros de largura, adequada para aeronaves de médio porte, além de pátios, hangares e oficinas de manutenção. O acesso rodoviário é feito pela Rodovia Presidente Dutra (BR-116) e vias urbanas municipais. Sua localização estratégica e a proximidade com a EEAR tornam a base um importante elo na rede de apoio e formação da aviação militar brasileira.

5.3. Tarifas e precificação no setor aéreo

5.3.1 Passagens aéreas

O sistema de precificação de passagens aéreas no Brasil é resultado de uma interação complexa entre fatores econômicos, estratégicos e regulatórios. Desde a desregulamentação do setor ocorrida no início dos anos 2000, as companhias aéreas passaram a ter liberdade para definir seus preços com base em modelos de precificação dinâmica, que consideram variáveis como demanda, concorrência, sazonalidade e custos operacionais. Apesar dessa liberalização formal, ainda existem limitações regulatórias indiretas e desafios estruturais que afetam diretamente a eficiência e a transparência na formação dos preços.

As companhias aéreas que operam no país utilizam majoritariamente estratégias de precificação dinâmica combinadas com segmentação de mercado. Uma das principais práticas adotadas é o chamado "*yield management*", ou gestão de receita, que permite ajustar os preços constantemente de acordo com o tempo de antecedência da compra, a disponibilidade de assentos, a previsão de demanda e o comportamento dos consumidores. O objetivo central dessa estratégia é maximizar a receita por assento, mesmo em voos parcialmente ocupados. Além disso, há clara diferenciação de preços conforme o perfil do passageiro, sendo comum a oferta de tarifas distintas para consumidores corporativos e de lazer, considerando suas diferentes disposições a pagar.

Outro aspecto importante da formação de preços é a precificação por trecho, em que cada etapa de um voo é considerada individualmente, independentemente de conexões ou da extensão total da viagem. Isso faz com que trechos curtos, porém de alta demanda, apresentem tarifas superiores às de voos mais longos com menor ocupação. Promoções relâmpago e tarifas promocionais também são amplamente utilizadas como forma de estimular a demanda em horários ou rotas menos procurados. Todas essas estratégias são apoiadas por sistemas automatizados e algoritmos que utilizam *big data* para acompanhar a concorrência e o comportamento do consumidor, permitindo ajustes quase em tempo real.

Apesar dessa sofisticação tecnológica e liberdade formal, existem limitações regulatórias e estruturais que afetam a precificação. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), embora não intervenha diretamente nos preços, impõe regras que impactam o modelo de negócios das

companhias, como as relacionadas à transparência tarifária, à cobrança de bagagens e aos direitos do consumidor em casos de cancelamentos ou atrasos. Além disso, o setor aéreo brasileiro é marcado por uma estrutura concentrada, com poucas companhias dominando o mercado – principalmente GOL, LATAM e Azul –, o que reduz a concorrência e favorece a manutenção de tarifas elevadas, especialmente em rotas monopolizadas.

Outro ponto crítico é o alto custo operacional, impulsionado por fatores como a carga tributária elevada, os preços do combustível de aviação (que são dolarizados e sujeitos à volatilidade cambial) e as taxas aeroportuárias. O querosene de aviação, por exemplo, representa entre 30% e 40% dos custos totais de uma companhia aérea e está sujeito ao ICMS, cuja alíquota varia conforme o estado. Esses custos são repassados ao consumidor final, contribuindo para o encarecimento das passagens. Além disso, o setor convive com elevado grau de judicialização, resultante de conflitos com consumidores e de frequentes interferências legislativas, como tentativas de proibir a cobrança por bagagem despachada ou de estabelecer limites tarifários. Essas iniciativas geram insegurança jurídica e dificultam o planejamento de longo prazo das empresas.

O mercado brasileiro também sofre com características próprias que tornam a precificação ainda mais desafiadora. A volatilidade do câmbio, a dependência de insumos importados, a infraestrutura aeroportuária limitada em algumas regiões e a desigualdade regional no acesso ao transporte aéreo são fatores que compõem um ambiente operacional complexo e instável. Como consequência, os preços das passagens aéreas variam drasticamente conforme a rota, a época do ano e a concorrência existente.

Em resumo, embora o sistema de precificação no Brasil esteja formalmente desregulamentado, na prática ele está sujeito a uma série de influências regulatórias e estruturais que limitam sua eficiência e dificultam o acesso universal ao transporte aéreo. As companhias aéreas utilizam estratégias sofisticadas para otimizar receitas, mas enfrentam um ambiente adverso, marcado por custos elevados, instabilidade econômica e pouca previsibilidade regulatória. Para os consumidores, isso se traduz em tarifas voláteis e, muitas vezes, difíceis de entender. Para o setor, significa um equilíbrio delicado entre sustentabilidade financeira e acessibilidade tarifária.

5.3.2 Precificação de cargas aéreas

O transporte de cargas aéreas no Brasil desempenha um papel estratégico na cadeia logística, especialmente para setores que exigem rapidez, confiabilidade e segurança no envio de mercadorias. Embora represente uma fração pequena do volume total de cargas movimentadas no país, esse modal é essencial para produtos de alto valor agregado, itens perecíveis, materiais sensíveis, medicamentos, peças automotivas e, cada vez mais, para o comércio eletrônico. A precificação dos serviços de carga aérea é altamente técnica e sujeita a múltiplos fatores operacionais, regulatórios e comerciais, o que resulta em um sistema complexo e, por vezes, pouco transparente para o mercado.

A formação de preços nesse segmento baseia-se, em geral, no conceito de peso taxável da mercadoria, que corresponde ao maior valor entre o peso real e o peso cubado — este último calculado a partir do volume da carga. Além disso, o tipo de mercadoria transportada influencia diretamente a tarifa. Produtos perigosos, cargas perecíveis, itens farmacêuticos ou eletrônicos, por exemplo, exigem cuidados especiais e infraestrutura adequada, o que encarece o serviço. Outro fator importante é o nível de urgência: envios expressos, como entregas no mesmo dia ou no dia seguinte, são tarifados com valores significativamente mais altos do que o transporte padrão, pois demandam mais recursos logísticos e priorização operacional.

O transporte de carga aérea no Brasil também enfrenta limitações estruturais importantes. A malha aérea é relativamente restrita e concentrada em poucos hubs logísticos, o que exige, muitas vezes, o uso de modais complementares — como transporte rodoviário — para que a carga chegue ao destino. Esse aspecto intermodal torna o serviço mais caro e menos eficiente em comparação a países com uma logística aérea mais integrada. Grandes empresas costumam negociar contratos com operadores logísticos e companhias aéreas, obtendo tarifas mais

competitivas em função do volume transportado, o que cria uma vantagem significativa em relação a pequenos e médios embarcadores.

Apesar de o setor não ter uma política de controle de preços, sua operação é fortemente condicionada por fatores regulatórios. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é responsável por estabelecer as normas técnicas e de segurança do transporte aéreo de cargas, incluindo a regulamentação do transporte de cargas especiais. Já a Receita Federal exerce papel central nos processos de importação e exportação, sendo responsável pela fiscalização aduaneira nos terminais de carga. A burocracia, os prazos de liberação e a infraestrutura aduaneira ainda são entraves relevantes, especialmente nos principais aeroportos do país, onde os processos costumam ser lentos e sujeitos a custos adicionais de armazenagem.

Além disso, o setor de cargas aéreas enfrenta os mesmos desafios do transporte de passageiros no que diz respeito ao custo do combustível, à volatilidade cambial e à carga tributária elevada. O querosene de aviação é precificado em dólar e está sujeito ao ICMS, cujas alíquotas variam entre os estados, o que encarece ainda mais a operação. Soma-se a isso a falta de uma política pública integrada voltada para o fortalecimento da logística aérea, com investimentos em terminais de carga, digitalização de processos e incentivos fiscais.

Apesar das dificuldades estruturais e regulatórias, o setor passa por transformações importantes, impulsionadas pelo avanço da tecnologia e pela expansão do e-commerce. A digitalização dos processos logísticos, o rastreamento em tempo real e a automação de terminais estão sendo gradualmente implementados para aumentar a eficiência e reduzir os custos operacionais. Além disso, novas tecnologias, como drones e aeronaves autônomas, começam a ser testadas para entregas de última milha em áreas remotas, embora ainda enfrentem desafios regulatórios e técnicos para sua implementação em larga escala.

Em síntese, o sistema de precificação de cargas aéreas no Brasil é determinado por uma combinação de fatores logísticos, técnicos e comerciais, mas está sujeito a limitações impostas pela infraestrutura precária, pela burocracia aduaneira e pela ausência de uma política nacional de fomento ao setor. Ainda assim, trata-se de um mercado com grande potencial de crescimento, especialmente se houver investimentos coordenados em infraestrutura, digitalização, regulação inteligente e integração com outros modais. Transformar o transporte aéreo de cargas em um diferencial competitivo depende, sobretudo, da capacidade do país de enxergar esse modal não apenas como um serviço de nicho, mas como um componente essencial de uma logística moderna, ágil e eficiente.

5.4. Análise SWOT - Modal aeroviário

Apresenta-se a seguir os principais pontos de destaque de uma análise "SWOT" do modal aeroviário no estado de São Paulo.

FORÇAS

- Rede aeroviária do estado entre as mais abrangentes do Brasil, com cobertura que atende praticamente todas as regiões paulistas;
- Presença dos três aeroportos de maior movimentação de passageiros do país: Guarulhos, Congonhas e Viracopos.;
- Localização dos dois principais terminais de cargas do Brasil em território paulista;
- Proximidade de importantes regiões metropolitanas e polos econômicos altamente desenvolvidos;
- Ampla conectividade nacional e internacional, com papel estratégico como hubs de conexão para outros destinos domésticos e internacionais;

- Integração eficiente com rodovias de alto fluxo e boa qualidade estrutural, facilitando a logística de transporte;
- Brasil tem a segunda maior frota de jatos executivos do mundo;
- São Paulo tem diversos aeroportos industriais e para manutenção e reparos (MRO) como São José dos Campos, Gavião Peixoto e Botucatu da Embraer, São Carlos da LATAM, Jundiai da TAM – Jatos Executivos e Sorocaba da Embraer entre outras;
- Terminal de Controle Aeroportuário TMA SP que é o maior da América Latina e um dos principais do mundo e que envolve Congonhas, Guarulhos, Marte, Sorocaba, Jundiai, e Bragança Paulista;
- Diversos aeroportos com bases aéreas militares tais como São José dos Campos, Pirassununga, Santos/Guarujá, Guarulhos, Guaratinguetá, Campo de Marte e Taubaté sendo muitos destes compartilhados com a aviação comercial.

FRAQUEZAS

- Limitações físicas e urbanísticas para expansão de capacidade, restringindo a ampliação de pistas e terminais;
- Ausência de ligação ferroviária dedicada ao transporte de cargas;
- Apenas Guarulhos conta com acesso ferroviário para passageiros, com o "*people mover*" inaugurado no início do segundo semestre de 2025;
- Ausência de intermodalidade ferroviária para o transporte de cargas nos dois principais aeroportos de cargas do Brasil: Guarulhos e Viracopos
- Saturação de *Slots* nos aeroportos de Congonhas e Guarulhos, restringindo a ampliação da malha aérea;
- Deficiências estruturais em aeroportos regionais, com ausência de *"fingers"*, terminais modernos e facilidades de apoio;
- Entraves jurídicos e regulatórios que retardam investimentos e melhorias de infraestrutura;
- Alto custo do querosene de aviação;
- Maior parte da matriz de custos das companhias aéreas atreladas ao dólar (combustível, leasing de aeronaves, MRO-manutenção e reparos, etc.) com receitas em reais gera desbalanço financeiro;
- Apenas 3 companhias aéreas nacionais, todas elas enfrentando problemas financeiros, tendo passado por recuperação judicial pós-pandemia;
- Histórico de falência de companhias aéreas no Brasil (Vasp, Varig, Transbrasil, Ocean Air, etc);
- Aviação regional comercial limitada no Brasil com graves carências;
- Mercado interno fechado para empresas com capital estrangeiro, limitando a oferta de voos;
- Alta judicialização no setor, resultante de conflitos com consumidores e de frequentes interferências legislativas;
- Alto custo dos bilhetes aéreos e da tarifa de cargas, reflexo de uma estrutura de custos das companhias aéreas fortemente indexada ao dólar (combustível, leasing de aeronaves, MRO, remuneração da tripulação), o que afeta a demanda.

OPORTUNIDADES

- Expansão e modernização de aeroportos regionais e municipais, bem como melhoria nos terminais dos principais aeroportos;
- Investimentos voltados à ampliação e adequação de pistas, reforço estrutural de pavimentos, implantação de sistemas avançados de auxílio à navegação aérea e aprimoramento dos serviços de prevenção e combate a incêndio, especialmente em

aeroportos regionais e municipais, ampliando a capacidade operacional e viabilizando a operação de aeronaves comerciais de maior porte;
- Implantação de linhas ferroviárias com conexões aos terminais de cargas para transporte de cargas pesadas, ampliando a integração multimodal;
- Desenvolvimento de conexões ferroviárias para passageiros até os aeroportos, ampliando a acessibilidade;
- Investimentos em expansão ou criação de novos terminais de passageiros e carga para atender ao crescimento da demanda de cargas expressas e de alto valor agregado;
- Construção ou adaptação de aeroportos no sudoeste paulista para integrar a região à capital e a outros destinos nacionais;
- Incentivos para que aeroportos regionais se consolidem como hubs secundários para as companhias aéreas;
- Abertura de mercado permitindo que companhias aéreas de capital estrangeiro possam voar linhas internas no Brasil, aumentando a oferta de voos;
- Programa **Voa Brasil** de inclusão social da aviação brasileira com tarifas de até R$ 200 para aposentados do INSS.

AMEAÇAS

- Elevadas tarifas nos aeroportos de Guarulhos e Congonhas, com tendência de crescimento ao longo dos anos devido à alta demanda;
- Competição interna entre aeroportos paulistas, tanto em tarifas de cargas quanto de passageiros;
- Dependência de poucas companhias aéreas, o que eleva o risco de impacto operacional em caso de redução de rotas ou falência de uma companhia;
- Atrasos em investimentos e obras comprometendo planos de expansão, fluxo de caixa e qualidade dos serviços;
- Volatilidade de preços, câmbios e combustíveis podem gerar impactos significativos no setor, positivos ou negativos.

5.5. Conclusão geral da caracterização aeroviária

O sistema aeroviário do estado de São Paulo apresenta uma configuração robusta e diversificada, consolidando-se como um dos mais desenvolvidos do Brasil. A presença de grandes aeroportos internacionais, como Guarulhos e Viracopos, associados a uma extensa rede de aeroportos estaduais e municipais, proporciona capilaridade para o transporte de passageiros, cargas e serviços aéreos especializados. A alta densidade demográfica e a dinâmica econômica paulista impulsionam uma demanda consistente e diversificada, o que configura o sistema como estratégico tanto no contexto nacional quanto internacional.

Entretanto, apesar de sua relevância, observa-se uma concentração excessiva de movimentos em poucos terminais. Aeroportos como Congonhas, Guarulhos e Viracopos absorvem a maioria do tráfego de passageiros e cargas, enquanto diversas infraestruturas estaduais e municipais permanecem subutilizadas. Essa concentração indica uma necessidade clara de desconcentrar operações, fortalecendo a utilização de aeroportos regionais para a aviação comercial, executiva e logística.

Uma das principais potencialidades do sistema aeroviário paulista reside na localização estratégica de seus aeroportos regionais e municipais, muitos deles próximos a polos industriais, agrícolas e turísticos relevantes. Terminais como os de Ribeirão Preto, São José dos Campos, Presidente Prudente e Sorocaba, por exemplo, têm capacidade e posição geográfica que os habilitam a assumir papéis logísticos e operacionais mais relevantes, tanto na aviação comercial quanto na carga aérea e manutenção aeronáutica.

Contudo, existem lacunas importantes que precisam ser superadas. Diversos aeroportos ainda possuem infraestrutura limitada, especialmente no que diz respeito ao comprimento de pista, resistência de pavimento, auxílios à navegação aérea e serviços de combate a incêndio. Em alguns casos, como nos aeroportos com pista de terra ou localizados em áreas isoladas, a ausência de investimentos contínuos gera riscos de obsolescência operacional e perda de atratividade para potenciais operadores.

Além da infraestrutura física, há também desafios relacionados à gestão e governança dos aeroportos. A fragmentação entre as esferas de gestão (municipal, estadual e federal) gera dificuldades na padronização dos níveis de serviço, na priorização de investimentos e na coordenação de políticas de transporte intermodal. A ausência de políticas claras de fomento à aviação regional, conjugadas a um cenário de alta carga tributária sobre combustíveis e tarifas aeroportuárias, compromete a competitividade dos voos regionais.

A integração intermodal constitui outro ponto crítico do sistema. Embora o estado conte com uma rede rodoviária altamente desenvolvida, faltam projetos que integrem sistematicamente aeroportos a rodovias, ferrovias e centros logísticos multimodais. Essa integração é fundamental para otimizar a eficiência da cadeia logística, reduzindo custos e ampliando o alcance dos modais complementares ao transporte aéreo, sobretudo no transporte de cargas e mercadorias de alto valor agregado.

Uma oportunidade reside no fortalecimento da aviação executiva e de cargas. A crescente demanda por serviços ágeis, como e-commerce e transporte de insumos de alto valor, abre espaço para que aeroportos regionais se especializem em operações logísticas. O estímulo a concessões, parcerias público-privadas e a novos modelos de negócios poderá transformar aeroportos altamente subutilizados em hubs regionais de cargas, aviação executiva e manutenção aeronáutica.

A reestruturação de ativos ociosos, seja pela revitalização de pistas, ampliação de terminais ou introdução de novos serviços aeroportuários, é uma ação essencial para resgatar a eficiência da malha aeroviária paulista. Incentivos fiscais e programas de fomento podem ser instrumentos importantes para viabilizar a atração de operadores e fomentar novos fluxos de passageiros e cargas, especialmente em regiões interioranas.

Outro desafio relevante é o alinhamento regulatório. O fortalecimento de diretrizes claras de certificação, operação e segurança aeroportuária para os aeródromos públicos e privados é necessário para garantir a confiabilidade do sistema. A simplificação dos processos de autorização e a compatibilização dos marcos legais entre agências reguladoras e governos estaduais e municipais fortaleceriam a atratividade para novos investimentos.

Em síntese, o sistema aeroviário paulista reúne condições excepcionais para se consolidar como referência em conectividade aérea nacional e regional. No entanto, essa consolidação depende de uma ação coordenada entre investimentos estratégicos, requalificação de ativos, estímulo à inovação e integração modal. Uma malha aeroviária moderna, resiliente e eficiente será fundamental não apenas para atender à crescente demanda por mobilidade e logística, mas também para sustentar o dinamismo econômico de São Paulo nas próximas décadas.

5.6. Fontes e referências

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS E SANEAMENTO BÁSICO (ANA). **Representação poligonal dos corpos hídricos do território brasileiro (H_MassaAgua_C).** 2019. Disponível em: https://metadados.snirh.gov.br/geonetwork/srv/api/records/7d054e5a-8cc9-403c-9f1a-085fd933610c. Acesso em: mar. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Dados Estatísticos do Transporte Aéreo (movimentação de cargas e passageiros).** 2016-2025. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos. Acesso em: mar. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Localização dos aeroportos no Estado de São Paulo.** 2025a. Acesso em: mar. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Localização e classificação dos portos (porto_class_TM3_TM4).** 2025a. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). **Estatísticas do comércio exterior brasileiro (COMEX STAT) – classificação dos produtos importados e exportados nos aeroportos.** 2024. Disponível em: https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes (MT). **Localização dos aeródromos no território nacional (BaseAero).** 2025a. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/bit-mapas. Acesso em: mar. 2026.

DER-SP – DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Malha rodoviária estadual (MALHA_RODOVIARIA).** 2025a. Disponível em: https://www.der.sp.gov.br/WebSite/Servicos/ConjuntoDados.aspx?tema=Sistema_Rodoviario_Estadual&conjunto=. Acesso em: mar. 2026.

DNIT – DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Sistema Nacional de Viação (SNV_202502A).** 2025. Disponível em: https://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/oTpPRmYs5AAdiNr?path=%2FSNV%20Bases%20Geom%C3%A9tricas%20(2013-Atual)%20(SHP). Acesso em: mar. 2026.

GADM – GLOBAL ADMINISTRATIVE AREAS. **Mapa Mundi com as divisões político-administrativas.** 2025a. Disponível em: https://gadm.org/download_world.html. Acesso em: mar. 2026.

GOOGLE EARTH. **Imagens aéreas dos aeroportos do Estado de São Paulo.** 2025. Acesso em: mar. 2026.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisas das Unidades Federativas do Brasil (BR_UF_2024).** 2024a. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html. Acesso em: mar. 2026.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão dos municípios do Brasil (BR_Municipios_2023).** 2024b. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html. Acesso em: mar. 2026.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Massa de água – recorte do Oceano Atlântico (H_MassaAgua_M).** 2019a. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/informacoes-ambientais/15842-biomas.html?=&t=downloads. Acesso em: mar. 2026.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões geográficas imediatas (RG2017_rgint_SP).** 2023a. Acesso em: mar. 2026.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL). **Plano de Logística e Investimentos do Estado de São Paulo – PLI-SP 2050.** São Paulo: GESP, 2025.

SNV – SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO. **Base vetorial linear das rodovias federais (BRs).** Brasília: DNIT, 2025a. Disponível em: https://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/. Acesso em: mar/2026.

Anexo 5A – Características gerais e geoespaciais dos aeroportos

Tabela 5.6 – Características gerais e geoespaciais dos aeroportos de São Paulo

Aeródromo					Geoespacial			Pista 1				
CÓDIGO OACI	OPERADOR	Tipo	NOME	MUNICÍPIO	LATITUDE	LONGITUDE	ALTITUDE	DESIGNAÇÃO	COMPRIMENTO	LARGURA	RESISTÊNCIA	SUPERFÍCIE
SBGR	GRU AIRPORT	Internacional	GUARULHOS - GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTORO	GUARULHOS	23° 26' 8'' S	46° 28' 23'' W	750 m	9L/27R	3700 m	45 m	PCN 77/F/B/W/T	Asfalto
SBKP	Aeroportos Brasil	Internacional	VIRACOPOS	CAMPINAS	23° 0' 25'' S	47° 8' 4'' W	661 m	15/33	3240 m	45 m	PCN 56/F/B/X/T	Asfalto
SBSP	AENA	Internacional	CONGONHAS	SÃO PAULO	23° 37' 34'' S	46° 39' 23'' W	802 m	17R/35L	1940 m	45 m	PCN 50/F/B/X/T	Asfalto
SBSJ	SJK Airport	Internacional	PROFESSOR URBANO ERNESTO STUMPF	SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	23° 13' 44'' S	45° 52' 16'' W	647 m	16/34	2676 m	45 m	PCN 71/F/A/X/T	Asfalto
SBJH	JHFS	Internacional	SÃO PAULO CATARINA AEROPORTO EXECUTIVO	SÃO ROQUE	23° 25' 37'' S	47° 9' 57'' W	777 m	12/30	2470 m	33 m	PCN 30/F/B/X/T	Asfalto
SBAE	REDEVOA	Estadual	BAURU/AREALVA	BAURU E AREALVA	22° 9' 28'' S	49° 4' 6'' W	594 m	17/35	2010 m	45 m	PCN 42/F/A/X/T	Asfalto
SBAQ	REDEVOA	Estadual	BARTOLOMEU DE GUSMÃO	ARARAQUARA	21° 48' 16'' S	48° 8' 25'' W	711 m	17/35	1800 m	30 m	PCN 40/F/A/X/T	Asfalto
SBAU	ASP	Estadual	ESTADUAL DARIO GUARITA	ARAÇATUBA	21° 8' 39'' S	50° 25' 35'' W	415 m	05/23	2120 m	35 m	PCN 26/F/A/X/T	Asfalto
SBBP	REDEVOA	Estadual	ESTADUAL ARTHUR SIQUEIRA	BRAGANÇA PAULISTA	22° 58' 45'' S	46° 32' 15'' W	893 m	16/34	1200 m	30 m	PCN 16/F/B/X/T	Asfalto
SBDN	ASP	Estadual	PRESIDENTE PRUDENTE	PRESIDENTE PRUDENTE	22° 10' 42'' S	51° 25' 8'' W	452 m	12/30	2100 m	35 m	PCN 38/F/A/X/T	Asfalto
SBGW	REDEVOA	Estadual	GUARATINGUETÁ	GUARATINGUETÁ	22° 47' 30'' S	45° 12' 16'' W	537 m	02/20	1551 m	30 m	PCN 15/F/C/Y/U	Asfalto
SBJD	REDEVOA	Estadual	COMANDANTE ROLIM ADOLFO AMARO	JUNDIAÍ	23° 10' 54'' S	46° 56' 37'' W	757 m	18/36	1400 m	30 m	PCN 21/F/A/X/T	Asfalto
SBML	REDEVOA	Estadual	FRANK MILOYE MILENKOVICH	MARÍLIA	22° 11' 44'' S	49° 55' 37'' W	650 m	03/21	1700 m	35 m	PCN 35/F/B/X/T	Asfalto
SBMT	PAX Aeroportos	Estadual	CAMPO DE MARTE	SÃO PAULO	23° 30' 24'' S	46° 38' 2'' W	722 m	12/30	1600 m	45 m	PCN 16/F/C/Y/U	Asfalto
SBRP	REDEVOA	Estadual	LEITE LOPES	RIBEIRÃO PRETO	21° 8' 11'' S	47° 46' 36'' W	550 m	18/36	2100 m	45 m	PCN 26/F/B/X/T	Asfalto
SBSR	ASP	Estadual	PROFESSOR ERIBERTO MANOEL REINO	SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	20° 48' 58'' S	49° 24' 17'' W	544 m	07/25	1640 m	35 m	PCN 35/F/B/X/T	Asfalto
SDAM	REDEVOA	Estadual	ESTADUAL DE CAMPOS DOS AMARAIS	CAMPINAS	22° 51' 33'' S	47° 6' 29'' W	612 m	16/34	1200 m	30 m	PCN 25/F/A/X/T	Asfalto
SDCO	REDEVOA	Estadual	SOROCABA	SOROCABA	23° 28' 59'' S	47° 29' 11'' W	633 m	18/36	1480 m	30 m	PCN 36/F/B/X/T	Asfalto
SDDN	ASP	Estadual	PAULINO RIBEIRO DE ANDRADE	ANDRADINA	20° 55' 33'' S	51° 23' 2'' W	380 m	11/29	1500 m	30 m	PCN 12/F/B/Y/T	Asfalto
SDDR	ASP	Estadual	DRACENA	DRACENA	21° 27' 38'' S	51° 36' 25'' W	372 m	09/27	1500 m	30 m	PCN 14/F/A/X/T	Asfalto
SDEP	ASP	Estadual	GERALDO MOACIR BORDON	PRESIDENTE EPITÁCIO	21° 46' 30'' S	52° 8' 37'' W	297 m	05/23	1010 m	18 m	PCN 8/F/C/Y/U	Asfalto
SDIM	REDEVOA	Estadual	DR. ANTONIO RIBEIRO NOGUEIRA JÚNIOR	ITANHAÉM	24° 9' 53'' S	46° 47' 8'' W	4 m	15/33	1350 m	30 m	PCN 31/F/C/X/T	Asfalto
SDNO	REDEVOA	Estadual	NELSON GARÓFALO	SÃO MANUEL	22° 41' 46'' S	48° 34' 34'' W	730 m	14/32	1000 m	20 m	PCN 13/F/C/Y/U	Asfalto
SDPN	ASP	Estadual	PENÁPOLIS	PENÁPOLIS	21° 24' 37'' S	50° 1' 55'' W	418 m	15/33	1500 m	30 m	PCN 27/F/A/X/T	Asfalto
SDRR	REDEVOA	Estadual	AVARÉ-ARANDU	AVARÉ	23° 5' 35'' S	48° 59' 3'' W	810 m	15/33	1480 m	30 m	PCN 26/F/A/X/T	Asfalto
SDSC	REDEVOA	Estadual	MÁRIO PEREIRA LOPES	SÃO CARLOS	21° 52' 35'' S	47° 54' 12'' W	807 m	02/20	1620 m	45 m	PCN 47/F/A/X/T	Asfalto
SDTP	ASP	Estadual	JOSÉ VICENTE FARIA LIMA	TUPÃ	21° 53' 24'' S	50° 30' 21'' W	550 m	06/24	1500 m	35 m	PCN 33/F/B/X/T	Asfalto
SDUB	REDEVOA	Estadual	ESTADUAL GASTÃO MADEIRA	UBATUBA	23° 26' 29'' S	45° 4' 34'' W	3 m	09/27	940 m	30 m	PCN 8/F/C/Y/U	Asfalto
SDVG	ASP	Estadual	DOMINGOS PIGNATARI	VOTUPORANGA	20° 27' 26'' S	50° 0' 9'' W	508 m	05/23	1500 m	30 m	PCN 26/F/B/X/T	Asfalto
SIMK	REDEVOA	Estadual	TENENTE LUND PRESSOTO	FRANCA	20° 35' 25'' S	47° 22' 57'' W	1003 m	05/23	2000 m	30 m	PCN 26/F/B/X/T	Asfalto
SNAX	ASP	Estadual	MARCELO PIRES HALZHAUSEN	ASSIS	22° 38' 24'' S	50° 27' 11'' W	564 m	12/30	1689 m	30 m	PCN 25/F/C/Y/U	Asfalto
SNBA	ASP	Estadual	CHAFEI AMSEI (SBBT*)	BARRETOS	20° 35' 8'' S	48° 35' 45'' W	580 m	08/26	1800 m	30 m	PCN 32/F/A/X/T	Asfalto
SSRG	REDEVOA	Estadual	AEROPORTO ESTADUAL DE REGISTRO	REGISTRO	24° 31' 54'' S	47° 50' 25'' W	25 m	10/28	1430 m	30 m	PCN 30/F/B/X/T	Asfalto
SBST	FAB	Estadual	JOSÉ GONÇALVES DOS SANTOS	GUARUJÁ	23° 55' 41'' S	46° 17' 59'' W	4m	17/35	1390m	45m	PCN 32/F/C/X/U	Asfalto
SBBU	municipio	Municipal	BAURU	BAURU	22° 20' 37'' S	49° 3' 14'' W	617 m	14/32	1501 m	35 m	PCN 13/F/A/X/T	Asfalto
SDAA	municipio	Municipal	ARARAS	ARARAS	22° 20' 13'' S	47° 21' 30'' W	685 m	12/30	1150 m	30 m	PCN 6/F/C/Y/U	Asfalto
SDAD	municipio	Municipal	EVERALDO MORAES BARRETO	ADAMANTINA	21° 41' 46'' S	51° 5' 47'' W	425 m	09/27	1240 m	18 m	5000 kg / 0,5 MPa	Asfalto
SDAI	municipio	Municipal	AMERICANA	AMERICANA	22° 45' 19'' S	47° 16' 5'' W	611 m	12/30	1100 m	18 m	PCN 9/F/B/X/T	Asfalto
SDBB	municipio	Municipal	BEBEDOURO	BEBEDOURO	20° 54' 1'' S	48° 28' 25'' W	592 m	13/31	1500 m	23 m	PCN 15/F/A/X/T	Asfalto
SDBK	municipio	Municipal	TANCREDO DE ALMEIDA NEVES	BOTUCATU	22° 56' 12'' S	48° 28' 3'' W	918 m	01/19	1500 m	30 m	PCN 40/F/A/X/T	Asfalto
SDCA	municipio	Municipal	CAPÃO BONITO	CAPÃO BONITO	24° 2' 1'' S	48° 21' 25'' W	714 m	16/34	1075 m	20 m	PCN 10/F/C/Y/U	Asfalto
SDFD	municipio	Municipal	CORONEL AVIADOR CARLOS ORLEANS GUIMARÃES	FERNANDÓPOLIS	20° 16' 36'' S	50° 12' 50'' W	500 m	08/26	1000 m	25 m	PCN 16/F/A/X/T	Asfalto
SDIV	municipio	Municipal	ITUVERAVA	ITUVERAVA	20° 22' 31'' S	47° 46' 7'' W	623 m	17/35	1350 m	23 m	5200 kg / 0,5 MPa	Asfalto
SDIG	municipio	Municipal	IBITINGA	IBITINGA	21° 44' 50'' S	48° 51' 21'' W	542 m	13/31	1200 m	18 m	5600 kg / 0,5 MPa	Asfalto
SDJO	Aerobarra	Municipal	SÃO JOAQUIM DA BARRA	SÃO JOAQUIM DA BARRA	20° 35' 36'' S	47° 50' 32'' W	651 m	14/32	1000 m	30 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra
SDJV	municipio	Municipal	MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA	SÃO JOÃO DA BOA VISTA	22° 1' 0'' S	46° 50' 26'' W	762 m	04/22	1250 m	30 m	PCN 20/F/B/Y/T	Asfalto
SDLL	municipio	Municipal	YOLANDA PENTEADO	LEME	22° 13' 37'' S	47° 22' 56'' W	617 m	08/26	1150 m	18 m	PCN 7/F/B/X/U	Asfalto
SDLP	municipio	Municipal	MUNICIPAL JOSÉ BOSO	LENÇÓIS PAULISTA	22° 34' 42'' S	48° 46' 28'' W	621 m	07/25	1264 m	20 m	PCN 13/F/C/Y/T	Asfalto
SDLY	municipio	Municipal	ARMANDO NATALI	MATÃO	21° 37' 27'' S	48° 21' 3'' W	635 m	16/34	750 m	23 m	PCN 8/F/C/Y/U	Terra
SDOU	municipio	Municipal	AEROPORTO JORNALISTA BENEDITO PIMENTEL	OURINHOS	22° 58' 25'' S	49° 54' 41'' W	467 m	16/34	1500 m	30 m	PCN 15/F/B/X/T	Asfalto
SDPW	municipio	Municipal	PEDRO MORGANTI	PIRACICABA	22° 42' 38'' S	47° 37' 10'' W	584 m	17/35	1200 m	30 m	PCN 21/F/A/X/T	Asfalto
SDTF	municipio	Municipal	TATUÍ	TATUÍ	23° 19' 55'' S	47° 52' 48'' W	635 m	14/32	1300 m	30 m	PCN 28/F/B/X/T	Asfalto
SDVE	municipio	Municipal	VERA CRUZ	VERA CRUZ	22° 13' 49'' S	49° 49' 1'' W	640 m	15/33	950 m	20 m	5600 kg / 0,5 MPa	Asfalto
SWXQ	municipio	Municipal	LINS	LINS	21° 39' 46'' S	49° 43' 52'' W	480 m	14/32	1700 m	35 m	PCN 30/F/B/X/T	Asfalto
SDAE	municipio	Municipal em Terra	SÃO PEDRO	SÃO PEDRO	22° 35' 1'' S	47° 53' 46'' W	566 m	14/32	1000 m	25 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra
SDBA	municipio	Municipal em Terra	BATATAIS	BATATAIS	20° 52' 37'' S	47° 35' 9'' W	881 m	13/31	720 m	30 m	5700 kg / 0,5 MPa	Terra
SDBY	municipio	Municipal em Terra	BARIRI	BARIRI	22° 4' 9'' S	48° 42' 23'' W	493 m	11/29	1470 m	30 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra
SDET	municipio	Municipal em Terra	TIETÊ	TIETÊ	23° 6' 17'' S	47° 43' 28'' W	501 m	01/19	850 m	30 m	5000 kg / 0,5 MPa	Terra
SDGC	municipio	Municipal em Terra	GARÇA	GARÇA	22° 11' 1'' S	49° 39' 22'' W	664 m	01/19	1000 m	30 m	PCN 8/F/C/Y/U	Terra
SDGR	municipio	Municipal em Terra	GUARARAPES	GUARARAPES	21° 15' 47'' S	50° 39' 11'' W	400 m	01/19	630 m	20 m	5000 kg / 0,5 MPa	Terra
SDJC	municipio	Municipal em Terra	JABOTICABAL	JABOTICABAL	21° 13' 51'' S	48° 17' 8'' W	625 m	07/25	960 m	23 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra
SDKK	municipio	Municipal em Terra	MOCOCA	MOCOCA	21° 29' 14'' S	47° 2' 2'' W	651 m	04/22	1000 m	30 m	PCN 8/F/C/Y/U	Terra
SDLC	municipio	Municipal em Terra	LUCÉLIA	LUCÉLIA	21° 44' 58'' S	51° 1' 6'' W	450 m	09/27	1032 m	36 m	5600 kg / 0,62 MPa	Grama
SDMH	municipio	Municipal em Terra	MIRASSOL	MIRASSOL	20° 48' 26'' S	49° 29' 10'' W	584 m	06/24	1000 m	30 m	PCN 8/F/C/Y/U	Terra
SDMJ	municipio	Municipal em Terra	MOGI MIRIM	MOGI MIRIM	22° 24' 36'' S	46° 54' 17'' W	693 m	12/30	1500 m	30 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra
SDMO	municipio	Municipal em Terra	MONTE ALTO	MONTE ALTO	21° 15' 41'' S	48° 31' 47'' W	750 m	17/35	850 m	20 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra
SDNH	municipio	Municipal em Terra	NOVO HORIZONTE	NOVO HORIZONTE	21° 29' 52'' S	49° 14' 4'' W	465 m	13/31	1000 m	20 m	5700 kg / 0,5 MPa	Cascalho
SDPD	municipio	Municipal em Terra	PINDAMONHANGABA	PINDAMONHANGABA	22° 56' 38'' S	45° 25' 55'' W	585 m	06/24	750 m	30 m	PCN 8/F/C/Y/U	Grama
SDPV	municipio	Municipal em Terra	PRESIDENTE VENCESLAU	PRESIDENTE VENCESLAU	21° 53' 36'' S	51° 53' 4'' W	445 m	14/32	1200 m	30 m	5700 kg / 0,5 MPa	Terra
SDPY	municipio	Municipal em Terra	PIRASSUNUNGA	PIRASSUNUNGA	22° 1' 40'' S	47° 25' 18'' W	683 m	02/20	860 m	30 m	PCN 8/F/C/Y/U	Terra
SDRK	municipio	Municipal em Terra	RIO CLARO	RIO CLARO	22° 25' 54'' S	47° 33' 45'' W	600 m	03/21	1047 m	40 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra
SDTB	municipio	Municipal em Terra	ATIBAIA	ATIBAIA	23° 7' 42'' S	46° 34' 29'' W	797 m	02/20	800 m	30 m	5000 kg / 0,5 MPa	Terra
SDTI	municipio	Municipal em Terra	TUPI PAULISTA	TUPI PAULISTA	21° 23' 36'' S	51° 36' 3'' W	365 m	06/24	750 m	23 m	5700 kg / 0,5 MPa	Grama
SDUQ	municipio	Municipal em Terra	PARAGUAÇU PAULISTA	PARAGUAÇU PAULISTA	22° 25' 37'' S	50° 36' 25'' W	476 m	05/23	1199 m	30 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra
SSCB	municipio	Municipal em Terra	MUNICIPAL DE CASA BRANCA	CASA BRANCA	21° 47' 17'' S	47° 3' 20'' W	712 m	09/27	1154 m	20 m	5700 kg / 0,5 MPa	Terra
SSOI	municipio	Municipal em Terra	PEDERNEIRAS	PEDERNEIRAS	22° 18' 23'' S	48° 46' 26'' W	536 m	15/33	1165 m	25 m	5600 kg / 0,5 MPa	Terra

Fonte: ANAC, maio 2025

Anexo 5B – Marco regulatório e institucional

Apresenta-se, a seguir, o marco regulatório e institucional do setor aeroviário. Trata-se de um panorama das normas gerais aplicáveis ao setor. Será apresentado, no âmbito dos produtos jurídicos, mapeamento mais detalhado, analítico e abrangente acerca do arcabouço jurídico-regulatório, incluindo, dentre outros elementos adicionais, a estrutura de governança atual e os aprimoramentos propostos para implantação e continuidade do PLI.

Nos termos do art. 21, XII, alínea 'c', da Constituição Federal, compete à União explorar diretamente, ou mediante autorização, permissão ou concessão, a navegação aérea e a infraestrutura aeroportuária. compete-lhe, ainda, privativamente, legislar sobre o direito aeronáutico, incluída a infraestrutura aeroportuária.

Durante anos, a infraestrutura aeroportuária foi explorada diretamente pela União. Em 1986, com a edição do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), disciplinaram-se a concessão e a autorização de serviços aéreos públicos e privados, bem como regras basilares para a infraestrutura aeroportuária. Em razão da extensão do território brasileiro, bem como da existência de interesses locais e da necessidade de melhor gerir recursos públicos, o CBA autorizou também a exploração de unidades aeroportuárias por Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante a celebração de Convênios de Delegação, conforme previsto no art. 36, inc. III.

Ainda no âmbito federal, foi criada em 2005 a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), instituída como autoridade reguladora e fiscalizadora, com autonomia técnica e regulatória quanto à gestão do setor[13]. Em 2011, o Governo Federal instituiu o Programa de Concessões de Infraestrutura Aeroportuária, tendo por objetivo atrair investimentos para ampliação e aperfeiçoamento da infraestrutura aeroportuária brasileira bem como a promoção de melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo.

Mais recentemente, em 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos, por meio da Portaria 373/2025, instituiu o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR, com o objetivo de modernizar e ampliar a infraestrutura de aeroportos regionais no Brasil, especialmente nas regiões com maior déficit. Na primeira rodada de concessão do Programa, foram incluídos 19 aeroportos regionais, distribuídos em 11 Estados, entre a Amazônia Legal e o Nordeste.

No âmbito do Estado de São Paulo, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP é responsável pela regulação da concessão de 27 aeroportos regionais delegados, concedidos às concessionárias VOA SP, Aeroportos Paulistas (ASP) e VOA SE.

A legislação que rege a exploração do transporte aéreo no país é apresentada a seguir. A relação compreende as principais leis federais e seus decretos, regulamentações e convênios de delegação, no caso entre a União e o Estado de São Paulo. Não estão incluídas na relação leis, decretos e regulamentações de outras áreas que não sejam referentes ao setor aeroportuário, tais como os referentes a tributos, fiscalização aduaneira, segurança aérea, dentre outras aplicáveis.

[13] Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/19101/1/PRArt214970_A%20evolu%C3%A7%C3%A3o%20do%20modelo%20de%20concess%C3%A3o%20aeroportu%C3%A1ria_P_BD.pdf . Acesso em 08.09.2025.

Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973

Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 ("Código Brasileiro de Aeronáutica")

Esta lei é a base do ordenamento jurídico da aviação civil no Brasil. Define os princípios gerais da navegação aérea, estabelece a competência primária da União sobre o espaço aéreo e os serviços de transporte aéreo, disciplina a concessão e autorização de serviços aéreos públicos e privados e estabelece regras para a infraestrutura aeroportuária. Também incorpora princípios e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), garantindo alinhamento às normas internacionais.

Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 ("Lei de Concessões")

Estabelece o regime jurídico para a delegação de serviços públicos à iniciativa privada, aplicando-se diretamente à gestão de aeroportos. Define regimes de concessão e permissão, critérios de licitação, requisitos contratuais, direitos e obrigações dos concessionários e hipóteses de prorrogação e extinção contratual. É a base estrutural dos processos de concessão aeroportuária conduzidos pela União.

Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997 ("Lei do Programa Nacional de Desestatização – PND")

Reestruturou o PND e permitiu incluir o setor aeroviário nos processos de concessão à iniciativa privada. Aplicada ao setor a partir de 2011, viabilizou rodadas de concessão de aeroportos com contratos de longo prazo, metas de investimento e indicadores de desempenho, sob supervisão do DAC e posteriormente da ANAC.

Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 ("Lei das Parcerias Público-Privadas")

Institui normas gerais para licitação e contratação de PPPs. No contexto aeroportuário, permite viabilizar a gestão e expansão de terminais regionais ou com baixa atratividade econômica por meio de aportes públicos, garantias de demanda mínima e repartição de riscos. Complementa a Lei das Concessões, oferecendo mais flexibilidade para projetos que não seriam viáveis apenas com receitas tarifárias.

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 ("Lei de Criação da ANAC")

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil como autarquia especial vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos. A ANAC assumiu funções do extinto Departamento de Aviação Civil (DAC), tornando-se responsável pela regulação técnica e econômica da aviação civil, certificação de aeronaves e aeroportos, fiscalização de segurança operacional e gestão de concessões aeroportuárias.

Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006

Dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento.

Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009 ("Política Nacional de Aviação Civil – PNAC")

Estabelece diretrizes estratégicas para o setor, priorizando segurança operacional, ampliação da malha aérea, integração regional, estímulo à concorrência e sustentabilidade ambiental. A PNAC serve como base para os programas federais e orienta políticas estaduais.

Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011

Estabelece as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão.

"Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR" (2012)

Criado como desdobramento da PNAC, direciona recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para modernização e ampliação de aeroportos regionais. Visa aumentar a conectividade aérea, reduzir custos operacionais e estimular o desenvolvimento econômico em regiões fora dos grandes centros. Em São Paulo, beneficiou aeroportos como Ribeirão Preto, Bauru-Arealva e Presidente Prudente.

"Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR" (Portaria Ministério de Portos e Aeroportos nº 373/2025)

Datada de 10 de junho de 2025, institui o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais - AmpliAR com o objetivo de promover desenvolvimento econômico e integração nacional por meio da modernização e expansão da atual infraestrutura aeroportuária regional, utilizando-se de recursos privados, em linha com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

Convênio nº 10/2012

Datado de 17 de outubro de 2012, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Moussa Nakhl Tobias, localizado entre os Municípios de Bauru -SP e Arealva-SP.

Convênio nº 01/2013

Datado de 08 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Leite Lopes, localizado no Município de Ribeirão Preto.

Convênio nº 06/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Comandante Rolim Adolfo Amaro, localizado no Município de Jundiaí.

Convênio nº 08/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Amarias, localizado no Município de Campinas.

Convênio nº 09/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Tenente Lund Pressoto, localizado no Município de Franca.

Convênio nº 10/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto de Itanhaém, localizado no Município de Itanhaém.

Convênio nº 12/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto de Registro, localizado no Município de Registro.

Convênio nº 11/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Mário Pereira Lopes, localizado no Município de São Carlos.

Convênio nº 13/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Gastão Madeira, localizado no Município de Ubatuba.

Convênio nº 15/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Doutor Ramalho Franco, localizado no Município de Penápolis.

Convênio nº 19/2013

Datado de 10 de janeiro e 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de

São Paulo para a exploração do aeroporto Bartolomeu Gusmão, localizado no Município de Araraquara.

Convênio nº 20/2013

Datado de 10 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Arthur Siqueira, localizado no Município de Bragança Paulista.

Convênio nº 21/2013

Datado de 14 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Pignatari, localizado no Município de Votuporanga.

Convênio nº 22/2013

Datado de 14 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Marcelo Pires Halhausen, localizado no Município de Asis.

Convênio nº 23/2013

Datado de 14 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Nelson Garófalo, localizado no Município de São Manuel.

Convênio nº 25/2013

Datado de 09 de janeiro de 2013, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Geraldo Moacir Bordon, localizado no Município de Presidente Epitácio.

Convênio nº 10/2019

Datado de 24 de junho de 2019, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Chafei Amsei, localizado no Município de Barretos.

Convênio nº 12/2019

Datado de 17 de junho de 2019, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Paulino Ribeiro de Andrade, localizado no Município de Andradina.

Convênio nº 13/2019

Datado de 17 de junho de 2019, trata-se de convênio de Delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Dario Guarita, localizado no Município de Araçatuba.

Convênio nº 19/2019

Datado de 17 de junho de 2019, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Frank Miloye Milenkovich, localizado no Município de Marília.

Convênio nº 26/2019

Datado de 17 de junho de 2019, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Eriberto Manoel Reino, localizado no Município de São José do Rio Preto.

Convênio nº 28/2019

Datado de 14 de junho de 2019, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto de Sorocaba, localizado no Município de Sorocaba.

Convênio nº 29/2019

Datado de 17 de junho de 2019, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto José Vicente Faria Lima, localizado no Município de Tupã.

Convênio nº 35/2019

Datado de 19 de setembro de 2019, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto de Guaratinguetá, localizado no Município de Guaratinguetá.

Convênio nº 44/2020

Datado de 29 de janeiro de 2020, trata-se de convênio de delegação celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria de Aviação da Presidência da República e o Estado de São Paulo para a exploração do aeroporto Avaré-Arandu, localizado no Município de Avaré.

A seguir, foram destacados alguns dos principais normativos editados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Resolução nº 372, de 15 de dezembro de 2015

Dispõe sobre as regras para a aferição, fiscalização e apresentação dos resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS, do Plano de Qualidade de Serviços - PQS e do Relatório de Qualidade de Serviço - RQS pelas Concessionárias de Serviço Público de Infraestrutura Aeroportuária.

Resolução nº 392, de 6 de setembro de 2016

Dispõe sobre o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica.

Resolução nº 528, de 28 de agosto de 2019

Dispõe sobre procedimentos, formas de recomposição e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal.

Resolução nº 533, de 7 de novembro de 2019

Regulamenta os procedimentos e a metodologia de cálculo dos valores de indenização referentes aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados em caso de extinção antecipada do contrato de concessão por relicitação, caducidade ou falência.

Resolução nº 14 de dezembro de 2020

Estabelece o rito do processo administrativo para a apuração de infrações praticadas pelas concessionárias de infraestrutura aeroportuária às cláusulas contidas nos contratos de concessão e seus anexos, nos seus respectivos editais e seus anexos, bem como à regulamentação editada para discipliná-las, e para a aplicação das providências administrativas delas decorrentes.

Resolução nº 753, de 9 de agosto de 2024

Estabelece diretriz de modernização tecnológica, de equipamentos e de procedimentos aeroportuários.

RBAC nº 139 – Certificação Operacional de Aeródromos (Resolução ANAC nº 279/2013)

Datada de 10 de julho de 2013, define requisitos para certificação de aeródromos públicos e privados que operam voos regulares. Estabelece padrões de segurança, manutenção, operações, resposta a emergências e gestão de infraestrutura. É um dos principais instrumentos da ANAC para assegurar a segurança operacional nos aeroportos.

RBAC nº 135 – Operações Não Regulares e de Pequeno Porte

Datado de 28 de abril de 2023, trata-se de regulamento voltado para empresas que operam transporte aéreo público não regular ou regular com aeronaves de pequeno porte, abrange táxi-aéreo, voos charter e linhas regionais de baixa capacidade. Define

requisitos para operação em aeroportos com infraestrutura reduzida, manutenção de aeronaves, qualificação de tripulação e transporte de passageiros e cargas.

RBAC nº 153/2024 - Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência

Datado de 15 de julho de 2024, estabelece a classificação dos aeródromos.

RBAC nº 121 – Operações Domésticas, Bandeirantes e Internacionais Regulares

Datado de 08 de agosto de 2025, estabelece requisitos operacionais para empresas que realizam transporte aéreo público regular de passageiros e cargas com aeronaves de grande porte. Dispõe sobre treinamento de tripulação e equipes de manutenção, regras de planejamento e despacho de voos, exigências de manutenção preventiva e corretiva, limites de jornada e procedimentos de segurança.

RBAC nº 107/2025 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo

Datado de 07 de fevereiro de 2025, estabelece requisitos para relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, aplicado ao operador do aeródromo.

RBAC nº 108/2025 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo

Datado de 07 de fevereiro de 2025, estabelece requisitos para relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, aplicado ao operador aéreo.

Anexo 5C – Governanças e competências

A governança do setor aeroviário brasileiro envolve múltiplas entidades, cada qual com atribuições específicas relacionadas à regulação, operação, planejamento e representação institucional. A coordenação entre esses agentes é essencial para a implementação eficaz da política aeronáutica em diferentes esferas. As principais entidades são apresentadas a seguir, agrupadas por esfera de atuação.

5C1. Esfera federal

Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)

Órgão da administração direta federal incumbido de coordenar a organização e elaboração da política nacional de transportes aquaviário e aeroviário. O Ministério de Portos e Aeroportos está inserido na organização básica dos órgãos da Presidência da República e Ministérios (Lei nº 14.600/2023) e regulamentado no Decreto nº 11.360/2023. A ANAC está vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, reforçando, assim, a sua a essencialidade para o desenvolvimento do setor aeroportuário em nível federal.

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

Entidade reguladora federal criada pela Lei nº 11.182/2005 e submetida ao regime jurídico de autarquia em regime especial, dentre suas atribuições, destacam-se a regulamentação e fiscalização da infraestrutura aeroportuária e dos serviços de transporte aéreo público e privado; a certificação e supervisão de operadores aéreos, aeronaves, aeroportos e profissionais da aviação; a garantia da segurança operacional e da proteção contra atos ilícitos; a administração de concessões e autorizações de aeroportos; e o estabelecimento de padrões de qualidade e desempenho econômico do setor. Além disso, atua como Poder Concedente nos contratos de concessão aeroportuária federal.

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO)

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), criada pela Lei nº 5.862/1972, é uma empresa pública federal, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, cuja finalidade é implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída. Atualmente, após a cisão parcial da Infraero e a criação da Nav Brasil, empresa pública instituída pela Lei nº 13.903/2019, a Infraero não é mais responsável pela prestação de serviço de navegação aérea, somente pela exploração da infraestrutura aeroportuária.

NAV Brasil

A NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. é uma empresa pública federal criada por meio da Lei nº 13.903/2019, em decorrência da cisão parcial da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). Vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, a NAV Brasil tem por objeto implementar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeronáutica destinada à prestação de serviços de navegação aérea que lhe for atribuída pelo Comandante da Aeronáutica. Entre suas atribuições estão o gerenciamento do tráfego aéreo, o controle de operações de pouso e decolagem, a operação de torres de controle e centros integrados de controle, além da instalação, manutenção e modernização de auxílios à navegação aérea, bem como implementar tecnologias e procedimentos que aumentem a eficiência operacional, a segurança e a capacidade do espaço aéreo.

Comando da Aeronáutica (COMAER)

Órgão integrante das Forças Armadas, vinculado ao Ministério da Defesa, cujas atribuições estão descritas no art. 18 da Lei Complementar nº 97/1999 e no art. 3º do Decreto nº 11.237/2022, entre elas, destacam-se a atribuição de exercer o controle do espaço aéreo brasileiro, cooperar,

na sua área de atuação, com os órgãos governamentais responsáveis pelo controle das atividades de aviação civil e da infraestrutura aeronáutica, implementar e fiscalizar o cumprimento de leis, regulamentos e normas de interesse aeronáutico, em coordenação com outros órgãos governamentais, quando necessário, em razão de competências específicas da Aeronáutica e contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais relacionadas à aviação, ao controle do espaço aéreo, às atividades espaciais, à infraestrutura aeronáutica e à espacial e às atividades afins com a destinação constitucional da Aeronáutica, especialmente as relativas aos recursos e ao desenvolvimento científico, tecnológico e industrial de interesse aeronáutico e espacial.

Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)

Vinculado ao Comando da Aeronáutica, compete-lhe planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica e apoiar a Junta de Julgamento da Aeronáutica em suas funções, nos termos do art. 21 do Decreto nº 11.237/2022.

Departamento de Aviação Civil (DAC)

Criado em 1931 como Departamento de Aeronáutica Civil e transformado em DAC em 1969, o Departamento de Aviação Civil (DAC) foi o órgão federal responsável pela regulação, fiscalização e desenvolvimento da aviação civil no Brasil até 2005, quando suas atribuições foram transferidas para a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Pertencente ao Comando da Aeronáutica, o DAC tinha como função supervisionar a infraestrutura aeroportuária, regular e autorizar serviços de transporte aéreo, certificar aeronaves e operadores, formar e licenciar profissionais da aviação e garantir a segurança operacional e a proteção contra atos ilícitos. Sua atuação era pautada pela integração entre as políticas aeronáuticas e as necessidades estratégicas de defesa, característica de sua ligação direta com a estrutura militar. Durante décadas, o DAC desempenhou papel central na organização e expansão da aviação brasileira, contribuindo para a consolidação da malha aérea nacional e para o alinhamento do país às normas internacionais da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR)

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) é uma entidade privada sem fins lucrativos, fundada em 2012, com a finalidade de representar e defender os interesses das companhias aéreas brasileiras. A associação atua como intermediadora entre as empresas associadas — que incluem as principais operadoras nacionais de transporte aéreo de passageiros e cargas — e órgãos governamentais, reguladores, entidades de classe e a sociedade. Entre suas atividades, destacam-se a proposição e acompanhamento de políticas públicas, a defesa de um ambiente regulatório equilibrado, a promoção de estudos e pesquisas sobre o setor, a divulgação de dados estatísticos e o desenvolvimento de campanhas de estímulo ao transporte aéreo.

5C2. Esfera estadual – São Paulo

Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI)

Criada pelo Decreto Estadual nº 67.435/2023 e reestruturada pelo Decreto Estadual nº 69.377/2025, a SPI tem, como principais atribuições, a estruturação, implementação, acompanhamento e avaliação dos projetos estaduais de concessão, parceria público-privada e desestatização. Além disso, atua como Poder Concedente nos contratos de concessão de transporte aeroviário.

ARTESP – Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Estado de São Paulo, criada pela Lei Complementar Estadual nº 914/2002 e regulamentada pelo Decreto Estadual nº 46.708/2002. Nos termos da Lei Complementar Estadual nº 1.413/2024, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 69.339/2025, incumbe à ARTESP fiscalizar, controlar e regular, no âmbito do Estado, todas as modalidades de serviços públicos de transporte e de infraestruturas de transporte delegadas, autorizadas, permitidas ou concedidas a entidades de direito privado, incluindo infraestruturas e serviços aeroportuários cuja fiscalização, controle e regulação sejam delegadas pela autoridade federal competente. Ademais, compete-lhe exercer as funções de órgão executivo aeroportuário.

Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística

Criada pelo Decreto Estadual nº 67.435/2023 e reestruturada pelo Decreto Estadual nº 69.376/2025, a SEMIL tem dentro de seu campo de competência funcional a formulação, a implementação, a avaliação e a integração das políticas estaduais de mobilidade, infraestrutura e serviços de transportes rodoviário, aeroviário, hidroviário e ferroviário, exceto para o transporte de passageiros de regiões metropolitanas (cf. art. 1º, inc. I, alínea "j" do Decreto Estadual nº 69.376/2025).

Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP)

O Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP) foi criado em 1966, a partir da antiga Diretoria de Aeroportos instituída pela Secretaria de Viação e Obras Públicas em 1963, sendo transformado em autarquia em 1970. Vinculado à Secretaria de Transportes do Governo do Estado, tinha como atribuição administrar, manter e explorar mais de 30 aeroportos públicos localizados no interior paulista, atuando mediante convênio com o Comando da Aeronáutica e sob supervisão da ANAC). Em 15 de abril de 2022, por determinação da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, o DAESP foi oficialmente extinto, com suas funções e responsabilidades transferidas para a Secretaria de Logística e Transportes, no contexto da reestruturação e concessão da rede aeroportuária estadual à iniciativa privada.

Rede Voa (antiga Voa-SP)

Consórcio privado responsável pela concessão e operação de 16 aeroportos regionais do Estado de São Paulo, obtida por meio de licitações realizadas em 2017 e 2021. Na primeira rodada, em 2017, a Rede Voa venceu e passou a operar 5 aeroportos. Posteriormente, em 2021, ampliou significativamente sua atuação ao conquistar a concessão de outros 11 terminais regionais.

Rede ASP

Consórcio privado responsável pela concessão e operação de 11 aeroportos regionais do Estado de São Paulo, obtida por meio de licitações realizadas em 2021.

Anexo 5D – Tarifas aeroportuárias

No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é responsável por definir a metodologia de cálculo e estabelecer os tetos tarifários para os aeroportos, cabendo a cada operador a publicação das tabelas aplicáveis, observando os limites regulamentares e as disposições contratuais de concessão. As principais tarifas aeroportuárias incluem: embarque (passageiros), conexão, pouso, permanência (estadia em pátio) e armazenagem/capatazia (cargas). A atualização desses valores é realizada por meio de portarias específicas da ANAC, que reajustam os tetos tarifários com base no IPCA acumulado no período de referência. Após a publicação, as concessionárias devem divulgar as novas tabelas e somente poderão aplicá-las após o prazo mínimo regulamentar de 30 dias. A ANAC também pode autorizar reajustes específicos para determinados aeroportos, conforme justificativas técnicas ou contratuais.