

ESCOLA POLITÉCNICA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Engenharia Civil

David de Moraes Penna Ribeiro Silva
Diego Coimbra Rabelo
Luiz Augusto Canito Gallego de Andrade
Maurício Haruo Nogueira Hachiriki
Sergio Adriano Buono Junior

AEROPORTOS DO INTERIOR DE SÃO PAULO:
DESENVOLVIMENTO E CONCESSÕES

São Paulo
2009

**David de Moraes Penna Ribeiro Silva
Diego Coimbra Rabelo
Luiz Augusto Canito Gallego de Andrade
Maurício Haruo Nogueira Hachiriki
Sergio Adriano Buono Junior**

**AEROPORTOS DO INTERIOR DE SÃO PAULO:
DESENVOLVIMENTO E CONCESSÕES**

Trabalho de Conclusão de Curso
Apresentado ao Curso de
Engenharia Civil da Escola
Politécnica da Universidade de São
Paulo, orientado pelo Prof. Dr.
Jorge Leal Medeiros, como
requisito para obtenção do título de
Bacharel em Engenharia Civil.

**São Paulo
2009**

Agradecimentos

Nossos sinceros agradecimentos a todos aqueles que de alguma forma, contribuíram para o sucesso do presente trabalho, em especial:

Aos nossos familiares, por nos apoiar e compreender-nos mesmo em nossos momentos de ausência, principalmente na construção desse trabalho e em todos esses anos de estudo para enfim, concluirmos um grande ciclo em nossa vida.

Ao nosso orientador, Prof. Dr. Jorge Leal Medeiros, pela dedicação, competência e paciência por nos conduzir quase que diariamente, sejam nas nossas reuniões de segunda-feira, ou mesmo, nas aulas, corredores, e-mails, telefonemas, reuniões extraordinárias com outras pessoas da área para a construção desse estudo, além de todos os conselhos de amigo para a nossa vida pessoal e profissional.

Agradecemos a alguém muito especial, a professora Benedita de Oliveira Penna, avó materna de David, que dedicou 52 anos de sua vida à educação.

Agradecemos a Camila Alexandre Travassos dos Santos namorada do Diego pelo empenho e ajuda por ter feito em conjunto com o Diego a correção e formatação dos textos desse trabalho.

Resumo

Este trabalho expõe um estudo sobre os aeroportos do interior do Estado de São Paulo, e busca identificar oportunidades de negócios nos mesmos que sejam atrativas à iniciativa privada, ao mesmo tempo promovendo melhorias no transporte aéreo nacional.

Sendo o setor aeroportuário estratégico para o desenvolvimento do país, esse estudo traz como subproduto, formas de incentivar melhorias na malha de transporte aéreo brasileiro.

Os principais objetivos do trabalho são identificar oportunidades de negócios: rentáveis à iniciativa privada, onde seja necessária uma complementação governamental para atrair a iniciativa privada, e propor um plano de negócios preliminar para esse tipo de empreendimento.

Para o alcance dos objetivos foram desenvolvidas atividades de pesquisa e leitura de bibliografia correlata e também algumas atividades práticas de entrevistas com pessoas do setor aeroportuário. Através de uma análise de dados, várias informações (custos, receitas), foram computadas para identificar quais aeroportos são atrativos e quais não são.

Visto o potencial de crescimento no transporte aéreo no interior do Estado de São Paulo, a necessidade de estudos sobre o assunto. Esse trabalho pode orientar pesquisas futuras e promover melhorias para o setor.

Abstract

This is a study about airports in the State of São Paulo, looking to identify business opportunities that are attractive to private investment and at the same time improving air transportation in Brazil.

Once the air transport sector has strategic function on the development of a nation, a study like this has as a result, ways of encourage improvements in Brazilian air transportation.

The main goals: to identify business opportunities profitable to private investors, to identify business opportunities in which a governmental interference is necessary in order to attract investors, and to create a preliminary business plan for this kind of business.

In order to achieve these goals, researching specific literature were developed, and also interviews with specialists in air transportation were made. Through data analysis, information on costs and, incomes were computed in order to identify the attractiveness of airports.

With the potential growth of air transportation in the State of São Paulo, the need for studies on the subject. This research work can guide future researches and encourage improvements of the sector.

Lista de Figuras

Figura 1 - <i>Regiões Administrativas DAESP</i>	20
Figura 2 - <i>Regiões administrativas da ANAC</i>	24
Figura 3 – Gráfico de peso máximo estruturais de decolagem por tamanho máximo de aeronave (PMED x TAMAV)	31
Figura 4 – Gráfico de movimentação total de aeronaves no período analisado	33
Figura 5 – Gráfico de movimentação total de carga no período analisado	33
Figura 6 – Gráfico de movimentação <i>total de passageiros no período analisado</i> Fonte: <i>www.daesp.gov.sp.br</i>	34
Figura 7 - Gráfico de receita Total e Custo Total	72
Figura 8 - Gráfico de receita total e custo total para Ribeirão Preto	73

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Características dos aeroportos do DAESP	26
Tabela 2 - <i>Aeroportos do DAESP</i>	27
Tabela 3 - Valores de PCN para os aeroportos do interior do Estado ministrados pelo DAESP	28
Tabela 4 – Principais características dos aviões e respectivos aeroportos de operação	29
Tabela 5 – Verificação do pavimento necessário para os aeroportos em função do tipo de tráfego solicitante	30
Tabela 6 – Aeronaves e suas capacidades e pesos máximos estruturais de decolagem	31
Tabela 7 - Atividades comerciais nos aeroportos do DAESP	32
Tabela 8 - Projeção de demanda de transporte passageiros no aeroporto de Piracicaba	36
Tabela 9 - Projeção de demanda de movimentação de aeronaves no aeroporto de Ubatuba	37
Tabela 10 - Projeção de demanda de transporte de carga e mala postal no aeroporto de Sorocaba	38
Tabela 11 - Projeção da composição da frota de aviões no aeroporto de Franca	39
Tabela 12 - Projeção da composição da frota de aviões cargueiros no aeroporto de Ribeirão Preto	39
Tabela 13 - Projeção de demanda de transporte de passageiros do aeroporto de Araçatuba	40
Tabela 14 - Projeção de demanda de movimentação de aeronaves do aeroporto de Araçatuba	41
Tabela 15 - <i>Projeção de demanda de movimentação de aeronaves do aeroporto de Araçatuba</i>	41
Tabela 16 - Aeroportos do interior que possuem projeções de demanda	43
Tabela 17 – Locais com alto potencial de crescimento de demanda	44
Tabela 18 – Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP com as devidas premissas	47

Tabela 19 – Divisão dos tipos de Receitas Aeroportuárias	50
Tabela 20 – Distribuição das Tarifas Aeroportuárias	53
Tabela 21 - Classificação dos aeroportos para efeito de cobrança de tarifas	55
Tabela 22 – Classificação Detalhada dos Aeroportos Brasileiros	56
Tabela 23 – Relação entre receitas operacionais e receitas totais, em função do tamanho do aeroporto	60
Tabela 24 – Divisão dos tipos de Custos Aeroportuários	63
Tabela 25 - Resultados Financeiros dos Aeroportos para o ano de 2015	68
Tabela 26 – Resultados acumulados (2010 a 2020)	69
Tabela 27 - Resultados Financeiros para o ano de 2015 com Melhorias	70
Tabela 28 – Resultados acumulados com as melhorias (2010 à 2020)	71

Sumário

Resumo

Abstract

Lista de Tabelas

1.	Introdução	Erro! Indicador não definido.
2.	Motivação	12
3.	Histórico	14
4.	Caracterização dos Aeroportos	19
5.	Demanda do Transporte Aéreo nos Aeroportos do Interior	33
6.	Receitas Aeroportuárias	49
7.	Custos	63
8.	Resultados Financeiros	67
9.	Concessões	74
10.	Conclusões	91

Referências

Anexos

1. Introdução

A atividade de planejar e administrar aeroportos tem exigido, cada vez mais, estratégias que visam atender às necessidades de demanda e a evolução do mercado aéreo, tanto no que se refere à manutenção da qualidade do serviço como o atendimento das necessidades dos usuários desses serviços. Essa demanda crescente está ultrapassando a capacidade dos aeroportos e do sistema de controle de tráfego, resultando em um crescente aumento de congestionamento e atrasos. A consequência para a indústria de transporte aéreo e de passageiros são grandes inconvenientes, altos custos, queda na qualidade do serviço e preocupações com a diminuição da segurança. (CARVALHO, 2006)

O aumento da demanda pode acarretar um esgotamento da capacidade de determinados componentes de um aeroporto. A construção de um novo aeroporto ou de novas instalações para um aeroporto congestionado, traz grandes benefícios à indústria do transporte aéreo. Esta, não é uma solução fácil a ser adotada e seus benefícios são notados somente a longo prazo. Portanto, pesquisas para identificar a capacidade dos aeroportos do interior do estado de São Paulo, seus gargalos e potenciais restrições, são de extrema valia para dar subsídios a estudos que visam satisfazer a previsão de demanda sem causar estrangulamento na infra-estrutura aeroportuária existente.

Esse estudo propõe a obtenção de um diagnóstico da rede aeroportuária do interior do Estado de São Paulo, através da avaliação da relação demanda e capacidade baseada em informações disponíveis quanto: a demanda e capacidade dos aeroportos que são escopo desse trabalho e de projeções feitas baseadas em dados sócio-econômicos das regiões, onde esses se localizam.

Diante das exposições acima pontuadas, analisamos a receita potencial a qual foi gerada pela otimização da operação de alguns desses aeroportos

(implementando, quando se mostraram necessárias e/ou convenientes, melhorias). O foco desse trabalho baseou-se nos aeroportos que demonstraram maior potencial de atração de investimentos da iniciativa privada, seja pela sua atual demanda, ou pela infra-estrutura instalada.

Em suma, foi avaliado o potencial econômico dos aeroportos do interior de São Paulo, e também foi verificada a atratividade da iniciativa privada nestes empreendimentos.

2. Motivação

A demanda crescente pelo transporte aéreo exige, cada vez mais, um aumento da capacidade do sistema aeroportuário. A construção de novos aeroportos, ou a ampliação das instalações de um determinado aeroporto, visa atender esse crescimento. Certamente isto acarretaria um aumento dessa capacidade, porém a primeira alternativa não é uma diretriz fácil de ser implantada, tanto por questões econômicas quanto por questões políticas e ambientais, razão pela qual essa alternativa não será abordada nesse trabalho.

O planejamento de aeroportos acarreta estratégias que visam atender as necessidades da demanda e da evolução do mercado de transporte aéreo. (GUIMARÃES & SALGADO, 2003)

As empresas aéreas que optaram por usar o sistema *hub-and-spoke* (NAKED & JÚNIOR, 1997), apesar da grande eficiência, geraram problemas relacionados com a intensidade de tráfego, a infra-estrutura aeroportuária e a queda dos níveis de serviços. Além disso, os aeroportos concentradores tornaram-se cada vez mais congestionados, uma vez que sua operação é limitada, estudos de readequação e reestruturação do transporte aéreo são de suma importância para a evolução do mesmo.

Em 1997, o DAC publicou o “IV Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil (IV PDSAC)”. De acordo com esse plano, a análise das condições operacionais da infra-estrutura do sistema de aviação civil estava revelando a existência de desequilíbrios entre a oferta e a capacidade nos serviços aeroportuários, e demandas de tráfego em alguns dos principais aeroportos nacionais.

“Filas de aeronaves para decolar e pousar. Filas também no embarque de passageiros e atrasos nos vôos. Este é outro lado dos números positivos do setor aéreo, que nos últimos anos foi sinônimo de crise. Hoje, o segmento vai

de vento em popa, mas a expansão da indústria – que foi de 27,8% de janeiro a julho de 2005, segundo a COPPE/UFRJ, – está esbarrando na infra-estrutura dos terminais aeroportuários. De acordo com as autoridades da aviação civil, dois aeroportos brasileiros se aproximam do colapso e outros quatro enfrentam sérios gargalos. Fazem parte dessa lista os aeroportos de Brasília e Congonhas – os que se encontram em situação limite – e os de Guarulhos, Goiânia, Vitória e Cuiabá que necessitam de reforma urgente para atender ao crescente fluxo de aeronaves e passageiros. No Rio, os terminais de Santos Dumont e Galeão são dos poucos no Brasil que se encontram em posição confortável.” (DOCA, 2009)

A INFRAERO, (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária), tem adotado medidas visando minimizar problemas gerados pelo congestionamento de um dos principais concentradores de operação no Brasil, o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. O Aeroporto de Brasília usado pelas empresas como ponto de conexão para vários destinos, principalmente no Norte e no Nordeste, deixará de ser um terminal livre (DOCA, 2009), o que obrigará as companhias aéreas a seguirem horários apertados para pouso e decolagem nas horas de pico. Além disso, novos vôos nesses períodos, poderão não ser autorizados.

Porém, as medidas adotadas, muitas vezes, não possuem os estudos técnicos necessários ao planejamento desse sistema, ocasionando aeroportos com restrição de capacidade operando com baixos níveis de serviços e a existência de outros aeroportos, com maior capacidade e infra-estrutura ociosa.

3. Histórico

3.1. Efeitos da crise econômica mundial no transporte aéreo

A crise mundial que eclodiu no segundo semestre de 2008 causou uma retração na economia em escala global, afetando de maneira mais severa alguns setores, dentre eles, o setor da aviação civil.

Houve uma sensível diminuição no transporte de passageiros, como pode se constatar em declaração do diretor da IATA divulgada na página da Wharton School (www.wharton.upenn.edu/)

“O setor aéreo passa por turbulências sem precedentes. As companhias aéreas perderam o rumo e podem amargar um prejuízo de US\$ 9 bilhões este ano, sendo que há poucos meses, em março, a expectativa era de que os números negativos fossem de US\$ 4,7 bilhões, de acordo com a Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês). A IATA também ajustou para cima os prejuízos estimados para 2008, que passaram de US\$ 8,5 bilhões para US\$ 10,4 bilhões. O diretor geral da instituição, Giovanni Bisignani, previu um cenário sombrio para a indústria no recente encontro anual da organização em Kuala Lumpur, na Malásia, ao afirmar que não há antecedente moderno de uma derrocada econômica como a atual. Estamos diante de um cataclismo. Nossa indústria treme.”

É prevista uma redução ainda maior em relação à demanda pelo transporte de carga segundo informações divulgadas pela Wharton School:

“De acordo com a IATA, as companhias aéreas terão uma redução de receita por carga de 17%. As companhias transportarão 33,3 milhões de toneladas, ante 40,1 milhões em 2008. Por outro lado, a demanda de passagens poderá cair 8%, ou 2,06 bilhões de passageiros, ante 2,240 bilhões de 2008. Somem-se a isso as reduções drásticas das margens de lucro: de

11% para carga e 7% para as passagens, No total, a IATA calcula que as receitas cairão 15% — um fato inédito —, chegando a US\$ 448 bilhões em 2009 ante US\$ 528 bilhões em 2008.”

Em meados de maio de 2008 cogitava-se em uma retração no transporte aéreo em virtude de uma alta nos preços dos combustíveis (“jet fuel”), esses chegaram ao patamar de U\$ 3,71 por galão (3,78 l) . Assim, os gastos com combustível geraram grandes despesas nas companhias dos EUA. Com U\$ 14 bilhões em 2000 e à quase U\$ 60 bilhões em 2008 (com tendência de aumentar ainda mais). (WHIPPLE, 2008)

Temos, agora, outra preocupação em relação à demanda pelo transporte aéreo, pois essa demanda afeta, de forma direta, empresas fabricantes de aeronaves.

Essa acontecimento pode ser confirmado nas recentes medidas tomadas pela Embraer no dia 19 de fevereiro de 2009, junto com o corte de 20% no quadro de funcionários, anunciou-se uma segunda revisão das estimativas para 2009 (a primeira revisão, também pessimista, havia sido realizada no final do ano passado). Alegando os impactos da crise financeira internacional, a EMBRAER reduziu a projeção de entrega de aeronaves no ano de 270 para 242 unidades. Por conta da redução no volume, a receita também foi revista de US\$ 6,3 bilhões para US\$ 5,5 bilhões em 2009. Os planos de investimentos para o ano, por sua vez, foram reduzidos em US\$ 350 milhões, para US\$ 100 milhões.

Os investimentos estavam estimados inicialmente em US\$ 600 milhões e foram reduzidos para US\$ 450 milhões. No caso das entregas, a Embraer pretendia encerrar 2009 com 350 unidades, mas em novembro a projeção foi reduzida para 270 unidades. (MOREIRA, 2009)

Podemos citar algumas tendências nas medidas tomadas pela Embraer na tentativa de contornar a crise, como a adequação à demanda do mercado (redução na produção e conseqüentemente no quadro de funcionários) e como podemos notar no contrato assinado entre a empresa e o governo de São Paulo no dia 2 de março de 2009, busca por uma maior otimização do próprio produto, com ênfase na redução do peso das aeronaves:

“A fabricante brasileira de aeronaves Embraer e o governo do Estado de São Paulo assinaram um contrato para implantação de um laboratório de cerca de quatro mil metros quadrados, voltado à pesquisa de estruturas leves para aviação em São José dos Campos, no interior do Estado paulista. O convênio prevê investimentos de R\$ 90,5 milhões, que virão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os pesquisadores irão trabalhar em tecnologias para desenvolver novos materiais capazes de reduzir o peso das aeronaves. De acordo com o diretor-presidente do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), João Fernando Gomes de Oliveira, apesar de ter foco no ramo da aeronáutica, o laboratório será capaz de desenvolver tecnologias em aplicações na indústria automobilística e de autopeças, petróleo e gás, naval, bélica, geração e transporte de energia elétrica, construção civil e bens de capital (máquinas e equipamentos). A base de pesquisas do laboratório será o desenvolvimento de materiais obtidos a partir de fibra de carbono e resinas. A Secretaria de Desenvolvimento de São Paulo, liderada pelo ex-governador Geraldo Alckmin, destinou no fim de dezembro do ano passado um aporte de R\$ 2,5 milhões do orçamento do governo do Estado para adequar o novo laboratório ao local cedido pela prefeitura de São José dos Campos. Alckmin disse, em nota, que a iniciativa será importante para ajudar a contornar a crise econômica e retomar o crescimento da indústria aeroespacial. Dia 19 de fevereiro de 2009, a Embraer anunciou a demissão de pouco mais de 4,2 mil empregados, ou cerca de 20% de seu quadro de funcionários, em decorrência da crise que afeta a economia global, em particular o setor de transporte aéreo. Segundo a companhia, tornou-se inevitável revisar a base de custos e o efetivo de pessoal, “adequando-os à

nova realidade de demanda por aeronaves comerciais e executivas”. (MOREIRA, 2009)

Embora, possamos observar uma retração na demanda pelo transporte aéreo ao analisarmos o cenário internacional, o Brasil diverge desse cenário e apresenta uma demanda crescente de transporte (pelo menos quando se trata de transporte aéreo de passageiros). Temos também, outros motivos importantes para nos preocuparmos em relação à qualidade da prestação desse serviço, como por exemplo: a realização da Copa do Mundo da FIFA de futebol em 2014 e as Olimpíadas em 2016 as quais, serão sediadas no Brasil.

Segundo informações divulgadas no G1 (portal de notícias da globo.com), a ABAG (Associação Brasileira de Aviação Geral) projeta que cada turista faça de 6 a 14 viagens entre as cidades brasileiras, para assistir aos jogos da FIFA. A maioria deve ser realizada de avião devido à grande distância entre os estados. “Atualmente, o país consegue atender cerca de quatro milhões de passageiros por mês. Terá que duplicar a capacidade para receber os quem vem para a Copa de 2014”, afirmou o vice-presidente da ABAG, Adalberto Febeliano em entrevista para o portal G1 no mês de julho de 2008. Para o presidente da associação, Rui Thomaz de Aquino, o país precisa construir urgentemente um novo aeroporto na cidade de São Paulo ou na região metropolitana da capital paulista e será preciso reformar e ampliar vários aeroportos do país, principalmente os do Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte. Além de, construir uma segunda pista em Viracopos, na cidade de Campinas, situada a 93 quilômetros de São Paulo. “A construção do novo aeroporto tem que começar amanhã”, diz Aquino em entrevista para o portal G1 no mês de julho de 2008. Segundo a associação, são necessários pelo menos seis anos para construir um novo aeroporto. A ABAG defende que o governo também melhore a infra-estrutura nos aeroportos para atender a aviação executiva. Segundo a Infraero, em 2007, mais de 110 milhões de passageiros viajaram de avião no país. Aquino acredita que, se a estrutura melhorar, as empresas vão investir para oferecer mais vôos e atender a nova

demanda. De acordo com a associação, o espaço aéreo brasileiro comporta um crescimento de até dez vezes seu tamanho atual. A INFRAERO afirmou fazer parte, do comitê interministerial que está estudando as medidas que serão adotadas para a Copa de 2014 e já está fazendo um levantamento de infra-estrutura aeroportuária nas 18 cidades candidatas a sediar o evento. Segundo a assessoria de imprensa da entidade, R\$ 3,89 bilhões estão sendo investidos nos aeroportos brasileiros desde 2007 até 2010. Sobre o aeroporto de Viracopos, o órgão assegurou o início da construção da segunda pista ainda em 2009. A INFRAERO administra 67 aeroportos no país, e segundo a empresa, representam 97% do movimento de passageiros no Brasil.

De uma forma geral esse evento de alcance global também pode ser visto como uma oportunidade para transmitir uma melhor imagem do nosso país ao resto do mundo a respeito da organização, capacidade, seriedade e poder de recuperação.

Analisando esse cenário, podemos citar vários fatores interessantes para a iniciativa privada realizar uma empreitada em parceria com órgãos públicos, responsáveis pela administração dos aeroportos do interior do Estado de São Paulo, dentre eles, podemos destacar: garantia de parte do capital necessário para os investimentos em infra-estrutura e uma perspectiva favorável com relação ao crescimento da demanda pelo transporte aéreo.

4. Caracterização dos Aeroportos

Este estudo é baseado nos 32 aeroportos administrados pelo DAESP – Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo. Os aeroportos são das seguintes cidades: Jundiaí, Ubatuba, Bragança Paulista, Registro, Itanhaém, Sorocaba, Piracicaba, Campinas (Amarais), São José do Rio Preto, Barretos, Lins, Penápolis, Araçatuba, Votuporanga, Ribeirão Preto, Franca, Araraquara, São Carlos, Assis, Tupã, Presidente Prudente, Presidente Epitácio, Dracena, Andradina, Botucatu, Avaré, São Manuel, Ourinhos, Marília, Urubupungá, Bauru e Bauru Arealva.

Estes aeroportos estão agrupados em 6 regiões administrativas (RA), sendo elas: RA Bauru, RA Presidente Prudente, RA Itanhaém, RA Ribeirão Preto, RA São José do Rio Preto e RA Sorocaba.

4.1. Regiões Administrativas e Grupos de Aeroportos

As regiões administrativas (RAs) definidas pela ANAC, conforme o Plano Aeroviário do Estado de São Paulo (PAESP), foram criadas para melhorar a gestão dos aeroportos como um todo. Elas foram divididas segundo critérios geográficos e econômicos, tendo cada RA o nome do seu aeroporto principal.

A divisão de regiões do DAESP difere da divisão feita pela ANAC, como mostra a figura 1 indicando as 6 regiões distintas distribuídas pelo DAESP.

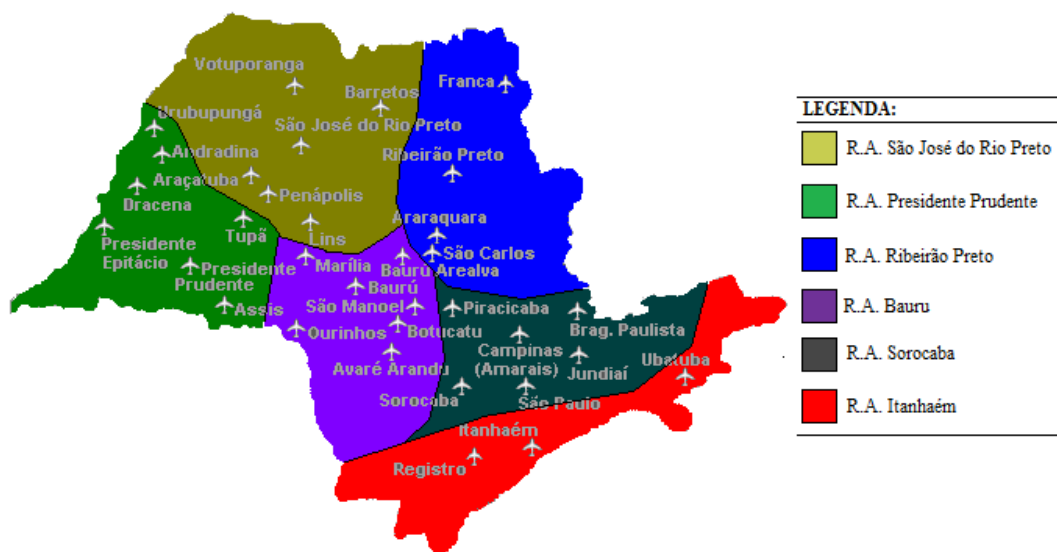


Figura 1 - Regiões Administrativas DAESP

Fonte: www.daesp.sp.gov.br

As regiões administrativas do DAESP foram divididas para facilitar a gestão dos aeroportos pelo mesmo. Cada região da figura anterior corresponde a um departamento de gestão (isto pode ser verificado no site www.daesp.sp.gov.br).

Por outro lado, as regiões administrativas da ANAC somam um total de 15, e foram divididas por aspectos geográficos assim como a do DAESP, mas foram divididas principalmente por aspectos econômicos relacionados às atividades comerciais predominantes nas regiões.

Segue, abaixo, uma breve descrição das RAs da ANAC:

RA Metropolitana de São Paulo: Abriga o centro político-administrativo do governo principal centro financeiro do País, exercendo polarização sobre praticamente todos os municípios paulistas e Estados brasileiros, além de obter expressivo alcance nos mercados internacionais.

RA Campinas: É responsável por mais de 10% do total da produção da indústria nacional. Desta forma, este setor tem forte presença na região e se articula nas diversas cadeias produtivas, nas empresas de alta tecnologia que

abrangem o pólo petroquímico de Paulínia, nas áreas industriais tradicionais e nas empresas ligadas à nova tecnologia de informação.

RA São José dos Campos: Tem uma localização estratégica entre a RA da Região Metropolitana de São Paulo e a RA de Campinas. A existência de uma boa infra-estrutura e a disponibilidade de oferta de mão-de-obra qualificada, faz da aglomeração urbana de São José dos Campos um dos principais eixos de localização industrial do Estado; dotado de pólo de alta tecnologia voltada para a pesquisa, desenvolvimento e produção aeroespacial.

RA Sorocaba: Destaca-se nos setores agropecuário, industrial e de serviços, embora uma parte significativa, localizada ao sul, apresente franca atividade econômica voltada à agricultura familiar. A presença de um forte setor industrial atrai uma rede complementar de empresas prestadoras dos mais diversos tipos de serviços, dinamizando toda a economia regional. Além disso, há centros universitários, públicos e privados, localizados principalmente em Botucatu.

RA Santos: A economia da região é fundamentada no setor industrial e de serviços, destacando-se no contexto econômico estadual e nacional. O segmento industrial de refino de petróleo, metalurgia básica e química, vem contribuindo para a instalação de diversas indústrias complementares na região. Em Cubatão, situa-se o mais importante complexo químico-siderúrgico do Estado. A presença de acessos rodoviários, ferroviários e do Porto de Santos, o maior complexo portuário da América do Sul, torna a região a principal via de escoamento da produção agrícola e industrial do Estado de São Paulo, bem como de outras regiões do País e do Mercosul.

RA São José do Rio Preto: A economia regional é baseada na produção agropecuária integrada às atividades agroindustriais. A principal atividade da agropecuária é a produção de cana-de-açúcar, seguida da agroindústria da laranja e da pecuária.

RA Central: A economia da região é estimulada pela localização geográfica que possibilita a utilização de um sistema multimodal, facilitando a conexão com a Região Metropolitana. A presença de centros de pesquisa e de universidades concorre para aumentar as potencialidades, e confere à região um grande e qualificado contingente de força de trabalho, assim como um consistente mercado consumidor.

RA de Ribeirão Preto: A economia da região apóia-se no setor agropecuário e na agroindústria sucro-alcooleira. Destacam-se as indústrias de suco de laranja, beneficiadoras de café, soja e amendoim, de fabricação de derivados de leite, indústrias de ração e de fertilizantes, além do crescente número de empresas ligadas aos ramos farmacêutico, médico e odontológico. A cidade de Ribeirão Preto conta com um sistema viário eficiente e ramificado, uma estrutura produtiva dinâmica e diversificada, bem como altos níveis de renda, população crescente e mercado consumidor diferenciado.

RA Bauru: A agropecuária é a base econômica regional, sendo a cana-de-açúcar a sua principal atividade. A pecuária, o café e a fruticultura também estão presentes no panorama econômico do setor primário regional. A indústria está calcada em atividades de beneficiamento agrícola e na produção de bens finais, sendo encontrada em maior potencial no município de Bauru e em menor proporção em Jaú e Lins. A região ocupa posição privilegiada na logística de transporte, dispondo de um importante entroncamento rodo-hidro-ferroviário, que permite ligação com a capital, com o Porto de Santos e outras regiões do Estado e do País.

RA Marília: A região apresenta uma produção diversificada, destacando a cultura da cana-de-açúcar, pecuária leiteira e de corte e avicultura, sendo a agropecuária e a agroindústria a base da economia regional. No segmento industrial, a atividade de maior expressão é o ramo de alimentos e bebidas, e em menor escala as indústrias de máquinas e equipamentos. No setor terciário

a região conta com várias instituições de ensino e área médica bem desenvolvida.

RA Araçatuba: O potencial econômico é fortemente marcado pela agropecuária e pelo setor industrial, alavancado por uma infra-estrutura multimodal de transporte de carga. A atividade motriz regional é a pecuária, situando a região como importante centro estadual de comercialização de bovinos, com destaque para Araçatuba, a “capital do boi gordo”.

RA Barretos: A economia regional fundamenta-se na agropecuária com destaque para a cana-de-açúcar, laranja, milho, soja e pecuária bovina. O município de Barretos constitui a maior concentração de abatedouros e frigoríficos do Estado de São Paulo.

RA Presidente Prudente: A região constitui acesso tradicional ao Centro-Oeste brasileiro e tem na agropecuária e agroindústria suas principais atividades econômicas, com predominância da pecuária e cana-de-açúcar. Considerada uma das maiores bacias leiteiras do país, a região é a maior exportadora nacional e é responsável por cerca de 18% da produção total de carne bovina do estado.

RA Franca: O município de Franca é pólo de desenvolvimento e influencia diversos municípios ao seu entorno. O município é o maior núcleo exportador de calçados masculinos do país, sediando importante pólo calçadista.

RA Registro: A economia regional se desenvolveu em função da rodovia Régis Bittencourt (BR-116), que provocou modificações na forma de ocupação da região em função da intensa valorização imobiliária, ligada ao lazer e turismo. A região possui a mais baixa taxa de urbanização do Estado.



Figura 2 - Regiões administrativas da ANAC

Fonte: PAESP – Plano Aeroportuário do Estado de São Paulo – ANAC

Neste estudo, para agrupar os aeroportos em conjuntos de tal forma que a análise dos mesmos fosse facilitada, foi considerada a divisão das regiões do DAESP com uma consideração: a Região Administrativa de Itanhaém foi unida à Região Administrativa de Sorocaba (fato justificado devido a região diminuta de Itanhaém e o aeroporto de Registro encontrar-se interditado). Esta divisão resultou nos seguintes grupos:

- 1) Grupo 1 – Região Administrativa de Sorocaba e Região Administrativa de Itanhaém: Aeroportos de Bragança Paulista, Campinas (Amarais), Itanhém, Jundiaí, Piracicaba, Sorocaba, Registro e Ubatuba
- 2) Grupo 2 – Região Administrativa de São José do Rio Preto: Aeroportos de Araçatuba, Barretos, Lins, Penápolis, São José do Rio Preto e Votuporanga
- 3) Grupo 3 – Região Administrativa de Bauru: Aeroportos: Avaré/Arandu, Bauru, Bauru/Arealva, Botucatu, Marília, Ourinhos e São Manoel

- 4) Grupo 4 – Região Administrativa de Ribeirão Preto: Aeroportos de Ribeirão Preto, São Carlos, Franca e Araraquara
- 5) Grupo 5 – Região Administrativa de Presidente Prudente: Aeroportos Andradina, Assis, Dracena, Presidente Epitácio, Presidente Prudente, Tupã e Urubupungá.

4.2. Características dos Aeroportos

4.2.1. Características Gerais

Os 32 aeroportos possuem características técnicas e econômicas a ser citadas: o horário de funcionamento, o comprimento da pista, a largura da pista, a área do terminal de passageiros, a frequência de controle, o número de vagas no estacionamento, e a distância entre o aeroporto e o centro da cidade, como é mostrado na tabela 1.

Região	Cidade	Indicação ICAO	Horário de Funcionamento	Dimensões da Pista (m)		Freq. De Controle	Terminal de Passageiros (m²)	Nº Vagas Estacionamento de Veículos	Dist. Aeroporto até o centro da cidade (km)
				Comp.	Largura				
I	Jundiaí	SDJD	H24O/R	1400	30	127,225	400	50	7
	Amarais (Campinas)	SDAM	HJ	1200	30	125,775	230	50	8
	Bragança Paulista	SDBP	HJ	1200	30	123,45	225	76	3
	Piracicaba	SDPW	H24O/R	1200	30	123,45	175	65	2
	Ubatuba	SDUB	HJ	940	30	123,45	70	15	1
	Sorocaba	SDCO	H24O/R	1482	30	125,675	800	130	5
	Itanhaém	SDIM	HJ	1350	30	123,45	500	24	3
	Registro	-	Interditado	1500	30	-	120	40	3,5
II	S.J.R. Preto	SBSR	H24	1700	35	123,45	2000	250	3
	Araçatuba	SBAU	H24	2120	35	130,6	1100	100	10
	Lins	SBLN	H24O/R	1700	35	123,45	350	44	2
	Penápolis	SDPN	HJ	1500	30	123,45	210	12	8
	Barretos	SBBT	H24O/R	1800	30	130,2	390	80	4
	Votuporanga	SDVG	H24O/R	1500	30	123,45	250	10	6
III	Bauru	SBBU	H24	1500	34	121,3	60	20	3
	Bauru Arealva	SJTC	H24O/R	2100	45	-	2500	355	18
	Avaré	SDRR	H24O/R	1480	30	123,45	210	50	9
	Botucatu	SDBK	H24O/R	1500	30	123,45	310	20	10
	Marília	SBML	H24O/R	1700	30	123,45	395	12	2,5
	Ourinhos	SDOU	H24O/R	1500	30	123,45	200	25	4
	São Manoel	SDMO	H24O/R	1000	20	123,45	230	12	7
IV	São Carlos	SDSC	H24O/R	1720	25	123,45	120	15	18
	Franca	SIMK	H24O/R	2000	30	123,45	670	35	7
	Araraquara	SBAQ	H24O/R	1800	30	131,6	210	125	6
	Ribeirão Preto	SBRP	H24	2100	45	119,55	1500	100	5
V	P. Pudente	SBDN	H24	2100	35	118,45	1160	120	5
	Andradina	SDDN	H24O/R	1500	30	123,45	250	120	3
	Assis	SBAS	H24O/R	1700	30	130,2	290	65	7
	Dracena	SDDR	HJ	1500	30	123,45	250	100	9
	Presidente Epitácio	SDEP	HJ	1340	18	123,45	190	10	8
	Tupã	SDTP	H24O/R	1500	35	123,45	395	120	7
	Urubupungá	SBUP	Interditado	1684	35	-	319	20	16

Legenda:

H24O/R– em funcionamento 24 horas por dia;

H24 – aberto 24 horas por dia;

HJ – aberto em período parcial.

Tabela 1 - Características dos aeroportos do DAESP

Fonte: www.daesp.sp.gov.br

Os aeroportos administrado pelo DAESP estão relacionados, abaixo.

Região	Cidade	Aeroporto
I	Jundiaí	AEROPORTO ESTADUAL COMANDANTE ROLIM ADOLFO AMARO
	Amarais (Campinas)	AEROPORTO ESTADUAL CAMPO DO AMARAIS
	Bragança Paulista	AEROPORTO ESTADUAL DE BRAGANÇA PAULISTA
	Piracicaba	AEROPORTO ESTADUAL PEDRO MORGANTI
	Ubatuba	AEROPORTO ESTADUAL GASTÃO MADEIRA
	Sorocaba	AEROPORTO ESTADUAL DE SOROCABA
	Itanhaém	AEROPORTO ESTADUAL ANTÔNIO RIBEIRO NOGUEIRA JR.
	Registro	AEROPORTO ESTADUAL DE REGISTRO
II	S.J.R. Preto	AEROPORTO ESTADUAL Prof. ERIBERTO MANOEL REINO
	Araçatuba	AEROPORTO ESTADUAL DARIO GUARITA
	Lins	AEROPORTO ESTADUAL GOV. LUCAS NOGUEIRA GARCEZ
	Penápolis	AEROPORTO ESTADUAL Dr. RAMALHO FRANCO
	Barretos	AEROPORTO ESTADUAL CHAFEI AMSEI
	Votuporanga	AEROPORTO ESTADUAL DOMINGOS PIGNATARI
III	Bauru	AEROPORTO ESTADUAL DE BAURU
	Bauru Arealva	AEROPORTO ESTADUAL MOUSSA NAKHL TOBIAS
	Avaré	AEROPORTO REGIONAL AVARÉ/ARANDU- Cmt. LUIZ GONZAGA LUTH
	Botucatu	AEROPORTO ESTADUAL TANCREDO DE ALMEIDA NEVES
	Marília	AEROPORTO ESTADUAL FRANK MILOYE MILENKOWICHI
	Ourinhos	AEROPORTO ESTADUAL DE OURINHOS
	São Manoel	AEROPORTO ESTADUAL NELSON GARÓFALO
IV	São Carlos	AEROPORTO ESTADUAL MÁRIO PEREIRA LOPES
	Franca	AEROPORTO ESTADUAL Tn. LUND PRESETTO
	Araraquara	AEROPORTO ESTADUAL BARTOLOMEU DE GUSMÃO
	Ribeirão Preto	AEROPORTO ESTADUAL Dr. LEITE LOPES
V	P. Pudente	AEROPORTO ESTADUAL DE PRESIDENTE PRUDENTE
	Andradina	AEROPORTO ESTADUAL PAULINO RIBEIRO DE ANDRADE
	Assis	AEROPORTO ESTADUAL MARCELO PIRES HALZHAUSEN
	Dracena	AEROPORTO ESTADUAL MOLITERNO DE DRACENA
	Presidente Epitácio	AEROPORTO ESTADUAL GERALDO MOACIR BORDON
	Tupã	AEROPORTO ESTADUAL JOSÉ VICENTE FARIA LIMA
	Urubupungá	AEROPORTO ESTADUAL DE URUBUPUNGÁ

Tabela 2 - Aeroportos do DAESP

Fonte: www.daesp.sp.gov.br

4.2.2. Características dos Pavimentos

A classificação dos pavimentos utilizada nos aeroportos do DAESP é a recomendada pela ICAO - Organização de Aviação Civil Internacional, o Sistema ACN/PCN - Número de Classificação da Aeronave - Número de Classificação de Pavimento, que correlaciona o efeito das aeronaves sobre o pavimento e a resistência do subleito, como explicado no Anexo F.

Aeroportos do Interior

Os valores a seguir representam os valores PCN para alguns dos aeroportos do Interior de São Paulo, administrados pelo DAESP. (ROTAER – COMANDO DA AERONÁUTICA – 2009)

Jundiaí 21/F/A/X/T	São José do Rio Preto 35/F/B/X/T	Avaré 26/F/A/X/T	Araraquara 40/F/A/X/T
Amarais 8/F/C/Y/U	Araçatuba 26/F/A/X/T	Botucatu 10/F/C/X/T	Ribeirão Preto 54/F/B/X/T
Bragança 16/F/B/X/T	Lins 30/F/B/X/T	Marília 35/F/B/X/T	Presidente Prudente 31/F/A/X/T
Piracicaba 22/F/B/X/T	Barretos 32/F/A/X/T	Ourinhos 15/F/C/Y/U	Andradina 12/F/B/Y/T
Ubatuba 8/F/C/Y/U	Votuporanga 26/F/B/X/T	São Manuel 13/F/C/Y/U	Assis 25/F/A/X/T
Sorocaba 36/F/B/X/T	Bauru/Arealva 31/F/A/Y/T	Sao Carlos 8/F/C/Y/U	Dracena 9/F/C/X/T
Itanhaém 10/F/C/Y/U	Bauru 13/F/A/X/T	Franca 26/F/B/X/T	Tupã 17/F/C/Y/U

Tabela 3 - Valores de PCN para os aeroportos do interior do Estado ministrados pelo DAESP

4.2.3. Aeronaves Operantes nos Aeroportos do Interior

Abaixo estão apresentados os aeroportos e algumas aeronaves que neles operam (segundo o sistema ACN/PCN).

Será dado, neste texto, um enfoque maior na aviação regular uma vez que, seria demasiadamente trabalhoso mensurar e agrupar os diversos tipos de aeronaves da aviação geral, os quais realizam operações nos aeroportos do Interior de São Paulo. Desta forma, foi possível identificar aqueles aeroportos detentores da aviação regular, e os tipos de aeronaves que realizam operações nos mesmos. A tabela 4 a seguir descreve os aviões, com as suas características principais e os aeroportos nos quais estes operam:

Aeronave	ATR 42 300/320	E120	E145	A319	B737-700
Fabricante	ATR	Embraer	Embraer	Airbus	Boeing
Aeroportos	SBAU, SBML, SJTC, SBDN, SBRP	SBSR, SBRP	SBRP	SBSR, SBRP	SBDN
Capacidade (assentos)	50	30	50	134	149
Envergadura (m)	24,57	19,71	20,04	34,1	34,3
Bitola Trem de Pouso (m)	4,1	6,58	4,1	6,04	5,72
Comprimento (m)	22,67	20	29,87	33,84	33,6
Altura (m)	7,59	6,35	6,76	11,76	12,5
PMED (ton)	16.700	11.990	20.990	75.500	70.080

Tabela 4 – Principais características dos aviões e respectivos aeroportos de operação

As empresas fabricantes das aeronaves fornecem os valores de PCN em função do tipo de pavimento e da resistência do sub-leito. A tabela 5, contém os valores para os cinco aviões que operam regularmente nos aeroportos, podemos dessa forma, verificar se os pavimentos destes aeroportos são adequados ao tipo de tráfego solicitante.

			ACN relativo à categoria da camada de sub-leito							
			Pavimentos Rígidos				Pavimentos Flexíveis			
			Alta	Média	Baixa	Muito Baixa	Alta	Média	Baixa	Muito Baixa
Aeronave	Peso Máx.	Pressão do Pneu								
	Peso Mín.									
	(Ton)	(MPa)								
A319	75.500	1,07	37	40	42	45	35	36	40	46
	38.200		18	20	21	23	18	18	20	23
B737-700	70.080	1,39	43	46	48	50	38	40	44	49
	37.000		21	22	23	24	18	19	20	23
E-120	11.990	0,76	7	7	7	8	5	6	7	8
	7.153		4	4	4	4	3	3	4	4
E-145	20.990	0,9	14	15	15	16	12	13	15	16
	11.000		6	7	7	7	5	6	6	7
ATR 42	16.700	0,72	10	11	12	12	9	10	11	13
	10.093		6	6	7	7	5	5	6	7

Tabela 5 – Verificação do pavimento necessário para os aeroportos em função do tipo de tráfego solicitante

Verifica-se que apenas o aeroporto de Presidente Prudente não permite operar a aeronave Boeing 737-700, com seu peso máximo estrutural de decolagem, pois, isso representaria um ACN de 38 para o tipo de sub-leito, enquanto o PCN para o pavimento do aeroporto é de 31. Portanto, para a aviação regular os pavimentos dos aeroportos do interior estão em situação de atendimento à demanda, mas claramente, são necessários investimentos para manutenção e recuperação dos mesmos. Caso a demanda aumente, novos investimentos serão necessários.

Outra atividade desenvolvida foi a análise de pesos máximos estruturais de decolagem em comparação com a capacidade de passageiros das mesmas.

Foram consideradas as aeronaves que operam atualmente e outras aeronaves que se considera poder operar, para efeito de complementação na base de dados e, assim, obter-se uma maior convergência dos resultados.

Abaixo a tabela e o gráfico resultante dessa análise:

Aeronave	E120	E145	E170	E175	E190	E195	A319	A320
Pax	30	50	78	86	106	118	134	164
PMED (t)	12	21	39,6	41,1	53,8	55,6	75,5	93,5

Tabela 6 – Aeronaves e suas capacidades e pesos máximos estruturais de decolagem

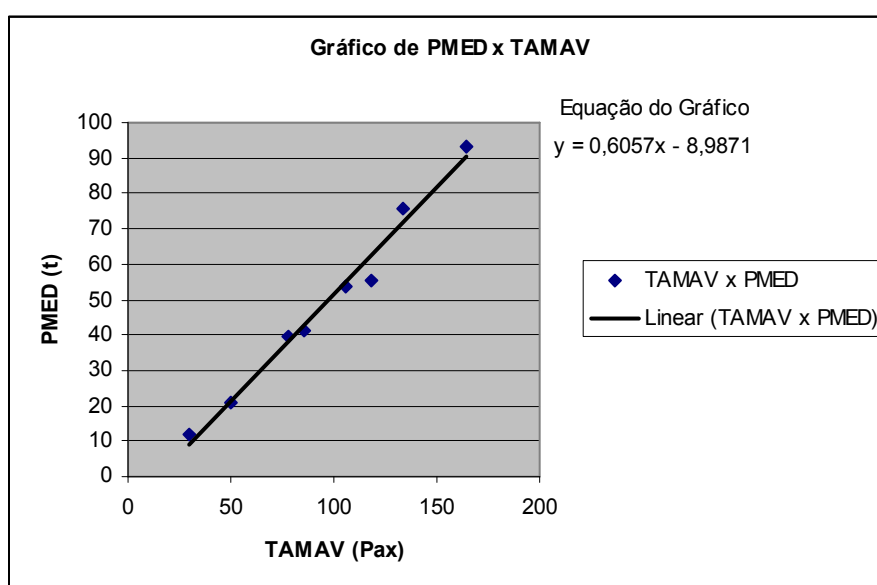


Figura 3 – Gráfico de peso máximo estruturais de decolagem por tamanho máximo de aeronave (*PMED x TAMAV*)

4.2.4. Atividades Comerciais e Serviços

Também são importantes para a avaliação da atratividade e rentabilidade dos aeroportos, as atividades econômicas que são neles praticadas. Essas atividades englobam essencialmente prestação de serviços. Na Tabela 7 a seguir estão relacionados os aeroportos e suas atividades comerciais e serviços prestados.

		Atividades Comerciais																	
Aeroportos	Principal Função	Aeroclube	Alimentação	Carga	Combustível	Manutenção e Peças	Banco	Locadora de Veículos	Publicidade	Agência de Viagens	Cias. Aéreas	Comissaria	Estacionamento	Livraria	Ponto de Taxi	Presentes e Artesanatos	Caixa Eletrônico	Choperia	Engraxataria
Jundiaí	Metropolitano Auxiliar																		
Amarais (Campinas)	Complementar																		
Bragança Paulista	Local																		
Piracicaba	Regional																		
Ubatuba	Turístico																		
Sorocaba	Regional																		
Itanhaém	Complementar																		
Registro	Complementar																		
São José do Rio Preto	Regional																		
Araçatuba	Regional																		
Lins	Local																		
Penápolis	Complementar																		
Barretos	Regional																		
Votuporanga	Complementar																		
Bauru	Complementar																		
Bauru Arealva	Regional																		
Avaré	Complementar																		
Botucatu	Local																		
Marília	Regional																		
Ourinhos	Complementar																		
São Manoel	Complementar																		
São Carlos	Local																		
Franca	Regional																		
Araraquara	Local																		
Ribeirão Preto	Regional																		
Presidente Prudente	Regional																		
Andradina	Complementar																		
Assis	Local																		
Dracena	Complementar																		
Presidente Epitácio	Complementar																		
Tupã	Complementar																		
Urubupunga	Complementar																		

Tabela 7 - Atividades comerciais nos aeroportos do DAESP

Fonte: www.daesp.sp.gov.br

5. Demanda do Transporte Aéreo nos Aeroportos do Interior

Utilizando como base de dados os registros de movimentação de passageiros, cargas e aeronaves do PAESP(200x), podemos analisar a demanda do transporte aéreo nos aeroportos do interior.

DA base de dados, constam as estatísticas dos anos de 2005 a 2008. Somando-se os movimentos de todos os aeroportos podemos construir os seguintes gráficos anuais (as tabelas que geraram esses gráficos encontram-se em anexo).

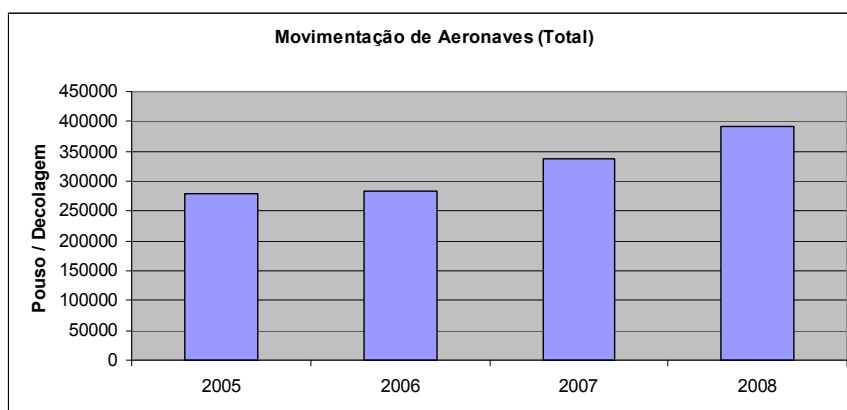


Figura 4 – Gráfico de movimentação total de aeronaves no período analisado

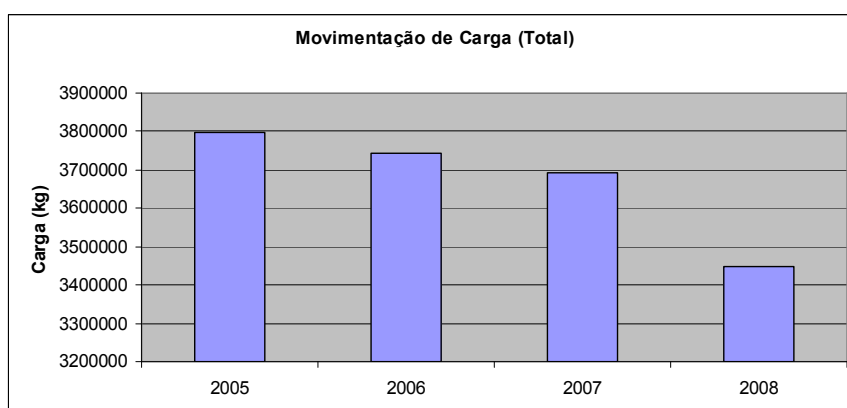


Figura 5 – Gráfico de movimentação total de carga no período analisado

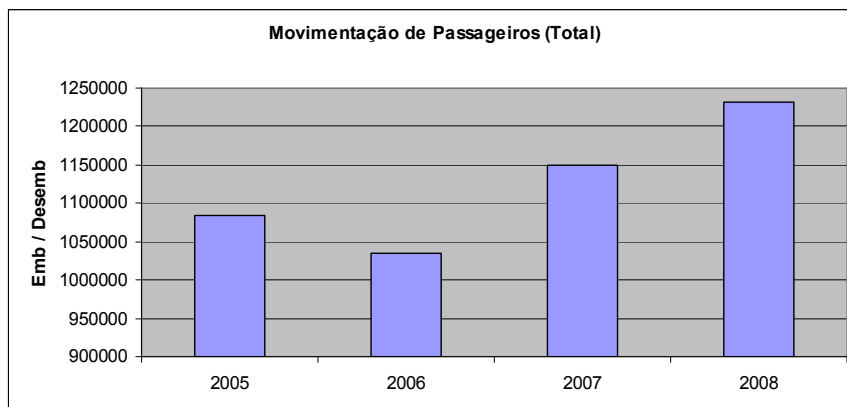


Figura 6 – Gráfico de movimentação total de passageiros no período analisado Fonte: www.daesp.gov.sp.br

Com a análise dos gráficos, fica evidenciado o aumento de demanda por transporte de passageiros em detrimento da demanda por transporte de cargas. Uma das possíveis causas desta migração é o fato de que, cada vez mais, os aeroportos do interior estão atraindo a demanda por passageiros em relação aos principais aeroportos do estado, pois, não conseguem atender. Visualizando o gráfico do movimento de aeronaves, notamos que o setor de transporte aéreo está crescendo no interior do estado de São Paulo. Outra hipótese para a preferência por transporte aéreo de passageiros, poderia ser a competição modal entre o transporte de carga rodoviário e aeroviário. A infraestrutura rodoviária de transporte de carga é mais desenvolvida em relação a de transporte aéreo. Podemos estimar que os custos de transporte de carga (em R\$/ton.km) pelo transporte rodoviário tornem menos atrativa a opção pelo transporte de carga aéreo, que exige sempre uma multimodalidade frente aos serviços diretos oferecidos pelo rodoviário.

5.1. Projeções de Demanda do Transporte Aéreo

Existem diversas fontes de dados de projeções de demandas, das quais duas podem ser consideradas confiáveis: o Plano Aeroviário do Estado de São Paulo que é uma publicação da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil e a Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros que é uma publicação da

Divisão de Planejamento e Pesquisa (DPP) do Instituto de Aviação Civil – IAC (200x), órgão do Departamento de Aviação Civil (DAC – atual ANAC)

5.1.1. Projeções – Métodos Utilizados

5.1.1.1. ANAC

As projeções de demanda foram feitas utilizando os horizontes de 2012, 2017 e 2027, com uma separação entre transporte de passageiros, cargas, mala postal e movimentação de aeronaves. Sempre com valores médios, pessimistas e otimistas.

Passageiros

A publicação da ANAC citada divide a projeção de demandas em três: passageiros (embarque e desembarque), carga (Kg) e movimentos de aeronaves (pousos e decolagens).

Com relação à quantificação da análise do potencial de demanda, esta é uma atividade complexa, devido as informações de movimento total de passageiros estarem agregadas, aos dados de movimentação de aeronaves ou até mesmo não estarem disponíveis devido à irregularidade da operação em alguns aeródromos.

Para contornar este problema, foi feita uma ampliação da amostra incluindo os aeroportos do estado e suas respectivas áreas de influência registradas estatisticamente de operação no período compreendido entre 1990 a 2006.

Os cálculos foram feitos com uma modelagem econométrica do tipo “pooling cross section” baseada em uma relação de causalidade entre a variável dependente – volume anual de total de passageiros embarcados e desembarcados – e a variável explicativa – PIB (Produto Interno Bruto -

somatório de toda riqueza produzida no País). Procuramos construir intervalos de confiança de 95%.

As projeções individuais foram feitas utilizando-se um fator de correção que visa ajustar os valores previstos pelo modelo obtido ao histórico de operação aérea observado no aeroporto.

Nos aeroportos sem históricos documentados, adotou-se um critério que consiste numa analogia com o principal aeroporto mais próximo, tomando-se como parâmetro o potencial de população, o consumo de energia elétrica ou o PIB das localidades.

As previsões dos aeródromos em localidades com potencial turístico foram calculadas através de uma correlação com aeroportos similares. Na Tabela 8 encontra-se um exemplo de uma projeção de demanda por transporte aéreo no aeroporto de Piracicaba.

Piracicaba	2012			2017			2027		
(SDPW)	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
DR	14.358	16.891	21.114	22.346	26.290	32.862	37.356	43.948	54.935
NR	2.051	2.413	3.016	3.192	3.756	4.695	5.337	6.278	7.848
AG	4.102	4.826	6.033	6.385	7.511	9.389	10.673	12.557	15.696
TG	20.511	24.130	30.163	31.923	37.557	46.946	53.366	62.783	78.479

Tabela 8 - Projeção de demanda de transporte passageiros no aeroporto de Piracicaba

Fonte: ANAC – PAESP – Plano Aeroportuário do Estado de São Paulo

Movimentação de aeronaves

Como exposto anteriormente, os dados históricos referentes à movimentação de aeronaves se encontram agregados aos dados de transporte de passageiros, e por isso optou-se pela metodologia idêntica àquela utilizada nas projeções de demanda por transporte de passageiros. Os dados de movimentação de aeronaves utilizados estão agregados, aos dados de aeronaves cargueiras.

Foi utilizado o mesmo modelo econométrico e as mesmas considerações foram feitas.

Na Tabela 9 a seguir, encontra-se a projeção de demanda por movimentação de aeronaves no aeroporto de Ubatuba.

Ubatuba	2012			2017			2027		
(SDUB)	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
DR	212	264	317	227	284	341	374	468	562
NR (D+I)	544	680	816	565	707	848	612	765	918
AG	7.654	9.568	11.481	8.968	11.210	13.452	11.510	14.387	17.264
TG	8.410	10.512	12.614	9.760	12.201	14.641	12.496	15.620	18.744

Tabela 9 - Projeção de demanda de movimentação de aeronaves no aeroporto de Ubatuba

Fonte: ANAC – PAESP – Plano Aeroportuário do Estado de São Paulo

Carga e mala postal

Para o cálculo das projeções de demandas de cargas e malas postais, foram considerados dados relativos ao volume total de carga e mala postal carregados e descarregados, e ao número de aeronaves cargueiras, pousos e decolagens agregadas, disponíveis da operação em alguns aeródromos. Temos novamente, o inconveniente de trabalhar com dados agregados.

Foi elaborado e calibrado um modelo para estimar a evolução do volume total de carga e mala postal utilizando como variável explicativa o PIB (Produto Interno Bruto) das áreas de influência dos municípios. Foram incluídos nessa amostragem os aeroportos do estado e os aeródromos administrados pela INFRAERO, que registraram estatísticas de operação cargueira no período compreendido entre 1997 a 2006 (idêntico ao utilizado na projeção de demanda por transporte aéreo de passageiros).

Neste modelo, procurou-se estimar a evolução do PIB nos horizontes considerados e para isso, foram consideradas variáveis como: a população

residente e/ou indicadores de tendência. Foram construídos intervalos de confiança de 95% adotando-se assim dois limites, um pessimista e um otimista.

Na Tabela 10, encontra-se a projeção de demanda por cargas do aeroporto de Sorocaba.

Sorocaba	2012			2017			2027		
(SDCO)	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
DR	161.502	228.158	322.324	221.002	331.715	497.890	415.811	714.121	1.226.444
NR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AG	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TG	161.502	228.158	322.324	221.002	331.715	497.890	415.811	714.121	1.226.444

Tabela 10 - Projeção de demanda de transporte de carga e mala postal no aeroporto de Sorocaba

Fonte: ANAC – PAESP – Plano Aeroportuário do Estado de São Paulo

Projeções de Tamanhos de Frotas

Há também disponíveis dados sobre tamanhos de aeronaves médios levantados pela ANAC. Nesta base, existem faixas de classificação das aeronaves de passageiros que vão desde a faixa 1, com um tamanho médio de 15 assentos, até a faixa 8, com 450 assentos. Com relação às aeronaves cargueiras, as faixas vão desde a faixa 1, com capacidade de até 2.000 kg até a faixa 6, com capacidades superiores a 160 ton. Considerando essas faixas, existem projeções de composições de frotas de aeronaves nos aeroportos do interior para tamanhos de aviões médios, como por exemplo, as Tabelas 11 e 12 a seguir.

Analisando as séries históricas e também as projeções, notamos um franco crescimento da capacidade das frotas de transporte de passageiros dos aeroportos. Esse crescimento acentuado não pode ser identificado nas frotas de aviões cargueiros visto que o crescimento presente nas projeções é muito menos evidente.

Em suma, podemos verificar um forte crescimento da demanda por transporte aéreo de passageiros nos aeroportos do interior e também, um crescimento da infra-estrutura necessária para comportar esse aumento, por outro lado, identificamos uma queda na demanda por transporte de cargas e percebemos que o crescimento da infra-estrutura também se encontra estagnado.

Franca (SIMK)	Aviões de passageiros									
		Faixas								TAMAV
Tráfego	Ano	1	2	3	4	5	6	7	8	
DR	2012	-	80	15	5	-	-	-	-	32
	2017	-	65	25	10	-	-	-	-	38
	2027	-	45	40	15	-	-	-	-	44
Obs: Valores das faixas em porcentagem										

Tabela 11 - Projeção da composição da frota de aviões no aeroporto de Franca

Fonte: ANAC – PAESP – Plano Aeroportuário do Estado de São Paulo

Ribeirão Preto (SBRP)	Aviões de carga						
		Faixas					
Tráfego	Ano	1	2	3	4	5	6
DR	2012	30	-	-	-	-	70
	2017	-	-	-	-	20	80
	2027	-	-	-	-	15	85
Obs: Valor das faixas em porcentagem							

Tabela 12 - Projeção da composição da frota de aviões cargueiros no aeroporto de Ribeirão Preto

Fonte: ANAC – PAESP – Plano Aeroportuário do Estado de São Paulo

5.1.1.2. IAC

As projeções de demanda foram feitas utilizando os horizontes de 2010, 2015 e 2025, com uma separação entre transporte de passageiros, cargas, mala postal e movimentação de aeronaves. Sempre com valores médios, pessimistas e otimistas.

Projeções de demanda

Neste caso, a metodologia utilizada foi a CAPM (“Capital Asset Pricing Model”) que é um modelo utilizado internacionalmente por diversos órgãos de pesquisa no transporte aéreo.

O CAPM teve sua base no procedimento de “top-down” e para se obter os limites que são os cenários otimista e pessimista, foram feitos intervalos de confiança de 95%.

Com essa margem estipulada espera-se ter resultados consistentes frente a perturbações imprevistas como, por exemplo, variações econômicas inesperadas, desastres e outras.

Seguem exemplos de projeções de demanda do IAC:

Araçatuba (SBAU)			
Tráfego: Doméstico Regular			
Ano	Pessimista	Média	Otimista
2010	56 535	66 314	77 784
2015	77 354	90 740	106 441
2025	144 476	169 478	198 807
Tráfego: Doméstico Não Regular			
Ano	Pessimista	Média	Otimista
2010	8 107	11 530	14 962
2015	11 497	16 237	20 989
2025	22 480	29 350	36 316
Tráfego: Total Geral			
Ano	Pessimista	Média	Otimista
2010	64 642	77 844	92 746
2015	88 851	106 977	127 430
2025	166 956	198 828	235 123

Tabela 13 - Projeção de demanda de transporte de passageiros do aeroporto de Araçatuba

Fonte: IAC – Demanda Detalhada 2005

Araçatuba (SBAU)				Aeronaves de Passageiros
Tráfego: Doméstico Regular				
Ano	Pessimista	Média	Otimista	
2010	3 341	3 919	4 597	
2015	4 076	4 781	5 609	
2025	6 541	7 673	9 001	
Tráfego: Doméstico Não Regular				
Ano	Pessimista	Média	Otimista	
2010	4 503	6 405	8 312	
2015	5 608	7 920	10 239	
2025	8 992	11 740	14 526	
Tráfego: Total Geral				
Ano	Pessimista	Média	Otimista	
2010	7 844	10 324	12 909	
2015	9 684	12 701	15 848	
2025	15 533	19 413	23 527	
Tráfego: Doméstico Não Regular				Aeronaves Cargueiras
Ano	Pessimista	Média	Otimista	
2010	17	25	33	
2015	22	31	40	
2025	35	46	57	
Tráfego: Total Geral				
Ano	Pessimista	Média	Otimista	
2010	17	25	33	
2015	22	31	40	
2025	35	46	57	

Tabela 14 - Projeção de demanda de movimentação de aeronaves do aeroporto de Araçatuba

Fonte: IAC – Demanda Detalhada 2005

Araçatuba (SBAU)			
Tráfego: Doméstico Regular			
Ano	Pessimista	Média	Otimista
2010	96 045	129 347	174 196
2015	125 912	178 760	253 790
2025	217 715	349 110	559 804
Tráfego: Total Geral			
Ano	Pessimista	Média	Otimista
2010	96 045	129 347	174 196
2015	125 912	178 760	253 790
2025	217 715	349 110	559 804

Tabela 15 - Projeção de demanda de movimentação de aeronaves do aeroporto de Araçatuba

Fonte: IAC – Demanda Detalhada 2005

5.2. Consideração Sobre as Projeções dos Aeroportos do Interior

Como visto anteriormente, os modelos desenvolvidos pelo trabalho usam dados de PIB, ICMS, consumos de energia elétrica das regiões e outras variáveis econômicas, mas, essencialmente estes modelos utilizam séries históricas de movimentação de passageiros, cargas e aeronaves para determinação de parâmetros.

Sendo assim, a projeção de demanda dos aeroportos do interior fica dificultada pois, não existem registros de séries históricas de movimentação de passageiros, cargas e aeronaves em quantidades suficientes para dar confiabilidade a qualquer modelo. Estão disponíveis apenas séries históricas das variáveis econômicas que podem ser utilizadas para estimar crescimentos econômicos nas regiões onde estão inseridos os aeroportos considerados neste estudo.

Dos aeroportos relacionados no estudo, os que possuem projeções de demanda estão indicados na Tabela 16 abaixo, e também estão relacionadas suas respectivas fontes:

Projeção		Aeroportos																																	
		IAC	ANAC	Jundiaí	Amarais (Campinas)	Bragança Paulista	Piracicaba	Ubatuba	Sorocaba	Itanhaém	Registro	São José do Rio Preto	Araçatuba	Lins	Penápolis	Barretos	Votuporanga	Bauru	Bauru Arealva	Avaré	Botucatu	Marília	Ourinhos	São Manoel	São Carlos	Franca	Araraquara	Ribeirão Preto	Presidente Prudente	Andradina	Assis	Dracena	Presidente Epitácio	Tupã	

Tabela 16 - Aeroportos do interior que possuem projeções de demanda
 Fonte: IAC – Demanda Detalhada 2005; ANAC – PAESP – Plano
 Aeroportuário do Estado de São Paulo

Fica evidenciado no Plano Aeroviário do Estado de São Paulo, que alguns dos aeroportos do interior apresentam um forte potencial de crescimento de demanda, são eles: Araçatuba, Bauru, Barretos, Franca, Marília, Piracicaba, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Sorocaba e Ubatuba.

A esses aeroportos deve ser dada uma atenção especial visto que podem ser fontes potenciais de geração de receitas.

A sua atratividade segundo atividade comercial (transporte de passageiros, carga ou atração turística) é apresentada na tabela abaixo:

Localidade	Passageiros	Turístico	Carga
Araçatuba	x		
Bauru	x		x
Barretos	x		
Franca	x		
Marília	x		x
Piracicaba	x		
Pres. Prudente	x		x
Ribeirão Preto	x		x
São José do Rio Preto	x		x
Sorocaba	x		
Ubatuba	x	x	

Tabela 17 – Locais com alto potencial de crescimento de demanda
Fonte: PAESP – Plano Aeroportuário do Estado de São Paulo

5.3. Análise das Projeções de Demanda – Premissas e Resultados

Tendo em vista, os dados analisados de ambas as fontes a respeito das demandas, temos um quadro de difícil interpretação, pois, existem muitas lacunas nas projeções e não se sabe ao certo se nesses aeroportos os estudos de projeções não foram realizados ou se de fato não existem.

Os principais problemas e observações levantadas nos estudos são:

- As projeções são geométricas;
- A taxa das projeções é feita por modelos indiretos relacionando variáveis econômicas explicativas;
- O valor inicial das projeções é, muitas vezes, incoerente quando comparamos os dados apurados pelo DAESP de tráfego de 2008;
- São calculados 3 cenários (pessimista, realista e otimista) sendo que a taxa nos três cenários é a mesma e o valor inicial muda;
- Existem muitas lacunas nas informações encontradas;

Para contornar esse quadro pouco esclarecedor foram adotadas algumas premissas. São elas:

- Os aeroportos foram agrupados em regiões administrativas conforme a divisão do DAESP;
- Foram calculadas taxas médias de crescimento para os diversos tipos de tráfego em cada região;
- As regiões que não possuíam dados não entraram no cálculo da média, porém para elas foi adotada a taxa média calculada;
- Os valores iniciais adotados nas projeções geométricas foram os coletados pelo DAESP de 2008;

Como as divisões de tráfego do DAESP eram diferentes das divisões das projeções, mais algumas considerações foram feitas:

- Sempre que a taxonomia dos tipos de transporte aéreo (doméstico regular, internacional, etc.) não era igual nos dois estudos, foi adotada a divisão do tráfego com maior número de dados.
- Com relação aos tamanhos médios de aeronaves de passageiros e de carga, muitos aeroportos não tinham estudos de projeções de demanda, assim, como valor inicial para a projeção desses aeroportos, foi adotado um tamanho mínimo de 15 assentos para aeronaves de passageiros e 2.000 kg para aeronaves de carga.

Dessa forma, foi possível utilizar os dois estudos disponíveis no que concerne a econometria de crescimento de tráfego aéreo através de variáveis explicativas, considerando um valor inicial mais calibrado.

Todas as tabelas com as projeções de demanda encontram-se em anexo. A seguir é apresentada uma tabela exemplificando as projeções feitas para o ano de 2030:

Grupo 1 Ano 2030	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Bragança Pta.	0	89235	97426	0	24499	34262	22	0	2000
Campinas (Am.)	9271	64366	76636	0	25714	35962	22	0	2000
Itanhaém	0	43025	46975	0	8416	11769	22	0	2000
Jundiaí	0	46267	50515	0	67358	94202	22	2055270	2000
Piracicaba	0	29110	31783	0	9994	13976	49	0	2000
Sorocaba	0	129372	141249	263	29645	41833	49	1079853	2000
Ubatuba	0	31990	34927	0	11639	16277	37	0	2000
Grupo 2 Ano 2030	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Araçatuba	244897	27444	274516	6460	16262	22249	67	143386	2597
Barretos	0	9621	11726	0	4629	4566	18	0	2597
Lins	0	22027	26847	0	6481	6392	18	0	2597
Penápolis	0	1900	2316	5	4677	4618	18	0	2597
S. J. R. Preto	1020324	92500	1117108	8525	23663	31534	149	2878366	41415
Votuporanga	0	6206	7564	0	14802	14600	18	0	2597
Grupo 3 Ano 2030	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Avaré/Arandu	0	3308	4136	0	2884	2753	17	0	2143
Bauru	0	34343	42931	0	30275	28889	60	2289	2143
Baurú/Arealva	195814	530	191059	12681	3665	15343	72	2233846	42853
Botucatu	0	4239	5299	0	5052	4820	17	0	2143
Marília	146016	17256	163548	10508	15193	24314	60	895229	13927
Ourinhos	0	5549	6936	0	5225	4986	17	0	2143
São Manoel	0	2305	2882	0	1578	1506	17	0	2143
Grupo 4 Ano 2030	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Araraquara	0	22270	25179	0	18144	13504	60	1504041	2597
Franca	15914	9834	26370	1111	8445	7349	37	0	2597
Ribeirão Preto	1607140	111455	1666267	34216	63561	80069	131	2071428	41415
São Carlos	0	6044	6834	0	7626	5676	17	0	2597
Grupo 5 Ano 2030	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Andradina	0	8968	11697	0	4295	4249	19	0	2000
Assis	0	20878	27233	0	9975	9868	19	0	2000
Dracena	0	1240	1617	0	843	834	19	0	2000
Pres.Epitácio	0	1480	1930	0	948	938	19	0	2000
Pres. Prudente	558854	23762	569535	8623	15110	24103	77	509238	13000
Tupã	0	3871	5049	0	2839	2809	19	0	2000
Urubupungá	0	0	0	0	0	0	19	0	2000

Tabela 18 – Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP com as devidas premissas

Os dados obtidos servirão para uma posterior previsão de receitas operacionais para os aeroportos estudados, e devido às premissas consideradas, os resultados de receitas posteriores serão conservadores ao se tratar da análise de rentabilidade de um empreendimento.

Deve-se ressaltar que o aeroporto de Registro encontra-se interditado e não entrou ainda em operação, portanto, não apresenta projeções de demanda.

6. Receitas Aeroportuárias

Existem na literatura, diversos critérios para classificação de receitas geradas em aeroportos. Em uma abordagem geral (macro), as receitas aeroportuárias podem ser classificadas em função de sua associação com o funcionamento do aeroporto, como operacionais e não operacionais. (JENICHEN, 2002)

As receitas operacionais são geradas em decorrência da operação do aeroporto, isto é, do movimento de aeronaves, passageiros, carga aérea e mala postal, bem como das atividades decorrentes dessa movimentação (exemplo: serviços prestados às aeronaves, passageiros e seus acompanhantes), já as receitas não operacionais não se relacionam com a operação aeroportuária, podendo existir mesmo que o aeroporto não esteja operando como um terminal de transporte (exemplo: juros decorrentes aplicações de capital feitas pela administração). (JENICHEN, 2002)

As receitas aeroportuárias podem por sua vez, ser divididas em função da fonte geradora, como aeronáuticas e não aeronáuticas. As receitas aeronáuticas são geradas diretamente pelas operações de pouso e decolagem de aeronaves, bem como pelo processamento de carga e passageiros; em contrapartida, as receitas não aeronáuticas são geradas por atividades comerciais não relacionadas com operações de voo, as quais são desenvolvidas nos terminais e demais áreas dos aeroportos. (JENICHEN, 2002).

Receitas Aeroportuárias	Receitas Operacionais	Receitas Aeronáuticas	Tarifa de Embarque
			Tarifa de Pouso
			Tarifa de Permanência
			Tarifa de Armazenagem
			Tarifa de Capatazia
			TAN
			TAT
		Receitas Não Aeronáuticas	Locações e Arrendamentos para Empresas Aéreas
	Locações e Arrendamentos para outras Concessionárias		
	Receitas Não Operacionais	Investimentos	
		Operações de Crédito	
		Venda de Serviços	

Tabela 19 – Divisão dos tipos de Receitas Aeroportuárias

Os diversos tipos de receita aeroportuária, que se caracterizam como receitas aeronáuticas, são arrecadadas por meio das tarifas descritas no próximo item.

6.1. Receitas Operacionais Aeronáuticas

Podemos dividir as tarifas aeroportuárias em três grupos: um grupo com as tarifas que são pagas pelas empresas aéreas e operadoras de aeronaves, outro grupo com as tarifas que são pagas pelo passageiro e um último grupo com as tarifas que são pagas por consignatários (importadores/exportadores de carga).

Vale a pena destacar que todas as tarifas estão acrescidas no momento de cobrança de um adicional tarifário, que é imposto pelos órgãos reguladores. Esse adicional é de 50% do valor calculado de cobrança e é distribuído separadamente da tarifa. Essa distribuição de receitas será descrita mais adiante.

6.1.1. Tarifas pagas pelas empresas aéreas e operadoras de aeronaves

- Tarifas de Pouso

Remunera os custos dos serviços e das facilidades proporcionados às operações de pouso, rolagem e permanência da aeronave, até três horas após o pouso. É fixada em função da categoria do aeroporto e da natureza do voo (doméstico ou internacional)

- Tarifas de Permanência

Remunera a utilização dos serviços e as facilidades disponíveis no pátio de manobras e na área de estadia, ultrapassadas as três primeiras horas depois do pouso, sendo devido pelo proprietário ou explorador da aeronave. A Tarifa de Permanência é constituída de:

a) TPM - Tarifa de Permanência no Pátio de Manobras;

b) TPE - Tarifa de Permanência na Área de Estadia.

- Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota – TAN

Remuneram os serviços e facilidades disponíveis aos usuários, destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelo Comando da Aeronáutica ou Empresa da Administração Federal indiretamente vinculada a ele.

É fixada em função dos serviços prestados nas regiões de informação de voo e de áreas de controle sobrevoadas e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

- Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo – TAT

É fixada em função dos serviços, das facilidades e dos auxílios para aproximação, pouso, decolagem e subida em aeródromos públicos que prestam serviços equivalentes e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

6.1.2. Tarifas pagas pelo passageiro

- Tarifa de Embarque

É fixada em função da categoria do aeroporto e da natureza da viagem (doméstica ou internacional), devendo ser cobrada antes do embarque do passageiro. Remunera a prestação dos serviços, instalações e facilidades existentes nos terminais de passageiros, como: embarque, desembarque, orientação, conforto e segurança dos usuários.

No Brasil, os valores de tarifas de embarque são cobrados aos passageiros por intermédio das companhias aéreas. Trata-se de uma sistemática a qual atende, ao princípio de facilitação recomendado pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), aceito pela Airports Council Internacional (ACI) e adotada pela maioria dos países membros dessas organizações. Normas internacionais recomendam conferir a maior facilidade possível aos passageiros, como por exemplo, desonerando-os de burocracias desnecessárias ou idas a vários guichês.

Os valores de tarifa de embarque doméstica estão definidos na Portaria N° 905/DGAC, de 02/09/2005, e os valores de tarifa de embarque internacional na Portaria N° 955/DGAC, de 15/12/1997.

6.1.3. Tarifas pagas por consignatários

- Tarifa de Armazenagem

Devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea dos Aeroportos; incide sobre o consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito.

- Tarifa de Capatazia

Devida pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o item anterior; incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito.

6.2. Distribuição das Tarifas Operacionais Aeronáuticas

As tarifas aeroportuárias equivale-se a receita operacional do sistema de transporte aéreo brasileiro e são distribuídas entre os diversos órgãos e entidades envolvidos na gestão dos aeroportos. Esses órgãos são: INFRAERO e Conveniados, DECEA, Comando da Aeronáutica, Tesouro Nacional, entre outros.

Abaixo encontra-se uma tabela que detalha essa distribuição de tarifas:

		INFRAERO e Conveniados	Comando da aeronáutica (Fundo Aeronáutico - SEFA)	Programa federal de auxílio aos aeroportos - PROFAA (SEFA)	INFRAERO	Tesouro Nacional	Comando da Aeronáutica (DECEA)
		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Tarifas incidentes sobre a operação de aeronaves	Tarifas de Pouso e Permanência	100					
	Ataero de pouso e permanência		38,5	20	41,5		
	Tarifas de PAN/PAT				41		59
	Ataero de PAN/PAT						100
Tarifas devidas pelo passageiro	Tarifas de embarque Domestico	100					
	Ataero de embarque Domestico		38,5	20	41,5		
	Tarifa de embarque internacional	50				50	
	Ataero de embarque internacional		19,25	10	20,75	50	
Tarifas devidas pelo consignatário ou Transportador de carga	Tarifas de Armazenagem e capatazia	100					
	Ataero de Armazenagem e capatazia		38,5	20	41,5		

Tabela 20 – Distribuição das Tarifas Aeroportuárias

Fonte: www.infraero.com.br

Como pode ser observado na tabela, as únicas tarifas que não são distribuídas para a INFRAERO são os Ataeros de PAN e PAT, referentes ao adicional tarifário imposto na cobrança das tarifas de TAN e TAT. Essa análise

é importante para identificação das receitas que são distribuídas para os operadores dos aeroportos. Assim, podemos considerar quais são as principais fontes de receita para possíveis investidores no transporte aéreo.

6.3. Classificações dos aeroportos brasileiros para efeitos de cobrança das tarifas operacionais aeronáuticas

Ao buscar uma forma de ajustar as cobranças de tarifas para a realidade de cada localidade e aeroporto, a INFRAERO classifica os aeroportos brasileiros em duas classificações.

A primeira classificação é referente à cobrança da tarifas de embarque pouso e permanência. Ela divide os aeroportos brasileiros em 4 categorias. Essas categorias são definidas da seguinte forma: a primeira categoria é composta de aeroportos internacionais, de maior capacidade e com maior infraestrutura sendo que as tarifas cobradas destes aeroportos são maiores em comparação com as tarifas dos aeroportos de categorias inferiores.

A segunda classificação é referente à cobrança de tarifas de uso das comunicações e dos auxílios-rádio e visuais em área terminal de tráfego aéreo. Essa classificação separa os aeroportos brasileiros em seis classes de A a F. A classificação é feita da seguinte forma: os aeroportos da classe A são em geral, internacionais, com maior capacidade e maior infra-estrutura, sendo que as tarifas cobradas nesses aeroportos são as maiores; os aeroportos da classe F possuem importância e dimensões reduzidas e conseqüentemente cobram tarifas menores.

6.3.1. Classificação dos Aeroportos do Interior de São Paulo

Na tabela a seguir encontramos as classificações dos aeroportos brasileiros segundo suas categorias e classes de acordo com a INFRAERO (Tarifário 2009):

Região	Cidade	Categoria	Classe
I	Jundiaí	3	-
	Amarais (Campinas)	4	-
	Bragança Paulista	4	-
	Piracicaba	4	-
	Ubatuba	4	-
	Sorocaba	3	-
	Itanhaém	4	-
	Registro	-	-
II	S.J.R. Preto	2	E
	Araçatuba	3	-
	Lins	4	-
	Penápolis	4	-
	Barretos	3	D
	Votuporanga	4	-
III	Bauru	3	D
	Bauru Arealva	-	-
	Avaré	4	-
	Botucatu	4	-
	Marília	3	-
	Ourinhos	4	-
	São Manoel	4	-
IV	São Carlos	3	-
	Franca	3	-
	Araraquara	3	D
	Ribeirão Preto	2	D
V	P. Prudente	3	C
	Andradina	4	-
	Assis	4	E
	Dracena	4	-
	Presidente Epitácio	-	-
	Tupã	4	-

Tabela 21 - Classificação dos aeroportos para efeito de cobrança de tarifas
Fonte: Tarifas Aeroportuárias e de Navegação Aérea - INFRAERO

6.3.2. Classificação Levantada

Foi feito um estudo para apurar as classificações (classes e categorias) dos aeroportos. A fonte utilizada foi o ROTAER, 1999. Os critérios de classificação encontram-se em anexo, e os resultados estão apresentados na tabela a seguir:

Equipamentos de Navegação													
Grupo	Cidade	AP P	TW R	RADA R	IL S	AL S	VO R	DME	ND B	VASI S	PAP I	Luz de cabeceira L12	CLASS E
I	Jundiaí											x	F
	Amarais (Campinas)												F
	Bragança Paulista						x	x	x				E
	Piracicaba											x	F
	Ubatuba								x				E
	Sorocaba						x	x	x			x	E
	Itanhaém												F
	Registro												F
II	S.J.R. Preto								x	x		x	E
	Araçatuba								x			x	E
	Lins								x			x	E
	Penápolis												F
	Barretos	x							x			x	D
	Votuporanga												F
III	Bauru	x							x	x		x	D
	Bauru Arealva											x	F
	Avaré												F
	Botucatu												F
	Marília								x			x	E
	Ourinhos								x			x	E
	São Manoel												F
IV	São Carlos											x	F
	Franca								x			x	E
	Araraquara	x							x			x	D
	Ribeirão Preto	x	x						x	x	x	x	D
V	P. Pudente		x				x	x		x	x	x	C
	Andradina												F
	Assis								x			x	E
	Dracena												F
	Presidente Epitácio												F
	Tupã								x				E

Tabela 22 – Classificação Detalhada dos Aeroportos Brasileiros

Fonte: ROTAER

6.4. Receitas Operacionais Não Aeronáuticas

Dentro dessa classificação, a qual traz as receitas provenientes do lado terra, é habitual tratar-se de arrecadações provenientes de concessões áreas no aeroporto.

Com o objetivo de refinar a classificação das receitas não aeronáuticas, pode-se separar as receitas provenientes de empresas aéreas, das advindas dos demais concessionários, uma vez que as empresas aéreas podem receber um tratamento diferenciado, pois atuam dentro do aeroporto, como “parceiras” da administração aeroportuária na prestação de serviços de transporte aéreo. (JENICHEN, 2002)

6.4.1. Receitas Provenientes de Locação para Empresas Aéreas

De acordo com ASHFORD E MOORE, 1999, tipicamente essas receitas provêm das seguintes fontes: (JENICHEN, 2002)

- Locação de terrenos: áreas não construídas onde as empresas aéreas podem fazer suas próprias construções. Geralmente, a cessão de áreas é feita sobre contratos do tipo leasing a longo prazo, com cláusulas que prevêm negociações em diversas fases ao decorrer do período de cessão;
- Áreas de armazenagem: nestes casos, a empresa aérea aluga parte ou o total de um armazém. Os contratos destes aluguéis abrangem períodos de tempo menores que os estabelecidos para o aluguel de terreno;

- Aluguel de escritórios: escritórios prontos localizados dentro ou fora do terminal são alugados por meio de leases de curto e médio prazos;
- Balcões: balcões de “check-in” e venda de bilhetes de passagem;
- Locação de áreas operacionais e de manutenção: em várias partes do aeroporto, dentro do terminal, no pátio ou em qualquer outro local, as empresas aéreas podem requerer um espaço para desenvolver suas atividades operações e de manutenção;
- Hangares.

6.4.2. Receitas Provenientes de Locação para Outras Concessionárias

Esta classificação inclui a captação de recursos financeiros de todas as outras fontes, exceto das empresas aéreas, gerando, conforme ASHFORD E MOORE, 1999, receitas relacionadas com as seguintes facilidades: (JENICHEN, 2002)

- Bares, restaurantes, lanchonetes, cafés, e outras concessões para fornecimento de bebidas e alimentação;
- Serviços e facilidades relacionados à viagem como vistoria de bagagem, depósito de malas, carregadores de bagagem, escritório para reservas em hotéis, centros comerciais, banheiros, chuveiros e saunas, dormitórios e outras facilidades correlatas. Também podem existir facilidades para o auxílio de deficientes físicos e de menores desacompanhados;
- Serviços pessoais incluindo barbeiros e salões de beleza, lavanderias e passadeiras, manicures e engraxataria;

- Lojas especiais como “duty free shops”, revistarias, artesanato e especialidades locais, banca de flores, bancos, correios e serviços de telecomunicações;
- Jogos e diversões, incluindo cinemas, televisão, jogos eletrônicos, caça niqueis e áreas de observação;
- Outras facilidades no terminal como aluguel de escritórios, trading centers, espaço para publicidade e área para exposições;
- Facilidades localizadas fora do terminal incluindo transporte terrestre, estacionamento de automóveis, hotéis e serviços de manobristas.

Dependendo da natureza do complexo aeroportuário, pode haver uma variedade de outras áreas geradoras de receitas, originadas das necessidades não ligadas às empresas de transporte aéreo, como por exemplo, fábricas, armazéns, despachantes de carga e atividades agropecuárias. As receitas oriundas destas áreas podem ser classificadas da seguinte maneira, conforme estabelecido por ASHFORD E MOORE, 1999: (JENICHEN, 2002)]

- Bases fixas das transportadoras;
- Arrendamento de terrenos;
- Áreas para carga (agenciamento de transporte de cargas);
- Indústrias;
- Distribuição de combustíveis;
- Agricultura.

O aluguel de equipamentos (veículos e máquinas) pode ser incluso na categoria de receitas operacionais não aeroportuárias. (JENICHEN, 2002)

6.5. Receitas Não Operacionais

De acordo com ASHFORD E MOORE, 1999, as receitas não operacionais incluem todas as receitas do administrador de aeroporto derivadas de atividades não associadas diretamente com a operação do mesmo. Estas receitas presumivelmente continuarão a existir mesmo que o aeroporto esteja fora de operação e originam-se, basicamente, de investimentos e de securitização de empréstimos. Estão também nessa categoria remunerações por venda de serviços (estudo de demanda, treinamento e consultoria). Existem evidências que o número de operações aeroportuárias cresce (seja em termos de passageiros embarcados ou volume de atividades financeiras), na mesma proporção que as atividades não ligadas à aviação também aumentam e, que as receitas não operacionais são diretamente proporcionais ao tamanho do aeroporto, conforme apresentado na Tabela 23.

AEROPORTOS (Milhões de Embarques)	RECEITA OPERACIONAL / RECEITA TOTAL
Menos que 0,50	0,957
Mais que 0,50 e Menos que 2,00	0,985
Mais que 2,00	0,922

Tabela 23 – Relação entre receitas operacionais e receitas totais, em função do tamanho do aeroporto

6.6. Estimativas de Arrecadação de Receitas Aeroportuárias

Para estimar a arrecadação de receitas aeroportuárias nesse trabalho, serão utilizadas funções de receitas modeladas tomando por base estudos econométricos, voltados para os aeroportos do interior do estado de São Paulo que são geridos pelo DAESP. Estes modelos se baseiam em análise de regressão múltipla por meio da técnica de “cross-section”, sendo o cenário de

aplicação referente aos dados do ano de 2000 encontrados nos Relatórios Gerenciais do DAESP, para a sua rede de aeroportos do estado de São Paulo.

A escolha por tais modelos justifica-se pelo fato da base de dados utilizada para calibração desses modelos contemplarem, o objeto de estudo desse trabalho e por terem sido obtidos resultados satisfatórios, principalmente quanto à significância estatística de validação.

Abaixo são apresentados os modelos calibrados por JENICHEN, 2002, utilizados para a estimativa de Receita Total, Receita Comercial e Receitas de Aeronaves:

- Receita Total: a Receita Total (RT) expressa em R\$ (reais) é obtida pela seguinte expressão:

$$RT = 5,42(WLU)$$

onde WLU (Work Load Unit) é uma variável explicativa obtida pela expressão:

$$WLU = PAX + CARGA/100$$

onde PAX é expresso em número de passageiros e CARGA sendo expressa em kg de carga transportada.

- Receita Comercial: a Receita Comercial (RC) expressa em R\$ (reais) é obtida pela seguinte expressão:

$$RC = 1,84(PAX)$$

onde PAX é expresso em número de passageiros.

- Receita de Aeronaves: a arrecadação das receitas por meio das tarifas de pouso e permanência e PAT estão diretamente ligadas à categoria do aeroporto. Dessa forma, o modelo para estimativa

de Receita de Aeronaves utiliza duas variáveis binárias que representam a categoria do aeroporto (DC2 e DC3, para categorias 2 e 3 respectivamente, em virtude das características dos aeroportos em estudo). A Receita de Aeronaves (RANV) expressa em R\$ (reais) é obtida pela seguinte expressão:

$$RANV=1,9x(MOV)+357.593x(DC2)+66.397,1x(DC3)$$

onde MOV é expresso em movimentos de aeronaves.

7. Custos

Da mesma forma como ocorre com as receitas, os custos aeroportuários podem ser divididos em operacionais e não operacionais. (JENICHEN, 2002).

De acordo com ASHFORD e MOORE, 1999, os custos operacionais de um aeroporto são aqueles incorridos no curso das atividades ligadas à sua operação, e podem desaparecer se estas atividades forem interrompidas. Os custos não operacionais são as despesas existentes sem que nenhuma operação seja efetuada. Tipicamente, estão incluídos os pagamentos de juros de operações de capital e a depreciação dos ativos fixos como pistas e prédios. Também estão agrupados nesta categoria os custos incorridos na geração de receitas não operacionais. (JENICHEN, 2002).

Na tabela abaixo está um quadro esquematizando a estrutura de custos aeroportuários:

Custos Aeroportuários	Custos Operacionais	Despesas com Pessoal	Salários e Encargos Trabalhistas
		Despesas com Suprimentos e Materiais	Compras de Materiais e Serviços
		Despesas com Serviços Contratuais	Subcontratações
	Custos Não Operacionais	Depreciações	
		Custos de Capital	

Tabela 24 – Divisão dos tipos de Custos Aeroportuários

7.1. Custos Operacionais

Os custos operacionais podem ser informados de duas maneiras: de acordo com a função da facilidade aeroportuária para a quais os custos se processaram, aonde são agrupados sob as denominações gerais de Administração de Tráfego e Atividades Comerciais e; de acordo com a natureza do gasto, sendo agrupado como salários, suprimentos e serviços, transporte e propriedade, administração, taxas e impostos prediais (ASHFORD e MOORE, 1999).

Segundo Silva, 1991, os três principais centros de custo das despesas aeroportuárias são a despesa com pessoal, com Materiais e Suprimento e com Serviços Contratuais. (JENICHEN, 2002)

- Despesas com pessoal: incluem a remuneração e encargos sociais do pessoal de operação e manutenção, além de prever custos com treinamento e aperfeiçoamento pessoal;
- Despesas com materiais e suprimentos: inclui o custo de peças para reposição, materiais de consumo, combustível, energia elétrica, mobília, instrumentos, veículos, máquinas e todos bens não classificados como amortizáveis. Devem ser inclusos também, os custos de: refrigeração, aquecimento, iluminação, água, instalações sanitárias, papelaria e as despesas de correio e remessas;
- Despesas com serviços contratuais: é formado pela soma paga a terceiros pela prestação de serviços.

7.2. Custos Não Operacionais

Como já declarado, são custos que continuam existindo até mesmo se a operação do aeroporto for interrompida. Como tal, esta categoria de despesas inclui pagamentos de amortizações, juros, depreciações de ativos fixos (como pista, edifício e equipamentos), custo de capital, bem como despesas gerais da administração (ASHFORD e MOORE, 1999; JENICHEN, 2002)

Tratando-se de depreciação, é notório que as instalações e os equipamentos têm em princípio tempos de vida definidos, durante os quais eles são úteis e podem continuar bem servindo. O valor original desses bens deve ser depreciado ao longo da duração da vida útil estimada, e esta depreciação deve estar incluída nos custos anuais do serviço em questão. Não é necessário

depreciar o terreno, pois, ao contrário das outras imobilizações, ele não está sujeita a uma deterioração e sua vida útil não é restrita. Os custos de depreciação não devem ser contados antes da implantação da instalação (SILVA, 1991).

Dentro da classificação da depreciação, deve-se incluir os juros sobre o capital investido nas imobilizações antes da implantação, bem como todos os direitos ou taxas não reembolsáveis pagos durante a aquisição de equipamentos. (SILVA, 1991)

Já na classificação de custos de capital, estabelecida por SILVA, 1991, podem ser inclusas as despesas relativas aos juros e impostos. Quando se mencionam impostos, refere-se ao imposto a nível nacional e a todas as outras taxas governamentais, como imposto de renda, às quais o aeroporto possa estar sujeito e que sejam contabilizadas. Neste contexto, deve excluir as taxas sobre vendas ou outros impostos cobrados de terceiros pelas autoridades fiscais, já que esses valores não são contabilizados. (JENICHEN, 2002)

SILVA, 1991, mostra que os juros devem ser levados em consideração durante a fixação dos custos dos aeroportos, sendo compostos pelas somas pagas aos credores ou aos financiadores para a utilização de fundos de financiamento que não sejam o próprio capital, as quais são fornecidas para vários fins, geralmente para a aquisição ou fornecimento de bens. Uma outra categoria de classificação dos juros expressa o valor relativo à utilização de todos os capitais investidos, inclusive os capitais próprios. (JENICHEN, 2002)

De acordo com SILVA, 1991, as despesas gerais da administração incluem as despesas relativas ao pessoal que exerce as principais funções administrativas e de planejamento. Também incluem os custos operacionais e de manutenção de locais e dos equipamentos utilizados para fins administrativos. Alguns serviços e fornecimentos comuns, como o

aquecimento, a refrigeração, além dos custos de informática (hardware e software), podem incluir-se nessa categoria.

7.3. Estimativa de Custos Aeroportuários

Como no caso da estimativa de arrecadação de receitas aeroportuárias, a estimativa de custo será feita da mesma forma, tendo como base os estudos econométricos voltados para os aeroportos do DAESP.

Abaixo é apresentado o modelo calibrado por Jenichen (2002), utilizado para a estimativa do Custo Total:

$$CT = 64.471,06 + 6,46(WLU) - 7,08 \times 10^{-5}(WLU)^2 + 2,76 \times 10^{-10}(WLU)^3 - 9.333.212,65(DRP)$$

Onde WLU (Work Load Unit) é uma variável explicativa e DRP é uma variável binária introduzida ao modelo para representar adequadamente os custos relativos ao aeroporto de Ribeirão Preto.

8. Resultados Financeiros

8.1. Resultados Obtidos

Com base nos estudos sobre receitas e custos, e com base nas projeções de demanda, podemos calcular as receitas e os custos nos aeroportos.

As equações econométricas foram utilizadas juntamente com as previsões de demanda.

Abaixo está uma tabela com o resultados para o ano de 2015. Todas as tabelas encontram-se em anexo. Na tabela estão apresentados tanto os resultados individuais dos aeroportos, mas também o resultado por grupo de aeroportos (segundo o agrupamento adotado).

Resultados Financeiros dos Aeroportos					
Grupo 1					
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	256.279	87.002	40.091	240.810	15.468
Campinas (Am.)	201.588	68.436	42.081	221.000	-19.412
Itanhaém	123.567	41.949	13.772	178.220	-54.652
Jundiaí	169.629	45.110	176.627	205.761	-36.132
Piracicaba	83.603	28.382	16.354	148.284	-64.681
Sorocaba	390.861	126.136	115.348	265.644	125.217
Ubatuba	91.874	31.190	19.046	154.975	-63.101
					-97.293
Grupo 2					
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	616.317	208.151	90.453	289.391	326.926
Barretos	26.190	8.891	71.333	94.065	-67.874
Lins	59.963	20.356	6.911	127.648	-67.685
Penápolis	5.172	1.756	4.993	70.572	-65.399
S. J. R. Preto	2.558.886	847.043	391.687	16.377.789	-13.818.904
Votuporanga	16.895	5.735	15.785	83.928	-67.033
					-13.759.970
Grupo 3					
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	8.026	2.725	2.878	73.883	-65.857
Bauru	83.368	28.285	96.599	148.089	-64.722
Baurú/Arealva	419.382	125.879	16.040	268.296	151.087
Botucatu	10.285	3.491	5.039	76.476	-66.191
Marília	336.875	107.753	91.815	258.747	78.128
Ourinhos	13.462	4.570	5.213	80.083	-66.622
São Manoel	5.593	1.899	1.574	71.062	-65.469
					-99.646
Grupo 4					
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	90.522	18.344	80.145	153.899	-63.378
Franca	56.590	19.212	73.879	124.516	-67.926
Ribeirão Preto	3.626.098	1.213.940	439.109	46.011.257	-42.385.160
São Carlos	14.665	4.979	5.778	81.438	-66.772
					-42.583.235
Grupo 5					
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	22.847	7.756	4.484	90.464	-67.618
Assis	53.190	18.057	10.416	121.309	-68.120
Dracena	3.159	1.072	880	68.212	-65.053
Pres.Epítácio	3.770	1.280	990	68.930	-65.160
Pres. Prudente	1.121.370	377.638	91.839	814.704	306.666
Tupã	9.861	3.348	2.965	75.992	-66.131
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					-89.886
TOTAL =					R\$ (56.630.029)

Tabela 25 - Resultados Financeiros dos Aeroportos para o ano de 2015

Foi feito também um estudo acumulando os resultados operacionais ao longo de 10 anos (entre 2010 e 2020) para identificar os gastos necessários para manter a rede. Esses custos representam um valor mínimo o qual deveria ser pago à iniciativa privada, caso fosse cogitada alguma alternativa de privatização. Os resultados foram calculados tanto para os grupos de aeroportos quanto para o total da rede.

Grupo	TOTAL ACUM (2010 -2020)
1	R\$ (886.175)
2	R\$ (191.739.673)
3	R\$ (867.449)
4	R\$ (605.039.962)
5	R\$ (3.831.041)
Total	R\$ (802.364.299)

Tabela 26 – Resultados acumulados (2010 a 2020)

8.2. Resultados de Receitas de Tarifas com Melhorias

Após o estudo sobre os resultados financeiros dos aeroportos, foi feita uma simulação idêntica à anterior elevando a categoria de cada aeroporto para uma categoria imediatamente acima, exceto os aeroportos que já são de categoria 2. Foram calculadas as receitas provenientes das tarifas aeroportuárias. As tabelas com os resultados encontram-se em anexo.

Abaixo, segue uma planilha de exemplo desta simulação também para o ano de 2015:

Resultados Financeiros dos Aeroportos						Ano: 2015
Grupo 1						
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	256.279	87.002	106.488	66.397	240.810	81.865
Campinas (Am.)	201.588	68.436	108.478	66.397	221.000	46.986
Itanhaém	123.567	41.949	80.169	66.397	178.220	11.745
Jundiaí	169.629	45.110	467.823	291.196	205.761	255.063
Piracicaba	83.603	28.382	82.751	66.397	148.284	1.717
Sorocaba	390.861	126.136	406.544	291.196	265.644	416.413
Ubatuba	91.874	31.190	85.443	66.397	154.975	3.296
						817.085
Grupo 2						
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	616.317	208.151	381.649	291.196	289.391	618.122
Barretos	26.190	8.891	362.529	291.196	94.065	223.321
Lins	59.963	20.356	73.308	66.397	127.648	-1.288
Penápolis	5.172	1.756	71.390	66.397	70.572	998
S. J. R. Preto	2.558.886	847.043	391.687	0	16.377.789	-13.818.904
Votuporanga	16.895	5.735	82.182	66.397	83.928	-636
						-12.978.387
Grupo 3						
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	8.026	2.725	69.275	66.397	73.883	540
Bauru	83.368	28.285	387.795	291.196	148.089	226.474
Baurú/Arealva	419.382	125.879	82.437	66.397	268.296	217.484
Botucatu	10.285	3.491	71.437	66.397	76.476	206
Marília	336.875	107.753	383.011	291.196	258.747	369.324
Ourinhos	13.462	4.570	71.610	66.397	80.083	-225
São Manoel	5.593	1.899	67.971	66.397	71.062	928
						814.731
Grupo 4						
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	90.522	18.344	371.341	291.196	153.899	227.818
Franca	56.590	19.212	365.075	291.196	124.516	223.270
Ribeirão Preto	3.626.098	1.213.940	439.109	0	46.011.257	-42.385.160
São Carlos	14.665	4.979	72.176	66.397	81.438	-375
						-41.934.446
Grupo 5						
2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	22.847	7.756	70.882	66.397	90.464	-1.221
Assis	53.190	18.057	76.813	66.397	121.309	-1.722
Dracena	3.159	1.072	67.277	66.397	68.212	1.344
Pres.Epitácio	3.770	1.280	67.387	66.397	68.930	1.237
Pres. Prudente	1.121.370	377.638	383.035	291.196	814.704	597.862
Tupã	9.861	3.348	69.362	66.397	75.992	267
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						599.692
					TOTAL =	R\$(52.681.324)

Tabela 27 - Resultados Financeiros para o ano de 2015 com Melhorias

Foi observado um leve incremento de arrecadação, especialmente nos aeroportos dos grupos 1 e 5. Foi feito também um estudo acumulando os resultados nos anos de 2010 a 2020. O resultado é apresentado abaixo:

Grupo	TOTAL ACUM (2010 -2020)
1	R\$ 9.171.975
2	R\$ (183.142.259)
3	R\$ 9.190.701
4	R\$ (597.903.284)
5	R\$ 3.754.323
Total	R\$ (758.928.543)

Tabela 28 – Resultados acumulados com as melhorias (2010 à 2020)

Podemos observar uma diferença de cerca de 40 milhões de reais, representando em um aumento de 4,5% na arrecadação, algo pouco significativo.

8.3. Cálculo do Ponto de Equilíbrio

Considerando a unidade WLU – “work load unit”, como o produto fornecido pela gestão e operação aeroportuária podemos calcular o ponto de equilíbrio financeiro dos aeroportos em estudo.

Primeiramente foi construído um gráfico comparando a receita total e o custo total para os aeroportos em estudo:

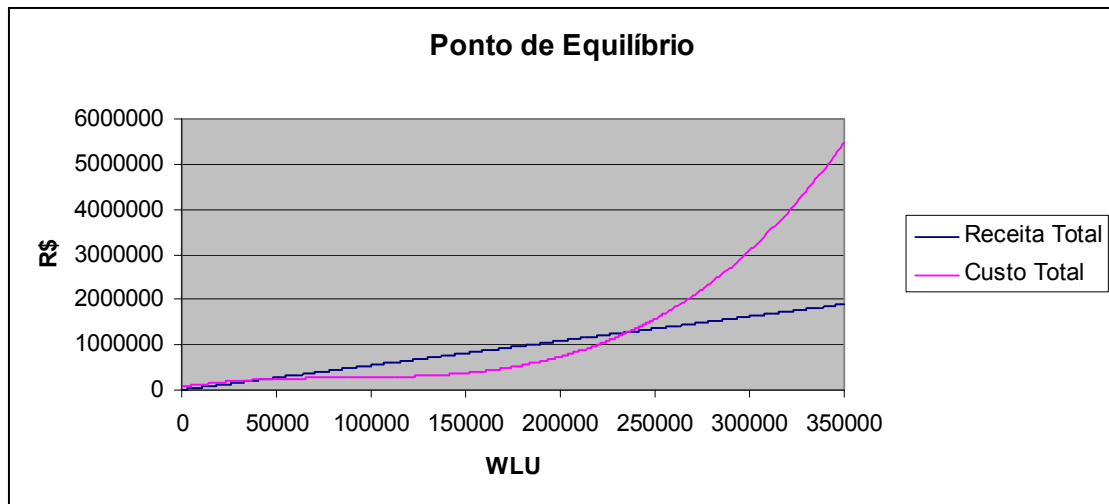


Figura 7 - Gráfico de receita Total e Custo Total

Igualando as duas equações vemos que existem dois pontos de equilíbrio, 43064 e 236403. Dentro destes dois valores de WLU, o aeroporto opera de modo rentável e fora deste intervalo o aeroporto opera com déficit. Para traduzirmos os WLU's de equilíbrio em passageiros apenas consideramos que o aeroporto não transporta carga, e que cada passageiro tem uma massa média de 75 kg e leva em média 10 kg de bagagem, com isso chegamos a expressão:

$$WLU = PAX + 0,13.PAX/100$$

Chegamos a conclusão que, se desconsiderarmos o transporte de carga, a parcela da bagagem dos passageiros é pouco significativa (0,13/100) e portanto o WLU representa a quantidade de passageiros.

Especialmente para o aeroporto de Ribeirão Preto, o qual apresenta uma equação de custos diferente, foi feito o mesmo gráfico:

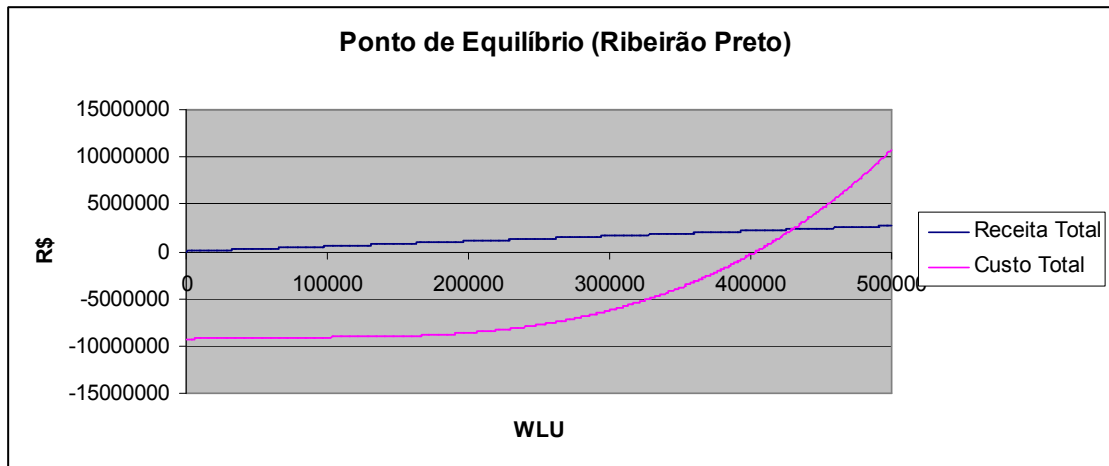


Figura 8 - Gráfico de receita total e custo total para Ribeirão Preto

Vemos que para o aeroporto de Ribeirão Preto existe apenas um ponto de equilíbrio, a partir do qual o aeroporto passa a operar com prejuízo financeiro. Esse ponto corresponde a um WLW de 404182.

9. Concessões

Neste capítulo apresentaremos conceitos gerais necessários para o entendimento do mecanismo de concessão aeroportuárias, e um panorama de experiências internacionais da iniciativa privada em serviços aeroportuários.

9.1. Propriedade dos Aeroportos

Intrinsecamente, o transporte aéreo é de responsabilidade governamental, entretanto, essa responsabilidade não é necessariamente de operação e manutenção, mas sim de prestação de contas para a população. Assim, a posse dos aeroportos e a sua operação e manutenção pode ocorrer de várias maneiras, sendo algumas com a participação da iniciativa privada.

A propriedade governamental do transporte aéreo, se justifica pois, sendo um serviço fundamental para o desenvolvimento nacional, é necessário que o proprietário (o governo) tenha como meta a maximização do benefício social e não do benefício financeiro (como seria o caso de um proprietário privado), para assim não priorizar certas regiões por motivos de interesse econômico em detrimento a outras regiões, e poderia gerar um desenvolvimento não uniforme.

Basicamente existem seis tipos de propriedade aeroportuária quanto a posse e a autoridade de operação e manutenção (FIÚZA e PIONER, 2009):

1. Agência ou departamento governamental;
2. Propriedade mista Público-Privada com o setor privado detendo participação majoritária;
3. Propriedade mista Público-Privada com o setor público detendo participação majoritária;

4. Propriedade governamental contudo, com concessão a uma autoridade aeroportuária por um contrato de longo prazo;
5. Múltiplas esferas de governo formam juntas uma autoridade que possui e opera os aeroportos de uma região;
6. Propriedade e operação 100% de uma corporação governamental.

Sobre essas formas de posse e operação, estão baseadas os tipos de privatização. Quando se trata de privatização é vital se especificar o que está sendo passado para o parceiro privado. Neste estudo, o concedido é a operação do aeroporto. Questões quanto a concessão de outros serviços aeroportuários (“Handling”, “Catering”, etc) e sobre integração vertical e/ou horizontal de serviços fogem do escopo deste trabalho.

9.2. Experiência Internacional

Este trabalho visa apenas um estudo das possíveis alternativas de participação privada na gestão aeroportuária. Outros serviços relacionados com o transporte aéreo como transporte de bagagens, combustíveis entre outros e serviços comerciais não-aeronáuticos diversos, não são abordados aqui.

Para esses outros serviços, as regras de privatização devem ser estudadas a parte para haver a priorização dos processos competitivos em serviços executados pela iniciativa privada. É importante frisar que nas regras da privatização da gestão aeroportuária devem estar claras quais são os serviços que o operador pode também prover, sem causar impactos na competição desses mesmos serviços através de distorções de mercado como subsídios cruzado, by-pass e cream-skimming.

Assim, o mercado relevante deste estudo compreende todo o esforço administrativo para controlar e operar o aeroporto (excluído o controle de tráfego) e gerir de maneira integrada todas as atividades e serviços que nele ocorrem.

9.3. Tipos de Privatização

Primeiramente, deve-se definir o que é uma concessão e um arrendamento. A concessão é a delegação da execução do serviço por lei e regulamentada pelo Executivo, é um acordo administrativo com vantagens e encargos recíprocos entre o concedente e o concessionário, em que se fixam as condições da prestação dos serviços. Arrendamento é um tipo de contrato pelo qual uma das partes concede à outra o benefício temporário de uma coisa imóvel, mediante retribuição.

Existem três formas para que a operação de um aeroporto seja passada para a iniciativa privada (POOLE, 1994). São elas: contrato de administração terceirizada; arrendamento de longo prazo e venda.

No contrato de administração terceirizada o proprietário do aeroporto recebe diretamente as receitas de tarifas, taxas e outras, e paga ao administrador uma taxa de administração. Essa taxa de administração pode variar de acordo com o desempenho do administrador. Esse tipo de arranjo em geral possui contratos de duração menor ou igual a cinco anos.

No caso de arrendamento de longo prazo o contrato típico prevê o pagamento de uma aluguel para o governo, com base em uma percentagem da receita bruta do operador o qual, recebe diretamente o pagamento dos usuários do serviço. Isso cria uma relação entre as partes que incentiva o governo a cooperar com o operador para receber seu pagamento, e incentiva o operador a reduzir seus custos para aumentar seu lucro. Tipicamente, neste tipo de contrato, o concessionário é responsável pelo investimento de capital o

que faz com que o mesmo tenha todos os incentivos para investimentos em aumento de capacidade que possa aumentar seu retorno. O arrendatário pode ser uma empresa exclusivamente privada ou uma empresa de capital público.

A venda pode ocorrer de forma parcial ou completa. A parcial pode estar associada a uma participação minoritária ou majoritária de um determinado aeroporto. Já a venda completa ocorre quando o aeroporto é passado integralmente para a iniciativa privada. A venda é sempre uma alternativa buscada pelo governo para arrecadar recursos para cobrir outras dívidas ou para investir em outros setores, ou ainda mesmo se for constatado que determinada malha possa operar de modo mais eficiente (financeiramente e socialmente) sem a intervenção direta do governo.

Com relação às expansões aeroportuárias, existem basicamente dois tipos de contrato que são mais comumente praticados: concessão de longo prazo e autorização.

Nos contratos de concessão de longo prazo, também conhecidos como “Build, operate and transfer” (BOT), o concessionário constrói a instalação e tem o direito de explorá-la por um período de tempo definido. Após o término do período de concessão, os ativos (obras e instalações) são revertidos ao governo. Alternativamente aos contratos BOT, existem os contratos do tipo LOT (“Lease, operate and transfer”) o qual o concessionário apenas aluga um determinado terreno, e o desenvolve para exploração e ao final do contrato, os ativos também são revertidos ao governo. Algumas das vantagens de contratos do tipo BOT são: acesso as novas fontes de capital diferentes das que servem para projetos públicos de infra-estrutura, a iniciativa privada geralmente projeta e constrói em tempos menores que o governo, custos menores de operação (pois o concessionário tem o incentivo de reduzir seus custos para maximizar seu lucro) e transferência de riscos do setor público para o privado.

Nos contratos de autorização, a iniciativa privada fica incumbida de prover determinado serviço para a população e portanto se responsabiliza pelas obras e instalações necessárias.

Existe ainda uma outra modalidade de privatização, as PPPs as quais são, concessões com algumas particularidades. Algumas delas são: a remuneração ao concessionário decorre de uma demonstração de desempenho através de metodologia pré-definida no contrato de concessão, a metodologia para mensuração de desempenho está baseada em acordos de níveis de serviço (SLAs – “Service level agreements”) e, para garantia do concessionário, o governo se responsabiliza por um fundo garantidor do investimento do concessionário. As PPPs podem ser utilizadas em todos os casos de contratos anteriormente citados, evidentemente com as devidas modificações e adequações a legislação das PPPs.

9.4. Ônus e Bônus da Privatização

Podem ser considerados como benefícios potenciais da privatização de aeroportos (POOLE, 1994):

1. Aumento da eficiência: o setor privado costuma ter regras menos rígidas de compras, contratação e demissão e remuneração pessoal por desempenho.
2. A cultura gerencial privada, voltada para a maximização dos lucros, desenvolve idéias de cortes de custos e aumento de receitas com mais rapidez que uma equipe de funcionários públicos. Pode ser citada a abertura de lojas e hotéis como exemplo, de novos negócios relacionados com a atividade aeroportuária.
3. Maior uso de critérios econômico-financeiros em detrimento dos políticos na decisão de construção e dimensionamento do projeto de novos aeroportos ou terminais, o que reduz o risco da utilização excessiva de recursos em aeroportos ineficientes e de baixa receita.

4. Receitas de aluguel para o poder concedente.

Essas vantagens são traduzidas como uma maior eficiência do agente privado em comparação ao setor público obtida através do aumento da receita bruta, redução dos custos dos aeroportos e aumento da qualidade dos serviços.

De acordo com a Teoria Microeconômica, devem ser considerados vários aspectos para que a propriedade privada seja superior em bem-estar à propriedade pública.

Podemos também, elencar algumas vantagens da provisão de serviços por parte do poder público (VICKERS e YARROW, 1988) considerando igual eficiência dos gestores tanto do poder público quanto da iniciativa privada.

1. Em princípio, o governo seria um acionista coeso que não incorreria em problemas de falta de incentivo para monitorar o desempenho dos agentes;
2. O controle hierárquico seria mais eficiente, em algumas circunstâncias, em detrimento ao mercado de capitais para o monitoramento do desempenho dos gerentes.
3. O governo conta com instrumentos adicionais de controle para corrigir desvios entre retornos sociais e privados decorrentes de falhas de mercado, nos mercados de bens finais e de fatores, enquanto a simples regulação esbarraria em complexidades e assimetrias de informação;

Deve-se frisar entretanto que, embora haja economias de escala e superação do problema de bem público com o monitoramento dos gerentes, a concorrência entre monitores independentes deve levar à descoberta de uma quantidade maior de informações relevantes.

A onda de privatizações iniciada nos anos 1980 na Grã-Bretanha e seguida por economias em transição do antigo bloco soviético e por países latino-americanos, originou uma série de trabalhos teóricos e empíricos sobre vantagens e desvantagens das empresas estatais. Estes trabalhos consideram quatro aspectos principais, que condicionam os resultados de comparações de eficiência entre empresas estatais e privadas, sendo eles:

- a. Estrutura do capital: dispersão da propriedade e transferibilidade do capital;
- b. Existência de mercado para controle corporativo;
- c. Poder de mercado da firma;
- d. Presença de regulação e outros condicionantes institucionais que restrinjam a atuação da firma no mercado.

De uma maneira geral, tanto em corporações privadas como em firmas estatais existe um ou mais acionistas principais e um ou mais agentes (gerentes). Algumas teorias de interesse público advogam que, quando o principal é um órgão público, ele busca a maximização do bem-estar. Já a teoria da empresa privada prevê que seus acionistas buscam a maximização de lucro.

Apesar disso, a premissa quanto o interesse público é uma função bem definida maximizada pelo governo e extremamente otimista. As decisões em geral, visam maximizar a probabilidade de sucesso eleitoral. São dessa forma apontadas quatro fontes principais de sub-otimalidade, e são:

- i. Substituição de objetivos sociais por objetivos políticos;

- ii. Preferência por intervenções políticas em decisões gerenciais em vez de uma relação mais à distância, a qual restringiria os órgãos públicos a apenas determinar estruturas apropriadas de incentivo gerencial;
- iii. Ineficiências internas na burocracia;
- iv. Níveis ineficientes de atividades burocráticas.

Os problemas relacionados ao monitoramento do desempenho dos gerentes podem ser mitigados nos seguintes casos:

- 1) Quando a empresa tem capital aberto e listado em bolsa, o valor de suas ações é tão informativo do seu desempenho se ela é privada como o é numa estatal; diz-se que o monopólio da informação é quebrado;
- 2) Quando a empresa estatal sofre concorrência em seu mercado, alguns dos seus indicadores de desempenho podem ser comparados com os de seus concorrentes;
- 3) Ainda, caso não haja competição entre firmas, sinais informativos podem ser fornecidos por firmas em setores correlacionados ou no mesmo setor em diferentes regiões. (YARROW, 1986)

Estas informações sobre desempenho permitem ao proprietário da firma desenhar regras de remuneração, dessa forma os gerentes são remunerados com base na valorização da empresa, tornando-os sócios interessados na maximização do valor dela.

Assim, escolher entre privatizar ou não traz um trade-off. De um lado, a privatização eleva o custo para o oficial público em induzir a empresa, via regulação, para servir a objetivos legítimos de interesse público. Isso é um

obstáculo à coordenação da informação do oficial público com a dos proprietários para alcançar o resultado socialmente preferido. Por outro lado, a privatização, ao eliminar o controle direto do ministro sobre a empresa, limita a sua capacidade de redirecionar as atividades da firma para fazer prevalecer sua própria agenda, ou as pressões políticas de curto prazo às expensas da eficiência do mercado. Se o primeiro efeito é mais importante, o *trade-off* é resolvido em favor da empresa pública. Se o último efeito é maior (o sistema político pode estar funcionando mal, por exemplo), a privatização é preferível.

9.5. Competição X Regulamentação

A regulação consiste na aplicação de normas sobre o funcionamento de um setor da atividade econômica e/ou sobre o funcionamento de mercados e a atividade das entidades que neles intervêm, comumente visando um ou mais itens dentre os que seguem:

- Eficiência econômica;
- Melhoria na qualidade de serviço;
- Atração de capital;
- Alocação de riscos;
- Redução na interferência política e de grupos de influência;
- Proteção do consumidor.

A existência da regulação só faz sentido em casos onde a competição não se faz presente ou quando concorrência não produz os efeitos benéficos desejados, normalmente devido à falhas de mercado. No setor aéreo, a “falha” que pode ser imaginada é o aeroporto ser uma espécie de monopólio natural, ou seja, onde não há competição e os investimentos são muito elevados e os custos marginais baixos.

Entretanto, um fator que vai de encontro à ideia de que aeroportos são monopólios naturais é o caráter de firma multiproduto de um aeroporto, que

oferece serviços aeronáuticos e não aeronáuticos para linhas aéreas e passageiros, além de ser um grande fomentador de negócios.

Outro ponto importante a se citar contrário à ideia de monopólio natural de aeroportos é que em uma economia, dependendo do tamanho da demanda, pode-se ter mercados onde o monopólio natural surge enquanto que em outros, com maiores níveis de demanda, haveria espaço para mais de uma firma. O tamanho do mercado é {FIUZA, 2009 (estudos regulatorios)}, portanto, juntamente com a função de custo, decisivo para a classificação de uma indústria como monopólio natural ou não. Assim, claramente, determinar se um aeroporto é monopólio natural é um problema empírico.

Desta forma, pode-se pensar da seguinte maneira: se há livre e justa concorrência no setor aeroportuário, deve-se atuar no sentido da “light handed” regulation ou deregulation, ou seja, uma forma mais simples e com menos controle governamental sobre as decisões das linhas aéreas. Caso perceba-se a existência de um monopólio natural, há a necessidade da regulação que, nesse sentido, procura simular os efeitos da concorrência, visando promover e incentivar a prestação dos serviços aeroportuários com qualidade e a custos cada vez menores em virtude de avanços de produtividade, que serão refletidos em tarifas cada vez menores para os consumidores.

Na prática, não se observa casos de aeroportos situados em regiões próximas e com as mesmas características, operados por diferentes administradores competindo em termos de preços, qualidade e capacidade. No entanto, mesmo que haja a competição entre aeroportos, não há como se garantir que esta levará a uma provisão ótima dos serviços. { FIUZA, 2009 (estudos regulatorios) }.

Neste caso, cabe ao regulador efetuar contratos nos quais sejam providos aos investidores privados incentivos para que estes possam atender à demanda com o nível de serviço adequado e que determinem as possíveis

tarifas a serem cobradas de forma que o gestor mantenha as taxas de retorno que acreditar compatíveis e ainda se sentir incentivado a investir em aumento de capacidade, visando um maior lucro, desonerando o poder público deste tipo de investimento.

Dentre os diversos tipos de modelos de regulação, o que mais tem sido utilizado ao redor do mundo é o sistema de price-cap, ou modelo preço-teto, que será explicado melhor no próximo item. Este sistema traz um estímulo à modicidade tarifária, à eficiência dos serviços e à rentabilidade do negócio por meio das regras de revisão periódica das tarifas, que prevê revisão tarifária periódica, corrigido por um índice de inflação e subtraído por um fator de produtividade – fator X (imposição de compartilhamento de ganho de produtividade com usuários).

Sendo assim, alguns fatores são de extrema relevância no que tange à regulação do sistema aeroportuário, como a definição do prazo e dos componentes utilizados na revisão das tarifas, que devem ser previstos expressamente nos contratos de concessão e uma transparência quanto ao Fator X, para eliminação de fatores subjetivos ou oportunistas na sua composição que não estejam previstos nos contratos.

Outro ponto importante a ser analisado é a definição clara sobre alcance dos serviços (aeronáuticos e não aeronáuticos) que serão objeto de regulação: single till ou dual till. A primeira { FIUZA, 2009 (estudos regulatórios) } se refere ao modelo onde todas as receitas do aeroporto, aeronáuticas ou não, são utilizadas na determinação do price cap sobre as tarifas aeronáuticas. A segunda refere-se ao modelo onde apenas receitas aeronáuticas são levadas em consideração.

Segundo Gillen and Morrison (2008), o sistema dual till é mais eficiente do ponto de vista de capacidade, uma vez que num aeroporto com sistema single till congestionado, por exemplo, o excesso de passageiros no terminal

devido às filas e atrasos aumentariam as receitas não aeronáuticas. Como o investidor tem sua taxa de retorno regulada, teria que abaixar os preços das passagens para diminuir seus lucros, mas isso geraria ainda mais demanda, e portanto mais filas e atrasos. O exemplo simétrico para um aeroporto ocioso também é válido.

Para alguns aeroportos brasileiros, há um cenário apropriado à aplicação do dual till:

- Necessidade de expansão da infra-estrutura e das atividades comerciais;
- Aeroportos com pouca capacidade ociosa;
- Peso relativamente baixo das tarifas aeronáuticas na composição da passagem aérea.

Já em alguns casos, o sistema single till é mais apropriado, nos casos de:

- Modicidade das tarifas públicas;
- Aeroportos ociosos;
- Peso relativamente alto das tarifas aeronáuticas na composição da passagem aérea.

Outras vantagens que o modelo dual till provê são o impedimento do subsídio às atividades aeronáuticas, sobrecarregando o aeroporto sem aumento de capacidade, a facilidade de identificação dos custos aeronáuticos e a comparação mais fácil entre os aeroportos, pelo agente regulador.

9.6. Experiência Internacional

Na determinação de qual o modelo de privatização a ser utilizado nos aeroportos em questão, é muito importante a observação de como se processou historicamente a privatização de aeroportos no mundo, quais foram os erros cometidos e apurados com o passar do tempo, e como o mercado reagiu à inserção dos novos prestadores do serviço.

Primeiramente, é pertinente destacar que a grande maioria dos aeroportos é regulada em um sistema price cap, ou seja, uma tarifa média máxima é estipulada pelo regulador do aeroporto, e o concessionário decide o valor dos preços a serem cobrados dos diversos usuários (linhas aéreas, passageiros, estabelecimentos comerciais, etc.), da mesma forma que decide como investir recursos no aeroporto. Tal valor máximo deve ser reajustado em intervalos previamente acordados, ou também entre os intervalos, atrelado a algum índice de preços, descontado por um fator de produtividade.

Em tese, é um modelo que incentiva o operador a maximizar sua produtividade, pois reduções de custos implicariam em otimização do resultado do aeroporto. Na prática, são encontrados diversos problemas na implementação do modelo. Primeiro, os intervalos de recontração de tarifas podem ser fortemente influenciados por pressões políticas e pelo resultado operacional do concessionário. Segundo, os incentivos ao investimento no aeroporto não são muito claros, já que existe a possibilidade de o operador perder a concessão no período seguinte. Uma forma de minimizar o problema, é a inserção de cláusulas contratuais as quais tragam vantagens ao operador atual no caso de uma recontração. O problema é que o valor da vantagem dada ao concessionário deve ser tanto maior, quanto maiores forem as chances do mesmo perder o contrato de concessão, o que se mostra uma grande incoerência, visto estar premiando a ineficiência do concessionário. Tal “trade-off” entre eficiência no curto e longo prazos é comumente encontrado nos modelos de regulação existentes no mundo.

Foram encontrados na literatura estudos sobre as experiências de diversos países que implementaram a privatização no setor aeroportuário, e descritos a seguir:

- Austrália

Os aeroportos australianos foram privatizados em 1996, seguindo a linha de privatizações do tipo price cap, e apresentaram problemas típicos de tal modelo. Nos aeroportos de Melbourne e Brisbane, a regulação seguiu o formato price cap na determinação das tarifas. A renegociação de tarifas ocorreria a cada cinco anos, podendo ser reajustadas de acordo com o índice de preços ao consumidor menos o percentual de aumento da demanda. Mas, os resultados não se mostraram eficientes. Foi estipulado em contrato que seria possível pleitear um reajuste nas tarifas sempre que fossem feitos investimentos em capacidade, e acabou se tornando muito frequente, fazendo com que o regulador impusesse diversas restrições aos investimentos, burocratizando o processo, resultando em muitas reclamações de falta de investimentos em capacidade.

- Nova Zelândia

Os aeroportos neozeolandeses apresentam resultados curiosos. Seus aeroportos estão entre os mais lucrativos do mundo. O país abriu capital de seus três principais aeroportos – Auckland, Christchurch e Wellington – na década de 90, sendo que o governo local tem controle acionário apenas sobre Christchurch. Não foi implementado nenhum controle tarifário em nenhum dos aeroportos. Em Auckland, isso resultou em pouca variabilidade de tarifas, mesmo observando-se crescimento de cerca de 56% no movimento de passageiros, o que pode ser explicado pela economia de escala encontrada com tal aumento de demanda. No aeroporto de Wellington, o mais dependente de receitas aeronáuticas dentre os três, são praticadas as maiores tarifas. O aeroporto de Christchurch, embora seja o que menos depende de receitas

aeronáuticas dentre os três, pratica tarifas bem acima de aeroportos similares, mostrando-se um caso interessante de aeroporto como uma plataforma de interação entre passageiros, linhas aéreas e demais serviços, semelhante a um “shopping Center”.

- Canadá

Os aeroportos canadenses eram administrados, até o fim da década de 80, por um órgão do governo chamado CATA – Canadian Air Transport Administration. O governo sofria diversas pressões para que os aeroportos aumentassem sua eficiência, pois, as receitas provenientes de tarifas de pouso e passageiros raramente eram suficientes para cobrir os custos dos mesmos. O controle dos aeroportos foi transferido, então, para órgãos locais, sendo autoridades aeronáuticas ou municípios, com os seguintes compromissos do governo: para os 26 aeroportos mais movimentados, não arcaria com investimentos em caso de déficit, e para os demais, estabeleceu um fundo para investimentos em projetos específicos (aumento de capacidade, por exemplo), tal que cobriria 85% do total do investimento, sendo o operador local responsável pelo restante. Assim, como no caso neozelandês, não foi implementado nenhum mecanismo de regulação tarifária. Foi observado o surgimento de diversos contratos de locação de instalações, amplamente “dominados” pela Air Canada, maior linha aérea canadense, o que implicou no domínio por parte da empresa de grande parte dos slots e terminais nos aeroportos. Por esse motivo, a autoridade de concorrência canadense reclama da existência de diversas barreiras à entrada de novas companhias aéreas no mercado, e resulta no constante aumento nos preços das passagens.

- Inglaterra

Na Inglaterra, os aeroportos londrinos (Heathrow, Gatwick e Stansted) e os principais aeroportos escoceses (Prestwick, Glasgow, Edinburgh e Aberdeen) são administrados desde 1986 por uma empresa chamada BAA

(British Airports Authority), a qual foi privatizada em 1987. Desde então, o órgão regulador CAA (Civil Aviation Authority) determina as tarifas máximas que poderão ser cobradas nos aeroportos da BAA e no aeroporto de Manchester, administrado pela prefeitura local. As tarifas são recalculadas a cada cinco anos. Após mais de 20 anos de regulação das tarifas, são encontrados problemas, como: o excesso de capacidade no aeroporto de Manchester, o excesso de demanda nos aeroportos da região de Londres, os problemas na alocação de slots e o baixo nível de serviço. Tantos problemas encontrados podem ser explicados pelo fato do órgão regulador ter apenas um mecanismo de controle, a determinação de tarifas e investimentos em capacidade e melhorias no nível de serviço que são difíceis de serem resolvidos com apenas esse mecanismo.

- Alemanha

Desde 2001, o aeroporto de Frankfurt é administrado por uma empresa chamada Fraport, cujos acionistas majoritários são o governo do estado de Hesse e a prefeitura de Frankfurt. Apesar do governo emitir deliberações de tarifas de caráter sugestivo, a empresa não sofre regulações de tarifas. O curioso é a relação entre a Fraport e as companhias aéreas. Os contratos, renováveis a cada cinco anos, contam com uma cláusula de risk sharing, ou seja, são estabelecidas metas de receitas anuais, e quando essa meta é superada ou não é atingida, as empresas aéreas arrecadam 33% da receita adicional, ou arcam com 33% do prejuízo.

- Argentina

O caso argentino traz uma experiência negativa, a qual deve ser aprendida pelo Brasil no momento da escolha de seu modelo de privatização. Dando continuidade à política de privatizações do governo Menem iniciada em 1989, e considerando a péssima infra-estrutura aeroportuária, aliada ao crescimento exponencial da demanda por transporte aéreo, decorrente da

recente paridade entre o peso e o dólar, ocorreu em 1998 a licitação que envolvia 33 aeroportos, os quais seriam concedidos por 30 anos, extensíveis por mais dez. O controle de tráfego aéreo e proteção ao voo permaneceu com a Força Aérea Argentina, mas o concessionário teria o direito de operar direta ou indiretamente atividades comerciais, industriais e de serviços relacionadas com o negócio aeroportuário. A obrigação do operador era garantir acesso igual e não discriminatório às instalações e serviços aeroportuários. O modelo de privatização previa dois subsídios cruzados: o primeiro era o concessionário cumprir com o cronograma de investimentos previsto no edital, no valor de US\$ 2,2 bilhões, e o segundo era o pagamento de um royalty anual oferecido na licitação. O sucesso na licitação (lance vencedor com ágio de cerca de 195% no royalty oferecido) não se traduziu em sucesso na operação do sistema. Com a derrocada na paridade peso-dólar, o movimento de passageiros caiu drasticamente na Argentina, ao mesmo tempo em que se observava superfaturamentos de cerca de 30% na execução dos investimentos previstos. Como resultado, a inadimplência do concessionário Aeropuertos Argentinos o ano de 2000, deu início a uma forte negociação com o governo argentino, que primeiramente reviu o royalty assumido em 50%, e depois transformou o valor fixo em um variável (15% das receitas aeronáuticas e não-aeronáuticas), revisou o cronograma de investimentos e converteu dívidas em participação acionária, passando a deter 20% do capital da empresa.

10. Conclusões

Após uma análise de todo o material gerado, pode-se chegar a algumas conclusões a respeito da malha de transporte aéreo do estado de São Paulo e a respeito da administração da mesma.

A rede de aeroportos existente no estado de São Paulo pode ser considerada bem distribuída. Com relação às características dos aeroportos, fica evidenciada uma falta de desenvolvimento e investimentos em equipamento e infra-estrutura. A maioria dos aeroportos considerados apresenta baixas categorias (3 e 4) e classificações (F a D) que se relacionam com os equipamentos aeroportuários e com as características do próprio aeroporto, que refletem esta falta de desenvolvimento.

Esta falta de desenvolvimento resulta em baixa arrecadação de tarifas. Assim, com baixa arrecadação, ficam dificultados novos investimentos em novos equipamentos e tecnologias para os aeroportos. Foi observado no entanto, que somente o investimento em classe e categoria dos aeroportos não implica na total solução dos problemas de déficit nos mesmos.

Os aeroportos estudados aproveitam pouco as oportunidades de arrecadação de receitas não operacionais, em comparação com outros mercados. Predominam as atividades de aeroclube, de abastecimento e locação de hangares. Mostra-se interessante, portanto, dar uma maior atenção às atividades comerciais desenvolvidas nestes aeroportos, buscando tornar cada aeroporto um fomentador de negócios de sua região.

Outra conclusão se relaciona com a coleta, organização e formatação dos dados de tráfego dos aeroportos. Para que se tenha uma gestão eficiente da malha de transporte aéreo, é vital que o sistema de informações seja único e completo. Isto não se verifica na prática. O que ocorre é que os dados são coletados por diversas fontes de maneiras não divulgadas. Isto gera resultados

incongruentes, prejudica a administração dos aeroportos e dificulta também qualquer tipo de análise como as que foram feitas neste trabalho.

O trabalho evidencia que a grande maioria dos aeroportos em estudo opera de maneira deficitária, não apresentando viabilidade econômica diretamente para a iniciativa privada. Dessa maneira, para que haja a participação da iniciativa privada deve-se pensar em modelos de privatização com riscos compartilhados entre o parceiro privado e o governo. Um exemplo disso seriam as PPP's, que mostram ser a melhor maneira de organizar contratos de privatização para este serviço (administração do transporte aéreo).

No entanto, os processos de privatização do setor aeroportuário ainda não estão suficientemente desenvolvidos no país, apesar da forte expectativa gerada em torno do assunto ultimamente. Precisam ser definidos precisamente as regras, termos e abrangência dos contratos, bem como dos valores e prazos estipulados.

Como possíveis atividades futuras correlacionadas a este trabalho, sugere-se o estudo aprofundado das legislações relacionadas às concessões e privatizações, estudos de viabilidade econômica e uma extrapolação deste estudo para outras regiões do país.

Referências

CARVALHO, G. B. - Uma metodologia para obtenção de um diagnóstico dos principais aeroportos no Brasil através da avaliação da relação demanda e capacidade. Tese para obtenção do título de mestre, Instituto Tecnológico da Aeronáutica, São José dos Campos, 2006.

COMANDO DA AERONÁUTICA, DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL - Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros, 2005.

COMANDO DA AERONÁUTICA, DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, INSTITUTO DE CARTOGRAFIA AERONÁUTICA - ROTAER BRASIL MANUAL DE ROTAS AÉREAS Terceira Edição, 1999.

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL (DAC) – IV Plano de desenvolvimento do sistema de aviação civil, 1997-2000. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/arquivos/pdf/pdsac.pdf>>. Acesso em: março 2009.

DOCA, G. – Aeroportos no limite, Jornal O Globo, Brasília, 08 de agosto de 2005. Disponível em <<http://www.fab.mil.br/imprensa/enotimp/2005/08-AGO>>. Acesso em: março 2009.

FIUZA, E. P. S. & PIONER, H. M. - Estudo Econômico Sobre Regulação e Concorrência no Setor de Aeroportos, ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, SEP - SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS, PESQUISAS E CAPACITAÇÃO PARA A AVIAÇÃO CIVIL. ESTUDOS REGULATÓRIOS, Rio de Janeiro, 2009.

G1 – Falta estrutura nos aeroportos para atender a Copa de 2014, G1 Edição São Paulo, 23 de julho de 2009. Disponível em <<http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,MUL689359-5605,00-FALTA+ESTRUTURA+NOS+AEROPORTOS+PARA+ATENDER+COPA+DE+DIZ+AS+SOCIACAO.html>>. Acesso em: abril 2009.

Governo do Estado de São Paulo, Agência Nacional de Aviação Civil - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo, 2007.

GUIMARÃES, E. A. & SALGADO, L. H. – A regulação do mercado de aviação civil no Brasil. Notas Técnicas 2 – IPEA, Rio de Janeiro, out. 2003. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>>. Acesso em: março 2009.

INFRAERO - TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA, 04/2009.

JENICHEN, E. A. – Receitas e despesas em aeroportos: uma abordagem econométrica. Tese para obtenção do título de mestre, Instituto Tecnológico da Aeronáutica, São José dos Campos, 2002.

MOREIRA, B. – Embraer volta a reduzir previsão de entrega e receitas, O Estado de São Paulo, 19 de fevereiro de 2009. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/economia,embraer-volta-a-reduzir-previsao-de-entregas-e-receita,326962,0.htm>>. Acesso em: março 2009.

NAKED, R. L. PORTO, P. P. & JÚNIOR, V. S. – Os efeitos do sistema HUB no planejamento de aeroportos. Congresso de pesquisa e ensino em transportes 11, ANPET, Rio de Janeiro, Nov. 1997.

OKSMAN, C. PIMENTEL, C. I. C. AMADEO, L. ALVES, L. A. C & CARDOSO, R. C. - Aeroportos de São Paulo: Perspectivas, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, PTR - Departamento de Engenharia de Transportes, São Paulo, 2008.

PORTAL EXAME – Embraer e governo de SP assinam contrato de R\$90,5 milhões, Portal Exame, 27 de fevereiro de 2009. Disponível em: <<http://portalexame.abril.com.br/ae/economia/embraer-governo-sp-assinam-contrato-r-90-5-mi-289909.shtml>>. Acesso em: março 2009.

PORTAL TRANSPORTA BRASIL – Crise econômica mundial afeta transporte aéreo, Artigo publicado em out. 2008. Disponível em: <<http://www.transportabrasil.com.br/2008/10/crise-economica-internacional-afeta-transporte-aereo/>>. Acesso em: março 2009.

WHIPPLE, T. – Crise do pico petrolífero: crise do transporte aéreo. Artigo publicado em maio 2008. Disponível em: <<http://ultraperiferias.blogspot.com/2008/07/aviao-lebrando-alguns-artigos.html>>. Acesso em: março 2009.

***Anexo A – Apresentação em Slides e em
Banner***



Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

TRABALHO DE FORMATURA

- Aeroportos do Interior de São Paulo –
Desenvolvimento e Concessões

Grupo:

David Moraes


Diego Coimbra

Luiz Andrade

Maurício Hachinski

Sérgio Suano






Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo
Desenvolvimento e Condições

TEMA


- Estudo sobre a malha aeroviária do interior do Estado de São Paulo;
- Possibilidades de participação da iniciativa privada nos aeroportos do interior de São Paulo administrados pelo DAESP;
- Enfoque dos aeroportos como negócio.



Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroporos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

CENÁRIO

- Crise mundial;
- Redução de crédito em todo o mundo;
- Recuperação da Economia Brasileira;
- Copa do Mundo de 2014 / Olimpíadas 2016;
- Pré-Sal.



Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo
Desenvolvimento e Características

AEROPORTOS DO INTERIOR

- Possuem capacidade operacional de pista ociosa;
- Possibilidade de aumento da capacidade de transporte aéreo (pista);
- Malha bem distribuída.

[illegible]

REGIÕES ADMINISTRATIVAS - DAESP

LEGENDA

- 1. Região de São Paulo
- 2. Região de Sorocaba
- 3. Região de Araraquã
- 4. Região de Ribeirão Preto
- 5. Região de Baurópolis
- 6. Região de Jundiaí

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo Aeroportos do Interior de São Paulo: Desenvolvimento e Concessões						
Características dos Aeroportos - DAESP						
Aeroporto	Região DAESP	Região ICAO	Distância da cidade Complemento 2 Largura (m)	Tráfego de Passageiros Anual (mil)	MT de superfície Asfalto	Distância até rodovias (km)
Jacaré	I	0202	1400 ± 30	400	30	1
San José do Rio Preto	II	0803	1700 ± 30	2000	200	2
Ribeirão	III	0802	1800 ± 30	30	20	3
Presidente Faria	IV	0807	2000 ± 40	1000	100	3
Presidente Faria	V	0804	2000 ± 30	1100	100	3
Custo médio - DAESP	-	-	1600 ± 30	500	70	4,5


Escola Politécnica da Universidade de São Paulo Aeroportos do Interior de São Paulo: Desenvolvimento e Concessões					
AEROPORTOS E EMPRESAS COM VÔOS REGULARES					
Aeroportos	Empresas				
	Parando	TAM	Portugal	BRP	GL
S. J. Rio Preto					
Aracaju					
Santa Ana					
Maná					
Ribeirão Preto					
Port. Presidente					

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo Aeroportos do Interior de São Paulo: Desenvolvimento e Concessões						
Aeronaves Operantes						
□ Aviação Regular						
Aeronave	ATR 72-600	ATR 72-600	ATR 72-600	ATR 72-600	ATR 72-600	ATR 72-600
Fabricante	ATR	ATR	ATR	ATR	ATR	ATR
Aeronave	ATR 72-600	ATR 72-600	ATR 72-600	ATR 72-600	ATR 72-600	ATR 72-600
Capacidade (pax)	70	70	70	70	70	70
Requisitos (m)	100	100	100	100	100	100
Distância (m)	100	100	100	100	100	100
Complemento (m)	100	100	100	100	100	100
Altura (m)	100	100	100	100	100	100
PMED (m)	100	100	100	100	100	100

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo Aeroportos do Interior de São Paulo: Desenvolvimento e Concessões					
AEROPORTOS DO INTERIOR – O NEGÓCIO					
Aeroportos de pequeno porte:					
<ul style="list-style-type: none"> Em geral não são lucrativos; Decorrem em custos administrativos para o governo; São estratégicos para desenvolvimento sócio-econômico. 					

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo Aeroportos do Interior de São Paulo: Desenvolvimento e Concessões					
DEMANDA					
<ul style="list-style-type: none"> Base de dados muito reduzida para o interior de SP; Apresenta dados desde 2001; Não contém informações sobre muitos dos aeroportos. 					

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo Aeroportos do Interior de São Paulo: Desenvolvimento e Concessões					
PROJEÇÕES DE DEMANDA					
<ul style="list-style-type: none"> Demanda crescente nos aeroportos em estudo São usados modelos econométricos com variáveis causais que representam expansão econômica, por exemplo: <ul style="list-style-type: none"> PIB municipal ICMS cobrado na região Consumo de energia elétrica da região 					



Escola Politécnica da Universidade de São Paulo

Aeroporto do Interior de São Paulo:

Desenvolvimento e Concessões

PROJEÇÕES DE DEMANDA

PAESP e IAC:

- Crescimentos geométricos similares
- Econometria – Embasamento
- Valores médios nos grupos – Freercher lacunas

DAESP:

- Valores iniciais
- Resultados mais coerentes

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo Aeroporto do Interior de São Paulo: Desenvolvimento e Concepções								
EXEMPLO DE PROJEÇÃO								
Mês/ano Jan 2003	Passageiros			Aeronaves			Taxa de pass. /aer.	n
	Qualif.	Inter. total	Por %	Qualif.	Inter. total	Por %		
Avião 1000	0	2012	2000	0	1700	1000	11	0,180
Avião 1500	0	0000	0000	0	0000	0000	11	0,170
Avião 2000	10000	000	00000	0000	0011	00010	00	0,0010
Helicóptero	0	0010	1000	0	0000	0000	11	0,180
Avião 3000	00000	00000	00000	0000	0010	00010	11	0,0010
Avião 4000	0	0100	1000	0	0100	0000	11	0,180
Avião 5000	0	0100	0000	0	0000	0000	11	0,180

```

graph TD
    A[Receitas Aeroportuárias] --> B[Receitas Operacionais]
    A --> C[Receitas Não Operacionais]
    B --> B1[Taxa de Permissão]
    B --> B2[Taxa de Pouso]
    B --> B3[Taxa de Permanência]
    B --> B4[Taxa de Arrombagem]
    B --> B5[Taxa de Desembarque]
    B --> B6[TAM]
    B --> B7[CAF]
    C --> C1[Receitas e Arrendamentos para Empresas Aeronáuticas]
    C --> C2[Receitas e Arrendamentos para outras Atividades]
    C1 --> C1a[Receitas de Arrendamento]
    C1 --> C1b[Operações de Crédito]
    C1 --> C1c[Receitas de Serviços]
    C2 --> C2a[Receitas de Arrendamento]
    C2 --> C2b[Operações de Crédito]
    C2 --> C2c[Receitas de Serviços]
  
```

O diagrama apresenta a estrutura das Receitas Aeroportuárias, divididas em Operacionais e Não Operacionais. As Operacionais incluem taxas de permissão, pouso, permanência, arrombagem, desembarque, TAM e CAF. As Não Operacionais são subdivididas em receitas e arrendamentos para empresas aeronáuticas e para outras atividades, ambas podendo gerar receitas de arrendamento, operações de crédito e receitas de serviços.

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroporto de Interipe de São Paulo
Desenvolvimento e Concessões

Receitas Aeroportuárias

Econometria: base de dados DAESP

- $RT(R\$) = 5,42(WLU)$
- $WLU = PAX + CARGA/100$
- $RNAV(R\$) = 1,9(MOV) + 357,593(DC2) + 66,307,1(DC3)$
- $RC(R\$) = 1,84(PAX)$

RECEITAS AEROPORTUÁRIAS - DISTRIBUIÇÃO (%)

RECEITAS AEROPORTUÁRIAS - DISTRIBUIÇÃO (%)	INVESTIMENTO e Contratações	Controle de Acesso/Segurança (CASA)	Transferência de Valor
Terminais e Instalações aéreas e Operação de Aeroportos	100	0	0
Taxa de Tráfego de Desembarque	100	0	0
Taxa de Tráfego de Embarque	100	0	0
Taxa de Tráfego de Transbordo	100	0	0
Taxa de Tráfego de Transbordo de Passageiros	100	0	0
Taxa de Tráfego de Transbordo de Carga	100	0	0

RECEITAS AEROPORTUÁRIAS - DISTRIBUIÇÃO (R\$ MILHÕES)

RECEITAS AEROPORTUÁRIAS - DISTRIBUIÇÃO (R\$ MILHÕES)	INVESTIMENTO e Contratações	Controle de Acesso/Segurança (CASA)	Transferência de Valor
Terminais e Instalações aéreas e Operação de Aeroportos	100	0	0
Taxa de Tráfego de Desembarque	100	0	0
Taxa de Tráfego de Embarque	100	0	0
Taxa de Tráfego de Transbordo	100	0	0
Taxa de Tráfego de Transbordo de Passageiros	100	0	0
Taxa de Tráfego de Transbordo de Carga	100	0	0

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroporto do Interior de São Paulo
Desenvolvimento e Construção

RECEITAS AEROPORTUÁRIAS – DISTRIBUIÇÃO (%)
(valores em milhões de reais) – 2009

RECEITA	RENTAL	Operação do Aeroporto (AEROPORTO)	Passagem Aérea (PASSAGEIRO)	Programa Público de Incentivo ao Transporte (PROPICT)	Taxa de Utilização
AEROPORTO - Passagem Aérea	41,5		58,5	20	
AEROPORTO - AEROPORTO		100			
AEROPORTO - Incentivo ao Transporte	41,5		58,5	20	
AEROPORTO - Incentivo ao Transporte	20,76		19,24	10	50
AEROPORTO - AEROPORTO e Operação	41,5		58,5	20	

Fonte: RPPROD

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Custos Aeroportuários

Custos Operacionais	Empresas com Pessoal	Salários e Benefícios Trabalhistas
	Despesas com Suprimentos e Materiais	Custos de Materiais e Serviços
	Despesas com Serviços Contratados	Subsídios e Indenizações
Custos Não Operacionais	Depreciação	
	Custos de Capital	

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Custos Aeroportuários

Econometria: base de dados DAESP

- Função clássica de custo - tradicional
- $CT(RS) = 64.671,96 + 6,96(QWU) - 7,68E-07(QWU)^2 + 2,76E-09(QWU)^3 - 9.303.232,90(DW)$

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Resultados

Grupo	TOTAL ACUM (2010-2020)
1	RS (805.175)
2	RS (191.735.873)
3	RS (257.448)
4	RS (905.230.882)
5	RS (3.521.041)
Total	RS (902.984.289)

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Resultados com Melhorias

Grupo	TOTAL ACUM (2010-2020)
1	RS 9.171.375
2	RS (183.142.258)
3	RS 9.381.701
4	RS (597.803.284)
5	RS 9.754.323
Total	RS (758.928.543)

Aeroporos de São Paulo

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Resultados

- Aeroportos, são via de regra, deficitários;
- Déficit aumenta com o aumento do tráfego.





Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Concessões / Experiências Internacionais

Competição e Regulação

- Definição de aeroporto como monopólio natural

Frequente desestímulo à execução de investimentos

Regulação de tarifas questionável

- Novas Tarifas
 - Aeroporos entre os mais lucrativos do mundo
- Alternativa
 - Deliberações supratopas de tarifas
 - Rate sharing

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Concessões

PPPs – Parcerias Público Privadas

- Complementação tarifária;
- Avaliação de desempenho;
- Melhorias na estrutura;
- Fundo garantidor para o privado.

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Conclusões

- Malha de transporte aéreo do Estado de São Paulo é bem distribuída;
- Aeroportos deste porte não são lucrativos;
- Atividades comerciais pouco significativas no orçamento de cada aeroporto;

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Conclusões

- Necessidade de organização de sistema de informações para a malha estudada;
- Processo de privatização precisa de maturação:
 - Regras bem definidas
 - Modelos de contratos
 - Valores bem determinados

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Aeroportos do Interior de São Paulo:
Desenvolvimento e Concessões

Conclusões

- PPPs são mais indicadas para este tipo de concessão
- Futuros desenvolvimentos:
 - Estudos legislativos
 - Estudos econômicos
 - Abrangência para novos mercados



Escola Politécnica da Universidade de São Paulo Departamento de Engenharia de Transportes

Aeroportos do Interior do Estado de São Paulo Desenvolvimento e Concessões

Detalhes sobre o Tema

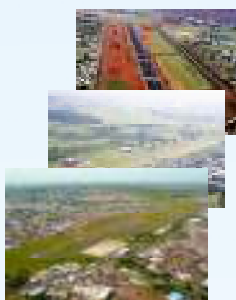
- Estudo dos aeroportos do interior do Estado de São Paulo do ponto de vista do seus respectivos potenciais de resultados financeiros
- Elaboração de um plano de negócios preliminar que melhor atenda às necessidades do Governo e da iniciativa privada
- Análise de possíveis melhorias nos aeroportos em estudo que melhorem a malha de transporte aéreo do Estado e aumentem o potencial de geração de receitas dos aeroportos
- Analisar os benefícios da participação privada na gestão aeroportuária
- Contribuir para o desenvolvimento do interior do Estado de São Paulo

Caracterização dos Aeroportos

- Aeroportos do Departamento Aeroportuário do Estado de São Paulo (DAESP) com pequeno tráfego
- Necessários para o desenvolvimento da região
- Podem servir como alternativa para os grandes aeroportos
- Maioria apresenta potencial de crescimento
- Incorrem em custos administrativos para o Governo
- Divididos em grupos/regiões administrativas segundo critérios geográficos e econômicos

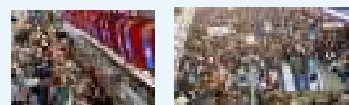
Alguns Dados:

Aeroporto	Região	Sigla DAESP	Sigla ICAO	Dimensões da pista - Comprimento x largura (m)	Terminal de passageiros - Área (m²)	Nº de vagas - Autos	Distância até o centro (km)
Jundiaí	I	SDJD		1400 X 30	400	50	7
São José do Rio Preto	II	SBSR		1700 X 35	2000	250	3
Bauru	III	SBBU		1500 X 34	60	20	3
Ribeirão Preto	IV	SBRP		2100 X 45	1500	100	5
Presidente Prudente	V	SBDN		100 X 35	1160	120	5
Itanhém	VI	SDIM		1350 x 30	500	24	3
Características médias - DAESP	-	-		1600 x 30	500	70	6,5



Cenário do Transporte Aéreo

- Crise mundial no setor aéreo
- Estima-se que este ano o setor feche com um déficit de 5,2 Bilhões (IATA/out 2008)
- Redução de investimentos em todo o mundo

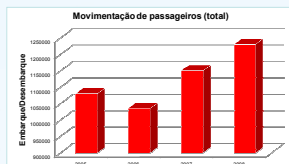
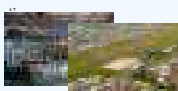


Participação Privada

- Estimula a iniciativa privada vêm ocorrendo no mundo inteiro nos mais diversos setores
- Muitas concessões vêm sendo feitas em ocasiões onde a administração pública vê vantagens em repassar a responsabilidade pela prestação de determinados serviços
- As parcerias público privadas têm se mostrado uma alternativa vantajosa para casos onde uma simples concessão não interessa à iniciativa privada

Demanda do Transporte Aéreo no Estado de São Paulo

- Base de dados escassa e incompleta
- Dados a partir de 2001
- Referências dispersas
- Crescente nos últimos anos:



Projeções de Demanda

- Proveniente de 2 fontes: Plano Aeroviário do Estado de São Paulo e Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros
- Provenientes de modelos econométricos indiretos
- Apresentam projeções para diferentes horizontes
- São projeções geométricas
- Não dizem qual o referencial
- Projeções adotadas pelo grupo:
 - Taxas de crescimento médias calculadas por retro análise
 - Taxas de crescimento extrapoladas iguais para aeroportos do mesmo grupo
 - Referencial inicial nos dados reais de 2008 do DAESP

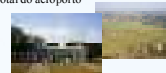


Receitas dos Aeroportos

- Provenientes de operação de aeronaves:
 - Receitas aeronáuticas (tarifas): dependem muita da infraestrutura aeroportuária
 - Receitas não aeronáuticas: locações e arrendamentos para empresas e concessionárias
- Independem da operação das aeronaves:
 - Receitas não operacionais: investimentos, operações de crédito e serviços
- Foram utilizados modelos econométricos que relacionam as receitas com o total de passageiros transportados e a receita em si
- Outro modelo utilizado correlaciona a receita total com uma variável chamada WLU – Work Load Unit que representa um equivalente de passageiros transportados e carga processada

Custos dos Aeroportos

- Provenientes de operação das empresas aéreas:
 - Custos operacionais com pessoal
 - Custos operacionais com suprimentos
 - Custos operacionais com subcontratos
- Custos que independem da operação do aeroporto:
 - Custos não operacionais: depreciações e custos de capital
- Foi utilizado um modelo de "custo cúbico" que correlaciona a variável WLU – Work Load Unit (equivalente da quantidade de passageiros transportada e carga processada) e o custo total do aeroporto



Resultados

- A grande maioria dos aeroportos estudados apresentaram resultados deficitários de acordo com as projeções e os modelos utilizados pelo grupo
- Os déficit tendem a aumentar com o aumento da demanda pois ultrapassam muito o ponto de equilíbrio
- Visivelmente precisam de melhorias para aumentar a arrecadação ou fontes alternativas de receitas



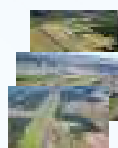
Análise Crítica

- Este é um trabalho que procura definir em termos gerais, qual a posição dos aeroportos do interior do Estado de São Paulo do ponto de vista de empreendimentos, e portanto não procura ser nenhum guia para definição de modelos de concessão ou qualquer outra coisa do gênero
- No decorrer dos estudos uma coisa ficou evidente: o Estado de São Paulo tem um enorme potencial para expansão da sua malha de transporte aéreo, o que seria benéfico não só economicamente mas também socialmente
- O resultado do trabalho busca preparar os integrantes do grupo para atividades profissionais futuras



Plano Preliminar de Negócios

- Visto que os resultados dos aeroportos eram negativos em sua maioria, algumas alternativas para aumentar a atratividade dos aeroportos como negócios são:
 - Melhorias na infraestrutura aeroportuária de navegação e apoio às aeronaves para aumentar o potencial de geração de receitas por tarifas;
 - Estimular nos gestores aeroportuários a obtenção de receitas "comerciais" por meio de atividades não operacionais, basicamente locação e arrendamento de espaços
 - Uma alternativa muito promissora é a realização de Parcerias Público Privadas para gestão aeroportuária



Orientador: Prof. Dr. Jorge Eduardo
Leal de Medeiros

Integrantes do grupo:
David Moraes
Diego Coimbra
Luiz Andrade
Maurício Hachiriki
Sérgio Buono

Anexo B – Tarifário 2009



TARIFÁRIO

Atualização: Jul/2009

2

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Índice

1. CATEGORIA DOS AEROPORTOS PARA FINS ESPECÍFICOS DE COBRANÇA DAS TARIFAS DE EMBARQUE, POUSO E PERMANÊNCIA.....	4
1.1. AEROPORTOS DE 1ª CATEGORIA (16).....	4
1.2. AEROPORTOS DE 2ª CATEGORIA (39).....	4
1.3. AEROPORTOS DE 3ª CATEGORIA (42).....	5
1.4. AEROPORTOS DE 4ª CATEGORIA (95).....	5
2. CLASSIFICAÇÃO DOS AEROPORTOS, PARA FINS ESPECÍFICOS DE COBRANÇA DA TARIFA DE USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS-RÁDIO E VISUAIS EM ÁREA TERMINAL DE TRÁFEGO AÉREO (TAT).....	7
2.1. AEROPORTOS DE CLASSE - A	7
2.2. AEROPORTOS DE CLASSE - B.....	7
2.3. AEROPORTOS DE CLASSE - C.....	7
2.4. AEROPORTOS DE CLASSE - D	8
2.5. AEROPORTOS DE CLASSE - E	8
2.6. AEROPORTOS DE CLASSE - F	9
3. ADMINISTRADORAS DE AEROPORTOS ARRECADADORES	10
4. TARIFAS DE EMBARQUE APLICÁVEIS AO PASSAGEIRO DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR E NÃO REGULAR (VÔO CHARTER).....	11
4.1. TARIFA DE EMBARQUE INTERNACIONAL	11
4.2. TARIFA DE EMBARQUE DOMÉSTICA	11
5. TARIFAS AEROPORTUÁRIAS UTILIZADAS NOS CÁLCULOS DOS PREÇOS APLICÁVEIS AO TRANSPORTE AÉREO REGULAR E NÃO REGULAR (VÔO CHARTER) – Grupo I	12
5.1. VALORES INTERNACIONAIS (US\$)	12
5.1.1. TARIFA DE POUSO	12
5.1.2. TARIFA DE PERMANÊNCIA.....	12
5.1.3. TAN	12
5.1.4. TAT	12
5.2. VALORES DOMÉSTICOS (R\$).....	13
5.2.1. TARIFA DE POUSO	13
5.2.2. TARIFA DE POUSO PARA O AEROPORTO DE CONGONHAS (SBSP).....	13
5.2.3. TARIFA DE PERMANÊNCIA.....	13
5.2.4. TAN	13
5.2.5. TAT	14

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel.: 55 - 61 - 3312-3895 Fax.: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

















TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

6.	FÓRMULAS DE CÁLCULO	14
7.	TABELA DE FATOR PESO	16
8.	TARIFAS AEROPORTUÁRIAS UTILIZADAS NOS CÁLCULOS DOS PREÇOS APLICÁVEIS A AVIAÇÃO GERAL - Grupo II	17
8.1.	VALORES DOMÉSTICOS (R\$)	17
8.1.1.	TABELA DE PREÇO UNIFICADO (Pouso + Embarque)	17
8.1.2.	TABELA DOS PREÇOS DE PERMANÊNCIA	17
8.1.2.1.	PÁTIO DE MANOBRAS	17
8.1.2.2.	ÁREA DE ESTADIA	18
8.1.3.	TABELA DOS PREÇOS DE TARIFAS DE PROTEÇÃO AO VÔO	18
8.1.3.1.	PREÇO ÚNICO (P A N)	18
8.1.3.2.	PREÇO ÚNICO (P A T)	19
8.2.	VALORES INTERNACIONAIS (US\$)	20
8.2.1.	TABELA DE PREÇO UNIFICADO (Pouso + Embarque)	20
8.2.2.	TABELA DOS PREÇOS DE PERMANÊNCIA	20
8.2.2.1.	PÁTIO DE MANOBRAS	20
8.2.2.2.	ÁREA DE ESTADIA	21
8.2.3.	TABELA DOS PREÇOS DE TARIFAS DE PROTEÇÃO AO VÔO	21
8.2.3.1.	PREÇO ÚNICO (P A N)	21
8.2.3.2.	PREÇO ÚNICO (P A T)	22
9.	TARIFAS AEROPORTUÁRIAS UTILIZADAS NOS CÁLCULOS DOS PREÇOS APLICÁVEIS A ARMAZENAGEM E CAPATAZIA	23
9.1.	TABELA 1 - Preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Armazenagem de carga importada	23
9.2.	TABELA 2 - Preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Capatazia de carga importada	23
9.3.	TABELA 3 - Preço cumulativo relativo às Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia da carga importada ou em trânsito	24
9.4.	TABELA 4 - Preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Capatazia de Carga importada sob regime especial de trânsito aduaneiro simplificado destinado a recinto alfandegado localizado na zona secundária	25
9.5.	TABELA 5 - Preço cumulativo das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia de carga importada de alto valor específico	25
10.	Legislação que regulamenta a cobrança das Tarifas Aeroportuárias	26








































TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1. CATEGORIA DOS AEROPORTOS PARA FINS ESPECÍFICOS DE COBRANÇA DAS TARIFAS DE EMBARQUE, POUSO E PERMANÊNCIA

1.1. AEROPORTOS DE 1ª CATEGORIA (16)




























Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla
	BELÉM - PA	SBBE		MACEIÓ - AL	SBMO		SALVADOR - BA	SBSV
	BELO HORIZONTE - MG	SBCF		MANAUS - AM	SBEF		SÃO LUÍS - MA	SBSL
	BRASÍLIA - DF	SBBR		NATAL - RN	SBNT		SÃO PAULO - SP (Congonhas)	SBSP
	CURITIBA - PR	SBCT		PORTO ALEGRE - RS	SBPA		SÃO PAULO - SP (Guarulhos)	SBGR
	FLORIANÓPOLIS - SC	SBFL		RECIFE - PE	SBRF			
	FORTALEZA - CE	SBFZ		RIO DE JANEIRO - RJ (Galeão)	SBGL			

1.2. AEROPORTOS DE 2ª CATEGORIA (39)









Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla
	ARACAJU - SE	SBAR		JOÃO PESSOA - PB	SBJP		PORTO SEGURO - BA	SBPS
	BOA VISTA - RR	SBBV		JOINVILLE - SC	SBJV		PORTO VELHO - RO	SBPV
	CALDAS NOVAS - GO	SBCN		JUAZEIRO DO NORTE - CE	SBJU		RIBEIRÃO PRETO - SP	SBRP
	CAMPINA GRANDE - PB	SBCG		JUIZ DE FORA - MG	SBJF		RIO BRANCO - AC	SBRB
	CAMPINAS - SP	SBCP		LONDRINA - PR	SBLD		RIO DE JANEIRO - RJ	SBRJ
	CAMPO GRANDE - MS	SBCG		MACAPÁ - AP	SBMQ		S. J. DOS CAMPOS - SP	SBSJ
	CARAIÁS	SBCJ		MARABÁ - PA	SBMA		S. JOSÉ DO R. PRETO - SP	SBSR
	CORUMBÁ - MS	SBCR		MARINGÁ - PR	SBMG		SANTARÉM - PA	SBSN
	CUIABÁ - MT	SBCY		MONTES CLAROS - MG	SBMK		TABATINGA - AM	SBIT
	FOZ DO IGUAÇU - PR	SBFi		NAVEGANTES - SC	SBNF		TERESINA - PI	SSTE
	GOIÂNIA - GO	SBGD		PALMAS - TO	SBPJ		LIBERÁBIA - MG	SBUR
	ILHÉUS - BA	SBIH		PAMPULHA - MG	SBBH		UBERLÂNDIA - MG	SBUJ
	IMPERATRIZ - MA	SBIZ		PETROLINA - PE	SBPL		VITÓRIA - ES	SBSV

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1.3. AEROPORTOS DE 3ª CATEGORIA (42)











Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla
	ALTAMIRA - PA	SBHT		CURITIBA - PR (BACACHERO)	SBDI		PARNAÍBA - PI	SBPB
	ARAÇATUBA - SP	SBAU	5	DIVINÓPOLIS - MG	SNDV		PAULO AFONSO - BA	SBUF
	ARARAQUARA - SP	SBAQ	6	F. DE NORONHA - PE	SBFN		PELOTAS - RS	SBPK
	BAGÉ - RS	SBBG		FRANCA - SP	SIMK		PONTA PORÃ - MS	SBBP
	BARRETOS - SP	SBBT	5	GOV. VALADARES - MG	SBGV	5	POUSO ALEGRE - MG	SNZA
	BAURÍ - SP	SBBU	7	IPATINGA - MG (USIMINAS)	SBIP		PRES. PRUDENTE - SP	SBDN
	BELEM - PA (J. CÉSAR)	SBIC	5	J. PARANÁ - RO	SWJI		RIO DE JANEIRO - RJ	SBJR
12	CABO FRIO - RJ	SBCB		JUNDIAÍ - SP	SBJD	3	SANTA MARIA - RS	SBSM
	CAMPOS DOS GOITACAZES - RJ	SBCP	5	LAGES - SC	SBLJ	5	SÃO CARLOS - SP	SDSC
5	CASCADEL - PR	SBCA		LENÇÓIS - BA	SBLE		SÃO PAULO - SP	SBMT
	CAXIAS DO SUL - RS	SBCX		MACAÉ - RJ	SBME		SOROCABA - SP	SDCO
5	CHAPECÓ - SC	SBCH		MARÍLIA - SP	SBML		TEFÉ - AM	SBTF
	CRICIÚMA - SC	SBCM	5	MONTE DOURADO - PA	SBMD		URUGUAIANA - RS	SBUG
	CRUZEIRO DO SUL - AC	SBCZ	5	PARINTINS - AM	SWPI	5	VALENÇA - BA	SNVB

1.4. AEROPORTOS DE 4ª CATEGORIA (95)

Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla
5	ALEGRETE - RS	SSLT	5	CORN. PROCÓPIO - PR	SSCP	5	PONTA GROSSA - PR	SSZW
5	ALTA FLORESTA - MT	SBAT		DRACENA - SP	SDDR	5	PORTO NACIONAL - TO	SBPN
	ANDRADINA - SP	SDDN	11	F. DE SANTANA - BA	SNJD	11	PRADO - BA	SNRD
4	ANGRA DOS REIS - RJ	SDAG	5	FRANC. BELTRÃO - PR	SSFB	5	REDENÇÃO - PA	SNDC
5	APUCARANA - PR	SSAP	5	GUAIÁ - PR	SSGY	8	RESENDE - RJ	SORS
5	ARAGUAÍNA - TO	SWGN	11	GUANAMBI - BA	SNGI		RIO GRANDE - RS	SBRG
5	ARAPONGAS - PR	SSOG	5	GUARAPARI - ES	SNGA		SANTA ROSA - RS	SSZR
5	ARAPOTI - PR	SSYA	5	GUARAPUAVA - PR	SBGU		SANTO ÂNGELO - RS	SBNM
5	ARAXÁ - MG	SBAX	5	GUARATUBA - PR	SSGB	5	S. FÉLIX DO XINGU - PA	SNFX
	ASSIS - SP	SBAS	5	GURUPI - TO	SWGJ	5	S. FRANC. DO SUL - SC	SSSS
	AVARÉ - SP	SDDR	11	IRECÊ - BA	SNIC	5	SÃO LOURENÇO - MG	SNLO
5	BARBURI - SP	SDBY	5	ITAÍTUBA - PA	SBIH		SÃO MANUEL - SP	SDNO

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel.: 55 - 61 - 3312-3895 Fax.: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla	Adm	Cidade	Sigla
9	BARREIRAS	SNBR		ITANHAEEM - SP	SDIM	5	POÇOS DE CALDAS - MG	SBPC
	BH - MG (C. PRATES)	SBPR	4	ITAPERUNA - RJ	SDUN	5	SÃO M. DO IGUAÇU - PR	SSMY
5	BLUMENAU - SC	SSBL	5	JACAREZINHO - PR	SSJE	5	S. MIGUEL DO OESTE - SC	SSOE
11	BOM J. DA LAPA - BA	SBLP	11	JEQUIÊ - BA	SNJK	4	SAQUAREMA - RJ	SOSK
	BOTUCATU - SP	SDBK	5	JOAÇABA - SC	SSJA	5	SARANDI - RS	SSXD
5	BRAGANÇA PAULISTA - SP	SDPB		LINS - SP	SBLN	5	TELÊMACO BORBA - PR	SBTL
5	BREVES - PA	SNVS	5	LOANDA - PR	SSLO	5	TEÓFILO OTONI - MG	SNTD
5	CAMPINAS/AMARAIS - SP	SDAM	5	LUZÂNIA - GO	SWUZ	5	TOLEDO - PR	SBDT
5	C. GRANDE - MS	SSKG	5	MAL. C. RONDON - PR	SSCR		TUPÃ - SP	SOTP
5	CAMPO MOURÃO - PR	SSKM	5	MEDIANEIRA - PR	SSMD		UBATUBA - SP	SQUB
11	CANAVIEIRAS - BA	SNED	5	MOSSORÓ - RN	SBMS	5	UMUARAMA - PR	SSUM
5	CANELA - RS	SSCN	5	OSÓRIO - RS	SSOS	5	UNIÃO DA VITÓRIA - PR	SSUV
5	CARACARAÍ - RR	SWQI		OLIVENHAS - SP	SDOU	5	VARGINHA - MG	SBVG
5	CARAJARI - AM	SWCA	5	PALMAS - PR	SSPS	5	VERANÓPOLIS - RS	SSVN
5	CARAZINHO - RS	SSKZ	5	PARANAGUÁ - PR	SSPG	5	VIDEIRA - SC	SSVI
	CASTILHO - SP	SBUP	5	PARANAVÁ - PR	SSPI	5	VILHENA - RO	SBVH
5	CIANORTE - PR	SSCT	5	PASSO FUNDO - RS	SBPF	4	V. DA CONQUISTA - BA	SBQV
5	COARI - AM	SWKO	5	PATO BRANCO - PR	SSPB		VOTUPORANGA - SP	SDVG
5	CONC. DO ARAGUAIA - PA	SBAA		PENÁPOLIS - SP	SDPN			
5	CONCÓRDIA - SC	SSCK		PIRACICABA - SP	SDPW			

FONTE : Portaria Nº 199/SIE, de 26/2/2007

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

2. CLASSIFICAÇÃO DOS AEROPORTOS, PARA FINS ESPECÍFICOS DE COBRANÇA DA TARIFA DE USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS-RÁDIO E VISUAIS EM ÁREA TERMINAL DE TRÁFEGO AÉREO (TAT)

2.1. AEROPORTOS DE CLASSE - A

AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME	AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME
BELEM	SBBE	PA	Intern. Val-de-Cans	MANAUS	SBEG	AM	Intern. Eduardo Gomes
BELO HORIZONTE	SBCE	MG	Intern. Tancredo Neves	PORTO ALEGRE	SBPA	RS	Intern. Salgado Filho
BRASILIA	SBBR	DF	Intern. Brasília	RIO DE JANEIRO	SBGL	RJ	Intern. do Rio de Janeiro
CURITIBA	SBCT	PR	Intern. Afonso Pena	SÃO PAULO	SBSF	SP	Congonhas
FLORIANÓPOLIS	SBFL	SC	Intern. Hercílio Luz	SÃO PAULO	SBGR	SP	Intern. de São Paulo

2.2. AEROPORTOS DE CLASSE - B

AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME	AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME
BOA VISTA	SBBV	RR	Intern. Boa Vista	NATAL	SBNT	RN	Intern. Augusto Severo
CAMPINAS	SBKP	SP	Inter. Viracopos	RIO DE JANEIRO	SBRJ	RJ	Santos Dumont
CAMPO GRANDE	SBCG	MS	Intern. Campo Grande	SALVADOR	SBSV	BA	Intern. Dep. Luís Eduardo Magalhães
CUIABÁ	SBCY	MT	Intern. Marechal Rondon	PORTO VELHO	SBPV	RO	Porto Velho
FORTALEZA	SBFZ	CE	Intern. Pinto Martins	RECIFE	SBRF	PE	Intern. Gilberto Freire - Guararapes
FOZ DO IGUAÇU	SBFI	PR	Intern. Cataratas	RIO BRANCO	SBRB	AC	Intern. Presidente Médici
GOIÂNIA	SBGO	GO	Santa Genoveva	SANTA MARIA	SBSM	RS	Santa Maria
MACAÉ	SBME	RJ	Macaé	SANTARÉM	SBSN	PA	Santarém
MACEIÓ	SBMO	AL	Zumbi dos Palmares	S. JOSÉ DOS CAMPOS	SBSJ	SP	São José dos Campos

2.3. AEROPORTOS DE CLASSE - C

AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME	AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME
BELEM	SBJC	PA	Júlio César	PRES. PRUDENTE	SBDN	SP	Presidente Prudente
BELO HORIZONTE	SBBH	MG	Pampulha	RIO DE JANEIRO	SBJR	RJ	Jacarepaguá
CURITIBA	SBBi	PR	Bacacheri	SÃO LUIS	SBSL	MA	Mal. Cunha Machado
JOÃO PESSOA	SBJP	PB	Pres. Castro Pinto	SÃO PAULO	SBMT	SP	Campo de Marte
JOINVILLE	SBJV	SC	Joinville	TERESINA	SSTE	PI	Teresina
LONDRINA	SBLO	PR	Londrina	UBERLÂNDIA	SBUL	MG	Uberlândia
MACAPÁ	SBMQ	AP	Intern. Macapá	VITÓRIA	SBVT	ES	Goiabeiras
PALMAS	SBPJ	TO	Palmas				

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel.: 55 - 61 - 3312-3895 Fax.: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

2.4. AEROPORTOS DE CLASSE – D

AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME	AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME
ARACAJU	SBAR	SE	Santo Maria	ILHÉUS	SBIL	BA	Ilhéus
ARARAQUARA	SBAQ	SP	Araraquara	MARINGÁ	SBMG	PR	Maringá
BARRETOS	SBBT	SP	Barretos	NAVEGANTES	SBNF	SC	Navegantes
BAURU	SBBU	SP	Bauru	PORTO NACIONAL	SBPN	TO	Porto Nacional
BELO HORIZONTE	SBPR	MG	Carlos Prates	PORTO SEGURO	SBPS	BA	Porto Seguro
CABO FRIO	SBCB	RJ	Cabo Frio	RIBEIRÃO PRETO	SBRP	SP	Ribeirão Preto
CAMPOS DOS GOITACAZES	SBCP	RJ	Bartolomeu Lisandro	TABATINGA	SBTT	AM	Intern. Tabatinga
CAXIAS DO SUL	SBCX	RS	Campo dos Bugres	UBERABA	SBUR	MG	Uberaba
CORUMBÁ	SBCR	MS	Intern. Corumbá	URUGUAIANA	SBUG	RS	Intern. Rubens Berta
GUARATINGUETÁ	SBGW	SP	Guaratinguetá				

2.5. AEROPORTOS DE CLASSE – E

AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME	AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME
ALMEIRIM	SBMO	PA	Monte Dourado	JACAREACANGA	SBEK	PA	Jacareacanga
ALTA FLORESTA	SBAT	MT	Alta Floresta	JUAZEIRO DO NORTE	SBJU	CE	Juazeiro
ALTAMIRA	SBHT	PA	Altamira	JUIZ DE FORA	SBJF	MG	Francisco de Assis
AMAPÁ	SBAM	AP	Amapá	LAGES	SBLJ	SC	Lages
ARAXÁ	SBAX	MG	Romeu Zema	MANICORÉ	SBNY	AM	Manicoré
ASSIS	SBAS	SP	Assis	MARABÁ	SBMA	PA	Marabá
BAGÉ	SBBG	RS	Cnte. Gustavo Kraemer	MOSSORÓ	SBNM	RN	Dix. Sept. Rosado
BARBACENA	SBBQ	MG	Barbacena	MONTES CLAROS	SBMK	MG	Montes Claros
BARRA DO GARÇAS	SBBW	MT	Barra do Garças	OIAPOQUE	SBOI	AP	Oiaipoque
BOM JESUS DA LAPA	SBLP	BA	Bom Jesus da Lapa	PARAUPEBAS	SBCJ	PA	Carajás
CAÇADOR	SBCD	SC	Caçador	PARNÁIBA	SBPB	PI	Parnaíba
CALDAS NOVAS	SBCN	GO	Caldas Novas	PASSO FUNDO	SBPf	RS	Passo Fundo
CAMPINA GRANDE	SBCG	PB	João Suassuna	PAULO AFONSO	SBUF	BA	Paulo Afonso
CARAVELAS	SBCV	BA	Caravelas	PELOTAS	SBPX	RS	Pelotas
CAROLINA	SBCI	MA	Carolina	PETROLINA	SBPL	PE	Petrolina
CASCADEL	SBCA	PR	Cascavel	POÇOS DE CALDAS	SBPC	MG	Poços de Caldas
CHAPECÓ	SBCB	SC	Chapecó	PONTA PORÃ	SBPP	MS	Intern. Ponta Porã
CONC. DO ARAGUAIA	SBAa	PA	Conc. do Araguaia	RIO GRANDE	SJRG	RS	Rio Grande
CRICIÚMA	SBCM	SC	Criciúma	SANTO ÂNGELO	SBNM	RS	Santa Ângelo

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel.: 55 - 61 - 3312-3895 Fax.: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME	AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME
CRUZEIRO DO SUL	SBCZ	AC	Intern. Cruzeiro do Sul	ITAITUBA	SBIH	PA	Itaituba
FERNANDO DE NORONHA	SBFN	PE	Fernando de Noronha	S. GABRIEL DA CACHOEIRA	SBUA	AM	S. Gabriel da Cachoeira
GOV. VALADARES	SBGV	MG	Gov. Valadares	S. JOSÉ DO RIO PRETO	SBSR	SP	S. José do Rio Preto
GUAIARA MIRIM	SGBM	RO	Guajará Mirim	TEFÉ	SBTF	AM	Tefé
GUARAPUAVA	SBGU	PR	Guarapuava	TELÊMACO BORBA	SBTL	PR	Telêmaco Borba
IMPERATRIZ	SBIZ	MA	Imperatriz	TUCURUI	SBTU	PA	Tucuruí
IPATINGA	SBIP	MG	Usiminas	VARGINHA	SBVG	MG	Varginha
ITACOATIARA	SBIC	AM	Itacoatiara	VILHENA	SBVH	RO	Vilhena

2.5. AEROPORTOS DE CLASSE – F

AEROPORTO	SIGLA	ESTADO	NOME
TARAUACÁ	SBTK	AC	Tarauacá

FONTE : Portaria Nº 56/DGCEA, de 27/2/2009.

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

3. ADMINISTRADORAS DE AEROPORTOS ARRECADADORES

CÓDIGO	ADMINISTRADORA	QUANTIDADE
	INFRAERO Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária	66
	DAESP Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo	26
	DEPARTAMENTO AEROPORTUÁRIO Secretaria dos Transportes do Estado do Rio Grande do Sul	4
(3)	SEFA Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica	1
(4)	GRAPIÚNA Grapiúna Investimentos e Empreendimentos Ltda	5
(5)	PREFEITURA LOCAL	74
(6)	FAA - SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTES AÉREOS	1
(7)	USIMINAS (Ipatinga) Usina Siderúrgica de Minas Gerais	1
(8)	FMTRAN-PMR Aeroporto de Resende	1
(9)	CONRATEC Limpeza, Conservação e Manutenção Ltda	1
	SINART Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico	3
(11)	DERBA Departamento de Infra-Estrutura da Bahia	7
(12)	COSTA DO SOL Costa do Sol Operadora Aeroportuária	1
(13)	DIX EMPREENDIMENTOS Aeroporto de Bonito	1
TOTAL		192

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

4. TARIFAS DE EMBARQUE APLICÁVEIS AO PASSAGEIRO DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR E NÃO REGULAR (VÔO CHARTER)

4.1. TARIFA DE EMBARQUE INTERNACIONAL

CATEGORIA	PERÍODO	VALOR	
		US\$	R\$
1ª	01/6/2009 a 31/8/2009	36,00	81,00
2ª		30,00	68,00
3ª		24,00	54,00
4ª		12,00	27,00
1ª	01/9/2009 a 30/11/2009	36,00	71,00
2ª		30,00	59,00
3ª		24,00	47,00
4ª		12,00	24,00

4.2. TARIFA DE EMBARQUE DOMÉSTICA

CATEGORIA	VALOR - R\$
1ª	19,62
2ª	15,42
3ª	11,58
4ª	8,01

FONTE: Os valores da tarifa de embarque doméstica estão definidos na Portaria Nº 905/DGAC, de 2/9/2005, e os da tarifa de embarque internacional na Portaria Nº 955/DGAC, de 15/12/1997.

Obs.:

- ✓ É fixada em função da categoria do aeroporto e da natureza da viagem (doméstica ou internacional), devendo ser cobrada antes do embarque do passageiro.
- ✓ Remunera a prestação dos serviços, instalações e facilidades existentes nos terminais de passageiros, com vistas ao embarque, desembarque, orientação, conforto e segurança dos usuários.
- ✓ A taxa cambial utilizada para efeito de cálculo é referente a cotação do valor de venda do dólar comercial do dia 20 do mês antecedente ao mês de divulgação dos valores, conforme estabelecido pelo Art. 2º da Portaria Nº 1433/DGAC, de 26/9/2000.
- ✓ Os valores constantes destas Tabelas já estão acrescidos do **ADICIONAL TARIFÁRIO** de 50%.

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

5. TARIFAS AEROPORTUÁRIAS UTILIZADAS NOS CÁLCULOS DOS PREÇOS APLICÁVEIS AO TRANSPORTE AÉREO REGULAR E NÃO REGULAR (VÔO CHARTER) – Grupo I

5.1. VALORES INTERNACIONAIS (US\$)

5.1.1. TARIFA DE POUSO

CATEGORIA DO AEROPORTO	POUSO (por tonelada)
1ª	5,66
2ª	5,14
3ª	4,41
4ª	2,20

5.1.2. TARIFA DE PERMANÊNCIA

CATEGORIA DO AEROPORTO	PERMANÊNCIA (ton. hora)	
	PÁTIO MANOBRAS	ÁREA DE ESTADIA
1ª	1,13	0,23
2ª	1,03	0,21
3ª	0,88	0,18
4ª	0,44	0,09

5.1.3. TAN

TAN (ton. Km.)	
REGIÃO DE VÔO	VÔO INTERNACIONAL (US\$)
FIR UTA/BRASÍLIA	0,34
FIR CURITIBA	0,34
FIR RECIFE	0,34
FIR AMAZÔNICA	0,34
FIR ATLÂNTICO	0,07

5.1.4. TAT

TAT (por operação)	
CLASSE DO AERODROMO	VÔO INTERNACIONAL (US\$)
A	112,70
B	90,18
C	63,12
D	44,18
E	30,92
F	21,64

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

5.2. VALORES DOMÉSTICOS (R\$)

5.2.1. TARIFA DE POUSO

CATEGORIA DO AEROPORTO	POUSO (por tonelada)
1ª	1,67
2ª	1,47
3ª	0,96
4ª	0,45

5.2.2. TARIFA DE POUSO PARA O AEROPORTO DE CONGONHAS (SBSP)

Faixa Horária	Tarifa de Pouso (ton.)
Até 60 minutos	1,67
De 61 a 90 minutos	35,07
De 91 a 120 minutos	68,47
De 121 a 150 minutos	135,27
De 151 a 180 minutos	268,87

Resolução Nº 17, de 7/3/2008 (ANAC)

5.2.3. TARIFA DE PERMANÊNCIA

CATEGORIA DO AEROPORTO	PERMANÊNCIA (t.h.)	
	PÁTIO MANOBRAS	ÁREA DE ESTADIA
1ª	0,33	0,07
2ª	0,29	0,06
3ª	0,19	0,04
4ª	0,09	0,02

5.2.4. TAN

TAN (ton. Km.)	
REGIÃO DE VÔO	VÔO DOMÉSTICO (R\$)
FIR UTA/BRASÍLIA	0,38
FIR CURITIBA	0,38
FIR RECIFE	0,38
FIR AMAZÔNICA	0,38
FIR ATLÂNTICO	0,20

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel: 55 - 61 - 3312-3895 Fax: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

5.2.5. TAT

TAT (por operação)	
CLASSE DO AERÓDROMO	VÔO DOMÉSTICO (R\$)
A	100,36
B	80,28
C	56,22
D	39,34
E	27,54
F	11,02

FONTE: Preços constantes das Portarias Nº¹ 634/SOP, de 17/12/93, 861/GM-2, de 9/12/97, 905/DGAC, de 2/9/05, 955/DGAC, de 15/12/97, 684/GC-5, de 29/8/2001, 1/SDAD, de 10/3/2006 (DOM.), 2/SDAD, de 10/3/2006 (INT.) e Resolução Nº 17, de 7/3/08.

OBS.:

- ✓ Os valores das tarifas internacionais deverão ser convertidos para reais utilizando-se o valor oficial de venda do dólar comercial, em vigor no dia da operação (decolagem).
- ✓ Valores não acrescidos do ADICIONAL TARIFÁRIO DE 50%.

6. FÓRMULAS DE CÁLCULO

POUSO

PPO = PMD x TPO x ATA, sendo :

PPO = Preço do serviço

PMD = Peso Máximo de Decolagem

TPO = Tarifa de pouso

ATA = Ataero (50% sobre o valor da tarifa)

PERMANÊNCIA EM ÁREA DE PÁTIO DE MANOBRAS

PPM = PMD x TPM x NHR x ATA, sendo :

PPM = Preço do serviço

PMD = Peso Máximo de Decolagem

TPM = Tarifa de Permanência

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel: 55 - 61 - 3312-3895 Fax: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

NHR = Número de horas ou fração de permanência

ATA = Ataero (50% sobre o valor da tarifa)

PERMANÊNCIA EM ÁREA DE ESTADIA

PPE = PMD x TPE x NHR x ATA, sendo :

PPE = Preço do serviço

PMD = Peso Máximo de Decolagem

TPE = Tarifa de Permanência

NHR = Número de horas ou fração de permanência

ATA = Ataero (50% sobre o valor da tarifa)

T A N (Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea)

$$PAN = Fp \times \sum_{i=1}^n D_i \times T_i \times ATA, \text{ sendo :}$$

PAN = Preço pelo serviço prestado

$Fp = \sqrt{\frac{pmd}{50}}$ Onde o PMD é o "peso máximo de decolagem", expresso em toneladas métricas

1...n = Regiões de informação de voo sobrevoadas

D_i = A distância expressa em quilômetros, medida na região "i"

T_i = Tarifa correspondente a região "i"

ATA = Ataero (50% sobre o valor da tarifa)

T A T (Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais)

PAT = Fp x Tt x ATA, sendo;

PAT = Preço pelo serviço prestado

Fp = Fator peso

Tt = Tarifa fixada para classe do aeródromo

ATA = Ataero (50% sobre o valor da tarifa)

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
Tel: 55 - 61 - 3312-3895 Fax: 55 - 61 - 3312-3372
HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

7. TABELA DE FATOR PESO

FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO	FMD	F.PESO
1	314	51	101	181	142	151	174	201	201	251	224	351	245	351	265	451	352	451	507	507	507
2	320	52	102	182	143	152	175	202	202	252	225	352	246	352	266	452	353	452	508	508	508
3	326	53	103	183	144	153	176	203	203	253	226	353	247	353	267	453	354	453	509	509	509
4	332	54	104	184	145	154	177	204	204	254	227	354	248	354	268	454	355	454	510	510	510
5	338	55	105	185	146	155	178	205	205	255	228	355	249	355	269	455	356	455	511	511	511
6	344	56	106	186	147	156	179	206	206	256	229	356	250	356	270	456	357	456	512	512	512
7	350	57	107	187	148	157	180	207	207	257	230	357	251	357	271	457	358	457	513	513	513
8	356	58	108	188	149	158	181	208	208	258	231	358	252	358	272	458	359	458	514	514	514
9	362	59	109	189	150	159	182	209	209	259	232	359	253	359	273	459	360	459	515	515	515
10	368	60	110	190	151	160	183	210	210	260	233	360	254	360	274	460	361	460	516	516	516
11	374	61	111	191	152	161	184	211	211	261	234	361	255	361	275	461	362	461	517	517	517
12	380	62	112	192	153	162	185	212	212	262	235	362	256	362	276	462	363	462	518	518	518
13	386	63	113	193	154	163	186	213	213	263	236	363	257	363	277	463	364	463	519	519	519
14	392	64	114	194	155	164	187	214	214	264	237	364	258	364	278	464	365	464	520	520	520
15	398	65	115	195	156	165	188	215	215	265	238	365	259	365	279	465	366	465	521	521	521
16	404	66	116	196	157	166	189	216	216	266	239	366	260	366	280	466	367	466	522	522	522
17	410	67	117	197	158	167	190	217	217	267	240	367	261	367	281	467	368	467	523	523	523
18	416	68	118	198	159	168	191	218	218	268	241	368	262	368	282	468	369	468	524	524	524
19	422	69	119	199	160	169	192	219	219	269	242	369	263	369	283	469	370	469	525	525	525
20	428	70	120	200	161	170	193	220	220	270	243	370	264	370	284	470	371	470	526	526	526
21	434	71	121	201	162	171	194	221	221	271	244	371	265	371	285	471	372	471	527	527	527
22	440	72	122	202	163	172	195	222	222	272	245	372	266	372	286	472	373	472	528	528	528
23	446	73	123	203	164	173	196	223	223	273	246	373	267	373	287	473	374	473	529	529	529
24	452	74	124	204	165	174	197	224	224	274	247	374	268	374	288	474	375	474	530	530	530
25	458	75	125	205	166	175	198	225	225	275	248	375	269	375	289	475	376	475	531	531	531
26	464	76	126	206	167	176	199	226	226	276	249	376	270	376	290	476	377	476	532	532	532
27	470	77	127	207	168	177	200	227	227	277	250	377	271	377	291	477	378	477	533	533	533
28	476	78	128	208	169	178	201	228	228	278	251	378	272	378	292	478	379	478	534	534	534
29	482	79	129	209	170	179	202	229	229	279	252	379	273	379	293	479	380	479	535	535	535
30	488	80	130	210	171	180	203	230	230	280	253	380	274	380	294	480	381	480	536	536	536
31	494	81	131	211	172	181	204	231	231	281	254	381	275	381	295	481	382	481	537	537	537
32	500	82	132	212	173	182	205	232	232	282	255	382	276	382	296	482	383	482	538	538	538
33	506	83	133	213	174	183	206	233	233	283	256	383	277	383	297	483	384	483	539	539	539
34	512	84	134	214	175	184	207	234	234	284	257	384	278	384	298	484	385	484	540	540	540
35	518	85	135	215	176	185	208	235	235	285	258	385	279	385	299	485	386	485	541	541	541
36	524	86	136	216	177	186	209	236	236	286	259	386	280	386	300	486	387	486	542	542	542
37	530	87	137	217	178	187	210	237	237	287	260	387	281	387	301	487	388	487	543	543	543
38	536	88	138	218	179	188	211	238	238	288	261	388	282	388	302	488	389	488	544	544	544
39	542	89	139	219	180	189	212	239	239	289	262	389	283	389	303	489	390	489	545	545	545
40	548	90	140	220	181	190	213	240	240	290	263	390	284	390	304	490	391	490	546	546	546
41	554	91	141	221	182	191	214	241	241	291	264	391	285	391	305	491	392	491	547	547	547
42	560	92	142	222	183	192	215	242	242	292	265	392	286	392	306	492	393	492	548	548	548
43	566	93	143	223	184	193	216	243	243	293	266	393	287	393	307	493	394	493	549	549	549
44	572	94	144	224	185	194	217	244	244	294	267	394	288	394	308	494	395	494	550	550	550
45	578	95	145	225	186	195	218	245	245	295	268	395	289	395	309	495	396	495	551	551	551
46	584	96	146	226	187	196	219	246	246	296	269	396	290	396	310	496	397	496	552	552	552
47	590	97	147	227	188	197	220	247	247	297	270	397	291	397	311	497	398	497	553	553	553
48	596	98	148	228	189	198	221	248	248	298	271	398	292	398	312	498	399	498	554	554	554
49	602	99	149	229	190	199	222	249	249	299	272	399	293	399	313	499	400	499	555	555	555
50	608	100	150	230	191	200	223	250	250	300	273	400	294	400	314	500	401	500	556	556	556

FONTE: IAC 2101-0790, de 10/7/1990.

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

B. TARIFAS AEROPORTUÁRIAS UTILIZADAS NOS CÁLCULOS DOS PREÇOS APLICÁVEIS A AVIAÇÃO GERAL - Grupo II

8.1. VALORES DOMÉSTICOS (R\$)

8.1.1. TABELA DE PREÇO UNIFICADO (Pouso + Embarque)

FAIXAS DE PMD (TONELADAS)	VALORES DOMÉSTICOS (R\$)			
	CATEGORIA DO AEROPORTO			
	1ª	2ª	3ª	4ª
ATÉ 1	27,33	16,79	8,11	4,94
+ DE 1 ATÉ 2	27,33	16,79	11,56	7,07
+ DE 2 ATÉ 4	33,18	29,22	20,08	12,10
+ DE 4 ATÉ 6	67,12	59,06	40,76	24,66
+ DE 6 ATÉ 12	87,42	76,89	52,79	31,57
+ DE 12 ATÉ 24	198,56	174,67	120,12	72,41
+ DE 24 ATÉ 48	509,53	448,33	308,91	187,88
+ DE 48 ATÉ 100	603,15	530,56	364,60	218,84
+ DE 100 ATÉ 200	984,43	865,76	712,76	360,88
+ DE 200 ATÉ 300	1.554,05	1.366,48	934,52	546,91
+ DE 300	2.597,40	2.284,25	1.564,98	924,71

8.1.2. TABELA DOS PREÇOS DE PERMANÊNCIA

8.1.2.1. PÁTIO DE MANOBRAS

FAIXAS DE PMD (TONELADAS)	Por hora ou fração			
	VALORES DOMÉSTICOS (R\$)			
	CATEGORIA DO AEROPORTO			
	1ª	2ª	3ª	4ª
ATÉ 1	4,52	3,95	2,65	0,75
+ DE 1 ATÉ 2	4,52	3,95	3,78	1,08
+ DE 2 ATÉ 4	4,52	3,95	3,78	1,08
+ DE 4 ATÉ 6	4,52	3,95	3,78	1,08
+ DE 6 ATÉ 12	4,52	3,95	3,78	1,08
+ DE 12 ATÉ 24	6,56	5,74	3,79	1,78
+ DE 24 ATÉ 48	13,15	11,52	7,59	3,54
+ DE 48 ATÉ 100	21,77	19,07	12,58	5,86
+ DE 100 ATÉ 200	49,32	43,22	28,49	13,31
+ DE 200 ATÉ 300	85,99	75,37	49,66	23,16
+ DE 300	125,04	109,59	72,23	33,71

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel.: 55 - 61 - 3312-3895 Fax.: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

8.1.2.2. ÁREA DE ESTADIA

FAIXAS DE P M D (TONELADAS)	Por hora ou fração			
	VALORES DOMÉSTICOS (R\$)			
	CATEGORIA DO AEROPORTO			
	1ª	2ª	3ª	4ª
ATÉ 1	0,30	0,30	0,21	0,21
+ DE 1 ATÉ 2	0,30	0,30	0,30	0,30
+ DE 2 ATÉ 4	0,30	0,30	0,30	0,30
+ DE 4 ATÉ 6	0,39	0,34	0,30	0,30
+ DE 6 ATÉ 12	0,67	0,59	0,39	0,30
+ DE 12 ATÉ 24	1,31	1,14	0,77	0,36
+ DE 24 ATÉ 48	2,62	2,31	1,51	0,73
+ DE 48 ATÉ 100	4,35	3,82	2,51	1,18
+ DE 100 ATÉ 200	9,85	8,64	5,70	2,66
+ DE 200 ATÉ 300	17,20	15,08	9,84	4,63
+ DE 300	25,00	21,92	14,44	6,75

FONTE: Preços constantes das Portarias nº 905/DGAC, de 2/9/05 (DOM), em vigor desde 1/10/05, e nº 634/SOP, de 17/12/93 (INT.), em vigor desde 14/2/94.

8.1.3. TABELA DOS PREÇOS DE TARIFAS DE PROTEÇÃO AO VÔO

8.1.3.1. PREÇO ÚNICO (P A N)

FAIXA DE PMD (TONELADAS)	DOMÉSTICOS (R\$)
ATÉ 1	14,92
+ DE 1 ATÉ 2	21,32
+ DE 2 ATÉ 4	33,32
+ DE 4 ATÉ 6	44,14
+ DE 6 ATÉ 12	88,38
+ DE 12 ATÉ 24	176,88
+ DE 24 ATÉ 48	353,64
+ DE 48 ATÉ 100	663,12
+ DE 100 ATÉ 200	1.326,30
+ DE 200 ATÉ 300	2.521,96
+ DE 300	3.068,44

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

8.1.3.2. PREÇO ÚNICO (P A T)

FAIXA DE PMD (toneladas)	CLASSE	DOM. (R\$)	FAIXA DE PMD (toneladas)	CLASSE	DOM. (R\$)
ATÉ 1	A	29,06	+ DE 24 ATÉ 48	A	120,42
	B	20,84		B	104,14
	C	3,96		C	74,40
	D	2,84		D	72,54
	E	1,96		E	51,36
	F	0,76		F	20,48
+ DE 1 ATÉ 2	A	29,06	+ DE 48 ATÉ 100	A	160,56
	B	20,84		B	124,96
	C	5,70		C	96,76
	D	4,04		D	93,88
	E	2,84		E	68,56
	F	1,12		F	27,36
+ DE 2 ATÉ 4	A	45,34	+ DE 100 ATÉ 200	A	200,70
	B	31,30		B	166,60
	C	9,06		C	121,84
	D	6,06		D	120,94
	E	4,26		E	85,70
	F	1,72		F	34,18
+ DE 4 ATÉ 6	A	60,20	+ DE 200 ATÉ 300	A	250,88
	B	41,54		B	211,24
	C	12,14		C	158,44
	D	9,54		D	156,02
	E	6,74		E	107,08
	F	2,74		F	42,78
+ DE 6 ATÉ 12	A	80,28	+ DE 300	A	385,34
	B	62,42		B	313,64
	C	40,60		C	243,14
	D	24,18		D	236,08
	E	17,08		E	172,30
	F	6,82		F	68,88
+ DE 12 ATÉ 24	A	100,38			
	B	83,32			
	C	60,86			
	D	48,32			
	E	34,24			
	F	13,70			

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

8.2. VALORES INTERNACIONAIS (US\$)

8.2.1. TABELA DE PREÇO UNIFICADO (Pouso + Embarque)

FAIXAS DE PMD (TONELADAS)	CATEGORIA DO AEROPORTO			
	1ª	2ª	3ª	4ª
ATÉ 1	50,00	46,00	26,00	13,00
+ DE 1 ATÉ 2	50,00	46,00	37,00	20,00
+ DE 2 ATÉ 4	88,00	79,00	66,00	34,00
+ DE 4 ATÉ 6	177,00	160,00	132,00	67,00
+ DE 6 ATÉ 12	233,00	211,00	175,00	89,00
+ DE 12 ATÉ 24	526,00	477,00	393,00	201,00
+ DE 24 ATÉ 48	1.181,00	1.073,00	894,00	455,00
+ DE 48 ATÉ 100	1.604,00	1.452,00	1.203,00	312,00
+ DE 100 ATÉ 200	2.666,00	2.417,00	2.005,00	1.024,00
+ DE 200 ATÉ 300	4.243,00	3.837,00	3.192,00	1.631,00
+ DE 300	7.024,00	6.357,00	5.273,00	2.693,00

8.2.2. TABELA DOS PREÇOS DE PERMANÊNCIA

8.2.2.1. PÁTIO DE MANOBRAS

FAIXAS DE P M D (TONELADAS)	Por hora ou fração			
	VALORES INTERNACIONAIS (US\$)			
	CATEGORIA DO AEROPORTO			
	1ª	2ª	3ª	4ª
ATÉ 1	5,40	4,90	2,80	1,20
+ DE 1 ATÉ 2	5,40	4,90	4,10	1,70
+ DE 2 ATÉ 4	5,40	4,90	4,10	1,70
+ DE 4 ATÉ 6	6,50	5,40	4,90	2,20
+ DE 6 ATÉ 12	10,80	9,80	8,70	4,30
+ DE 12 ATÉ 24	21,70	19,00	16,30	8,10
+ DE 24 ATÉ 48	42,30	38,50	33,10	16,80
+ DE 48 ATÉ 100	70,40	63,90	54,70	27,60
+ DE 100 ATÉ 200	159,30	144,70	124,60	62,30
+ DE 200 ATÉ 300	278,60	252,50	216,80	108,40
+ DE 300	405,40	367,40	316,50	157,20

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

8.2.2.2. ÁREA DE ESTADIA

FAIXAS DE P M D (TONELADAS)	Por hora ou fração			
	VALORES INTERNACIONAIS (US\$)			
	CATEGORIA DO AEROPORTO			
	1º	2º	3º	4º
ATÉ 1	0,35	0,35	0,20	0,20
+ DE 1 ATÉ 2	0,35	0,35	0,25	0,25
+ DE 2 ATÉ 4	0,70	0,65	0,55	0,25
+ DE 4 ATÉ 6	1,25	1,10	1,00	0,50
+ DE 6 ATÉ 12	2,15	2,00	1,75	0,85
+ DE 12 ATÉ 24	4,25	3,85	3,30	1,70
+ DE 24 ATÉ 48	8,45	7,60	6,50	3,25
+ DE 48 ATÉ 100	14,10	12,45	10,85	5,40
+ DE 100 ATÉ 200	32,00	28,70	24,95	12,45
+ DE 200 ATÉ 300	55,80	50,40	43,35	21,70
+ DE 300	81,30	73,70	62,85	31,45

FONTE: Preços constantes das Portarias nº 905/DGAC, de 2/9/05 (DOM), em vigor desde 1/10/05, e nº 634/SOP, de 17/12/93 (INT.), em vigor desde 14/2/94.

8.2.3. TABELA DOS PREÇOS DE TARIFAS DE PROTEÇÃO AO VÔO

8.2.3.1. PREÇO ÚNICO (P A N)

FAIXA DE PMD (TONELADAS)	INTERNACIONAIS (US\$)
ATÉ 1	14,56
+ DE 1 ATÉ 2	20,80
+ DE 2 ATÉ 4	32,50
+ DE 4 ATÉ 6	43,34
+ DE 6 ATÉ 12	86,72
+ DE 12 ATÉ 24	162,64
+ DE 24 ATÉ 48	325,28
+ DE 48 ATÉ 100	650,62
+ DE 100 ATÉ 200	1.301,24
+ DE 200 ATÉ 300	2.571,94
+ DE 300	2.829,14

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel.: 55 - 61 - 3312-3895 Fax.: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

8.2.3.2. PREÇO ÚNICO (P A T)

FAIXA DE PMD (toneladas)	CLASSE	INT. (US\$)	FAIXA DE PMD (toneladas)	CLASSE	INT. (US\$)
ATÉ 1	A	31,28	+ DE 24 ATÉ 48	A	129,60
	B	21,64		B	108,00
	C	4,22		C	86,38
	D	2,50		D	64,78
	E	1,98		E	51,82
	F	1,58		F	41,46
+ DE 1 ATÉ 2	A	31,28	+ DE 48 ATÉ 100	A	172,76
	B	21,64		B	129,60
	C	6,04		C	108,00
	D	3,56		D	86,38
	E	2,82		E	69,10
	F	2,26		F	55,26
+ DE 2 ATÉ 4	A	48,74	+ DE 100 ATÉ 200	A	216,02
	B	32,50		B	172,76
	C	9,58		C	129,60
	D	5,38		D	108,00
	E	4,28		E	86,38
	F	3,42		F	69,10
+ DE 4 ATÉ 6	A	64,78	+ DE 200 ATÉ 300	A	285,14
	B	43,10		B	228,08
	C	12,82		C	171,06
	D	8,52		D	142,54
	E	6,80		E	114,06
	F	5,44		F	91,20
+ DE 6 ATÉ 12	A	86,38	+ DE 300	A	376,40
	B	64,78		B	301,08
	C	43,16		C	225,82
	D	21,56		D	188,16
	E	17,26		E	150,52
	F	13,78		F	120,38
+ DE 12 ATÉ 24	A	108,00			
	B	86,38			
	C	64,78			
	D	43,16			
	E	34,52			
	F	27,62			

FONTES: Preços constantes das Portarias Nº 1/SDAD, de 10/3/06 (DOM.), em vigor desde 1/4/06, e Nº 2/SDAD, de 10/3/06 (INT.), em vigor desde 1/4/06.

OBS.:

- ✓ Os valores constantes destas Tabelas são cobrados, apenas, de aeronaves enquadradas nas seguintes atividades:

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel.: 55 - 61 - 3312-3895 Fax.: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

- Administrativa
- Táxi-Aéreo
- Transporte Privado
- Serviço de Indústria e Comércio
- Instrução (c/ fins lucrativos)
- Recreio
- Demonstração
- Serviços especializados

✓ **Valores não acrescidos do ADICIONAL TARIFÁRIO DE 50%.**

- ✓ Os preços domésticos são dados em moeda nacional e os internacionais em dólar norte-americano, devendo estes serem convertidos para REAIS utilizando-se a taxa cambial COMERCIAL DE VENDA em vigor no dia da emissão da fatura, caso o pagamento seja feito até a data de vencimento. Para pagamentos posteriores, taxa cambial do dia do efetivo pagamento.

9. TARIFAS AEROPORTUÁRIAS UTILIZADAS NOS CÁLCULOS DOS PREÇOS APLICÁVEIS A ARMAZENAGEM E CAPATAZIA

9.1. TABELA 1 - Preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Armazenagem de carga importada

PERÍODOS DE ARMAZENAGEM	PERCENTUAL SOBRE O VALOR CIF
1º - Até 5 dias úteis	1,0 %
2º - De 6 a 10 dias úteis	1,5 %
3º - De 11 a 20 dias úteis	3,0 %
Para cada 10 dias úteis ou fração, além do 3º período, até a retirada da mercadoria	+ 1,5 %

OBS.:

- a) A partir do 3º período, os percentuais são cumulativos; e
- b) Esta Tabela é aplicada cumulativamente com a Tabela 2.
- c) **Valores não acrescidos do ADICIONAL TARIFÁRIO DE 50%.**

9.2. TABELA 2 - Preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Capatazia de carga importada

SOBRE O PESO BRUTO VERIFICADO
US\$ 0,015 por quilograma

OBS.:

- a) Esta Tabela é aplicada cumulativamente com a Tabela 1;
- b) O valor da Tarifa Aeroportuária de Capatazia será cobrado uma única vez; e
- c) Cobrança mínima, US\$ 5.00 (cinco dólares).

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel: 55 - 61 - 3312-3895 Fax: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

d) Valores não acrescidos do ADICIONAL TARIFÁRIO DE 50%.

9.3. TABELA 3 - Preço cumulativo relativo às Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia da carga importada ou em trânsito

PERÍODO DE ARMAZENAGEM	SOBRE O PESO BRUTO VERIFICADO
1º - Até 4 dias úteis	US\$ 0,04 por quilograma
2º - Para cada 2 dias úteis ou fração, além do 1º período, até a retirada da mercadoria	+ US\$ 0,04 por quilograma

OBS:

- a) A Tarifa mínima a ser cobrada, será correspondente a US\$ 5.00 (cinco dólares);
- b) Esta Tabela será aplicada nos seguintes casos:
 - a. trânsito de TECA para TECA;
 - b. trânsito internacional, inclusive para partes e peças para embarcações, aeronaves e outros veículos estrangeiros, quando em trânsito no país;
 - c. reimportação, redesignação e carga descarregada por engano;
 - d. bagagem desacompanhada e carga, consideradas pela Receita Federal como sem valor e destinação comercial;
 - e. moedas estrangeiras, importadas diretamente pela autoridade monetária brasileira;
 - f. materiais de comissaria e de suprimentos de uso exclusivo das empresas de transporte aéreo, observado o disposto no inciso II do artigo 30, desta Portaria;
 - g. malas diplomáticas, quando devidamente caracterizadas e em reciprocidade de tratamento;
 - h. urnas contendo cadáveres ou cinzas;
 - i. plantas, sementes, animais vivos, ovos férteis, sementes e embriões, desde que liberados em prazo máximo de 6 (seis) horas, contadas a partir do ato de recebimento no TECA;
 - j. cargas que entrem no país sob o regime de Admissão Temporária destinadas, comprovadamente, aos certames e outros eventos de natureza científica, esportiva, filantrópica ou cívico-cultural; e
 - k. aparelhos, motores, reatores, peças, acessórios e demais partes, materiais de manutenção e reparo, importados ou admitidos temporariamente no País, por empresas nacionais concessionárias ou permissionárias dos serviços aéreos públicos, quando destinados a uso próprio.
- c) Para as cargas constantes das letras "e", "g" e "h" incluídas na Tabela 3, deverá ser observado o disposto nos artigos 19 e 20 desta Portaria.

d) Valores não acrescidos do ADICIONAL TARIFÁRIO DE 50%

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel: 55 - 61 - 3312-3895 Fax: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

9.4. TABELA 4 - Preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Capatazia de Carga importada sob regime especial de trânsito aduaneiro simplificado destinado a recinto alfandegado localizado na zona secundária

SOBRE O PESO BRUTO VERIFICADO
US\$ 0,25 por quilograma

OBS.:

- Cobrança mínima, US\$ 25.00 (vinte e cinco dólares);
- Esta Tabela, aplica-se à carga com permanência máxima de 24 (vinte e quatro) horas no TECA; e
- Excedido o prazo de 24 (vinte e quatro) horas, após a entrada da carga no TECA, deverão ser aplicadas as Tabelas 1 e 2 ou a Tabela 5 desta Portaria.
- Valores não acrescidos do **ADICIONAL TARIFÁRIO DE 50%**.

9.5. TABELA 5 - Preço cumulativo das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia de carga importada de alto valor específico

PERÍODOS DE ARMAZENAGEM	FAIXA	PERCENTUAL SOBRE O VALOR CIF
	De: US\$ 2.500,00 / kg a US\$ 9.999,99 / kg	0,4%
3 dias úteis ou fração, a contar da data do recebimento no TECA	De: US\$ 10.000,00 / kg a US\$ 39.999,99 / kg	0,2 %
	Acima de: US\$ 40.000,00 / kg	0,1 %

OBS.:

- O valor CIF por quilograma tem como referencial para cálculo o peso líquido da carga.
- Valores não acrescidos do **ADICIONAL TARIFÁRIO DE 50%**.

Fonte: A cobrança dessas Tarifas, Armazenagem e Capatazia, é regulamentada por intermédio da Portaria nº 219/GC-5, de 27/3/2001, complementada por outras listadas na seqüência. Esta Portaria aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança, sobre cargas importadas, exportadas e em situações especiais.

Em suma a cobrança é realizada com base nas Tabelas acima, fazendo-se necessária atenção a todos os artigos da citada Portaria, uma vez que a carga pode ser enquadrada em situações especiais.

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

10. Legislação que regulamenta a cobrança das Tarifas Aeroportuárias:

	Documento	Data
1.	Lei nº 6.009	26/12/1973
2.	Decreto-Lei nº 1.896	17/12/1981
3.	Decreto nº 86.864	21/1/1982
4.	Decreto nº 89.121	6/12/1983
5.	Portaria nº 1.592/GM-5	7/11/1984
6.	Portaria nº 484/GM5	20/7/1988
7.	Lei nº 7.920	12/12/1989
8.	Portaria nº 890/GM4	21/6/1991
9.	Lei nº 8.399	7/1/1992
10.	ICA nº 102-8	20/3/1992
11.	Portaria nº 677/GM2	10/9/1992
12.	Portaria nº R-815/GM4	29/12/1998
13.	Portaria nº R-816/GM4	29/12/1998
14.	Portaria nº 366/GM5	25/5/1999
15.	Portaria nº 261/GC5	13/4/2000
16.	IAC nº 1.223	30/4/2000
17.	IAC nº 1.224	30/4/2000
18.	Portaria nº 1433/DGAC	26/9/2000
19.	Portaria nº 219/CG-5	27/3/2001
20.	Portaria nº 306/GC5	25/3/2003
21.	Portaria nº 376/GC5	11/4/2003
22.	IAC nº 160 - 1001	16/4/2003
23.	Portaria nº 1/VIDEX	25/4/2003
24.	Portaria nº 631/DGAC	28/4/2003
25.	Portaria nº 302/DGAC	7/4/2005
26.	Portaria nº 1/SDAD	30/5/2005
27.	Portaria nº 4/SDAD	30/5/2005
28.	Portaria nº R-1.058/GC5	22/11/2005
29.	IAC nº 160-1003	19/12/2005
30.	Portaria nº 1/SDAD	10/3/2006
31.	Portaria nº 2/SDAD	10/3/2006
32.	Portaria nº 905/DGAC	2/9/2006
33.	Portaria nº 331/DGCEA	7/11/2008
34.	Portaria nº 56/DGCEA	27/2/2009

Tarifário elaborado por: Coordenação de Relações com Clientes Corporativos e Gestão Tarifária – FIGT-1

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
 SCS - Q. 04 - BL. A - Nº 58 - ED. INFRAERO - CEP 70304-902 - BRASÍLIA - DF - BRASIL
 Tel.: 55 - 61 - 3312-3895 Fax.: 55 - 61 - 3312-3372
 HOME PAGE: <http://www.infraero.gov.br>

***Anexo C – Dados de Tráfego –Preliminar
DAESP***

Movimentação nos aeroportos

Jundiaí				Registro			
	Aeronaves	Carga	Passageiros		Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	24658	127003	2511	2005	0	0	0
2006	32252	82038	2546	2006	0	0	0
2007	37616	243873	8082	2007	0	0	0
2008	65002	404125	17496	2008	0	0	0
Amarais (Campinas)				São José do Rio Preto			
	Aeronaves	Carga	Passageiros		Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	10769	26025	2744	2005	13040	836558	229517
2006	14779	79835	3576	2006	14539	842068	324377
2007	37963	24159	20442	2007	17184	780682	324088
2008	46760	0	26543	2008	16779	775386	304381
Bragança				Araçatuba			
	Aeronaves	Carga	Passageiros		Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	33460	880	45886	2005	7490	18667	33757
2006	31826	0	45176	2006	7614	18797	30346
2007	30771	0	37525	2007	9900	40735	78932
2008	31513	0	33744	2008	10097	38626	74798
Piracicaba				Lins			
	Aeronaves	Carga	Passageiros		Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	7506	0	9861	2005	2558	0	6609
2006	9526	0	10575	2006	2781	0	7017
2007	12357	0	11243	2007	2277	0	6298
2008	10985	0	11008	2008	2799	0	7315
Ubatuba				Penápolis			
	Aeronaves	Carga	Passageiros		Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	6886	0	12405	2005	1222	0	928
2006	7014	0	12841	2006	1584	0	972
2007	9474	0	19254	2007	1660	0	986
2008	7995	0	12097	2008	2020	0	631
Sorocaba				Barretos			
	Aeronaves	Carga	Passageiros		Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	46729	144060	53813	2005	4261	135019	46629
2006	42534	152940	49682	2006	2672	0	3794
2007	40503	158115	44946	2007	2396	0	3491
2008	50419	212330	48922	2008	1997	0	3195

Itanhaém

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	6141	0	2665
2006	4001	0	4183
2007	7409	0	6881
2008	9915	0	16270

Baurú

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	20222	694658	54718
2006	27101	710983	52658
2007	21315	111760	9571
2008	24860	600	9519

Bauru Arealva

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	0	0	0
2006	154	3905	358
2007	7436	678309	55899
2008	7175	585420	42363

Avaré

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	1086	0	830
2006	1310	0	1779
2007	1532	0	1271
2008	1266	0	917

Botucatu

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	2366	0	3160
2006	2037	0	1030
2007	2143	0	2082
2008	2009	0	1175

Marília

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	11902	369351	36942
2006	11778	379472	35631
2007	12568	258969	33794
2008	12961	234611	36263

Votuporanga

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	22354	0	1172
2006	15011	0	1180
2007	23050	0	1943
2008	17618	0	2061

São Carlos

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	1338	0	2121
2006	1852	0	1237
2007	2697	0	1438
2008	2584	0	1756

Franca

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	3073	0	5316
2006	4273	0	18982
2007	4365	0	8305
2008	3118	0	6776

Araraquara

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	7328	449478	14938
2006	9548	699592	57888
2007	6531	457447	8340
2008	7431	462611	6470

Ribeirão Preto

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	23993	961926	467256
2006	21817	742256	318434
2007	28049	895064	391207
2008	33357	637127	428153

Presidente Prudente

	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	9798	35585	36374
2006	9570	32541	35423
2007	9387	41292	61656
2008	10754	98127	127468

Ourinhos			
	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	1287	0	1517
2006	1475	0	2096
2007	1451	0	1603
2008	2082	0	1538

São Manoel			
	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	880	0	789
2006	823	0	660
2007	1002	0	776
2008	810	0	639

Dracena			
	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	298	0	504
2006	344	0	646
2007	373	0	582
2008	386	0	362

Presidente Epitacio			
	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	659	0	1165
2006	649	0	991
2007	512	0	654
2008	396	0	432

Andradina			
	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	1317	0	1972
2006	1161	0	1723
2007	1552	0	2015
2008	1794	0	2618

Assis			
	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	4911	0	8472
2006	3810	0	7908
2007	3596	0	6224
2008	4828	0	6095

Tupã			
	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	389	0	327
2006	522	0	624
2007	631	0	958
2008	1186	0	1130

Total			
	Aeronaves	Carga	Passageiros
2005	277921	3799210	1084898
2006	284357	3744427	1034333
2007	337700	3690405	1150486
2008	390896	3448963	1232135

***Anexo D – Dados de Tráfego - Estatísticas
DAESP***

Aeronaves - Tráfego Regular									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Araçatuba	2502	2392	2837	2864	2645	2521	3736	2716	575
Araraquara	0	981	2714	3120	2160	2801	849	0	0
Assis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avaré/Arandu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Barretos	18	12	0	0	1096	0	0	0	0
Bauru	7875	6578	6288	4862	4835	5166	284	0	0
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	88	5890	4932	1094
Botucatu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bragança Pta.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Campinas (Am.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dracena	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Franca	1130	662	0	0	0	1292	556	426	0
Itanhaém	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jundiaí	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lins	0	0	0	0	0	72	82	0	0
Marília	5957	5733	4140	4044	4233	4617	3932	4087	901
Ourinhos	0	0	0	0	0	36	0	0	0
Penápolis	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Piracicaba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres.Epítácio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres. Prudente	5227	4193	3137	2686	2552	2447	2525	3866	925
Ribeirão Preto	17374	13028	5476	6445	7279	6867	10041	13120	3727
São Carlos	0	0	0	0	221	0	0	0	0
S. J. R. Preto	9456	7705	4766	4830	4601	6157	5217	3584	908
São Manuel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sorocaba	645	478	315	858	1029	619	246	184	35
Tupã	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ubatuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Urubupungá	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Aeronaves - Tráfego Não Regular									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	1664	1927	2315	1592	1317	1157	1552	1794	604
Araçatuba	5690	5103	4141	4293	4283	4509	5784	7016	1559
Araraquara	4552	5147	4704	4454	4265	5486	4524	5408	1576
Assis	4455	4014	3480	3354	3792	3183	3484	4167	985
Avaré/Arandu	874	1074	1103	1131	996	1182	1340	1146	364
Barretos	3122	3109	3256	2466	2959	2400	2282	1997	385
Bauru	12780	12833	12309	11003	13199	14873	13074	12028	2842
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	22	1196	1456	324
Botucatu	2191	2353	2520	2568	2327	2014	2126	2007	401
Bragança Pta.	18052	18029	16730	16701	22048	20328	17489	16829	4024
Campinas (Am.)	17568	10882	7760	7118	6852	8102	14323	17664	5110
Dracena	260	261	233	286	298	330	345	352	141
Franca	2347	2207	2133	2615	3012	2893	3290	2517	622
Itanhaém	2491	3543	3042	3766	3177	3167	4457	5781	2100
Jundiaí	19207	12473	14246	13211	15275	22905	29440	46271	12768
Lins	2783	2634	2658	2499	2558	2709	2195	2796	580
Marília	6876	6454	4567	5019	5575	5479	6017	6036	1460
Ourinhos	1811	1865	1602	1207	1287	1439	1451	2076	401
Penápolis	2170	1685	1862	1484	1216	1554	1645	2018	231
Piracicaba	12328	9808	7078	5871	5534	6308	7599	6865	1154
Pres.Epitácio	667	175	365	896	659	649	512	396	162
Pres. Prudente	7635	7736	6143	5832	6382	6230	5914	6312	1453
Ribeirão Preto	16669	15889	15974	15277	15314	13768	16955	18945	4341
São Carlos	1161	734	837	1048	1117	1845	2683	2273	449
S. J. R. Preto	10679	11247	9878	9478	7589	7714	9357	10209	1948
São Manuel	758	771	784	1024	707	619	801	627	195
Sorocaba	19789	19314	17156	17150	17523	18453	18859	20364	4688
Tupã	449	387	277	245	389	522	631	1186	223
Ubatuba	4398	5024	4638	4002	6886	7014	9474	7995	2144
Urubupungá	1583	1941	1017	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	3281	3932	3905	4550	7218	5411	7862	6386	1819

Aeronaves - Toque Arremetida									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	17	21	4	0	0	4	0	0	0
Araçatuba	244	350	468	672	562	584	380	365	186
Araraquara	702	2385	2602	768	903	1261	1158	2023	415
Assis	521	783	849	743	1119	627	112	661	205
Avaré/Arandu	38	120	118	64	90	128	192	120	18
Barretos	304	508	368	166	206	272	114	0	0
Bauru	2816	3513	2615	1806	2188	7062	7957	12832	2116
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	44	350	787	61
Botucatu	195	224	183	66	39	23	17	2	0
Bragança Pta.	33915	18850	7346	6815	11412	11488	13282	14684	4687
Campinas (Am.)	5029	6402	5557	5553	3917	6677	23640	29096	7494
Dracena	6	0	84	126	0	14	28	34	38
Franca	451	311	222	334	61	88	519	175	100
Itanhaém	1086	4260	3018	5202	2964	834	2952	4134	1140
Jundiaí	19672	11908	8664	9454	9383	9347	8176	18731	4620
Lins	0	0	0	0	0	0	0	3	0
Marília	1664	2209	1483	2073	2094	1682	2619	2838	346
Ourinhos	234	264	217	55	0	0	0	6	0
Penápolis	265	125	187	21	6	30	15	0	0
Piracicaba	9352	11224	5502	2134	1972	3218	4758	4120	59
Pres.Epítácio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres. Prudente	1347	970	343	733	864	893	948	576	355
Ribeirão Preto	865	1196	1004	1734	1358	1182	1053	1292	444
São Carlos	0	0	0	0	0	7	14	311	80
S. J. R. Preto	2432	5520	1854	1970	850	668	2610	2986	282
São Manuel	339	189	179	197	173	204	201	183	34
Sorocaba	44471	42246	37864	29836	28177	23462	21398	29871	6256
Tupã	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ubatuba	0	0	67	22	0	0	0	0	0
Urubupungá	0	31	2	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	6174	8652	9254	12009	15136	9600	15188	11232	438

Aeronaves - Total									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	1681	1948	2319	1592	1317	1161	1552	1794	604
Araçatuba	5934	7845	7446	7829	7490	7614	9900	10097	2320
Araraquara	5254	8513	10020	8342	7328	9548	6531	7431	1991
Assis	4976	4797	4329	4097	4911	3810	3596	4828	1190
Avaré/Arandu	912	1194	1221	1195	1086	1310	1532	1266	382
Barretos	3426	3629	3624	2632	4261	2672	2396	1997	385
Bauru	15596	22924	21212	17671	20222	27101	21315	24860	4958
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	154	7436	7175	1479
Botucatu	2386	2577	2703	2634	2366	2037	2143	2009	401
Bragança Pta.	51967	36879	24076	23516	33460	31816	30771	31513	8711
Campinas (Am.)	22597	17284	13317	12671	10769	14779	37963	46760	12604
Dracena	266	261	317	412	298	344	373	386	179
Franca	2798	3180	2355	2949	3073	4273	4365	3118	722
Itanhaém	3577	7803	6060	8968	6141	4001	7409	9915	3240
Jundiaí	38879	24381	22910	22665	24658	32252	37616	65002	17388
Lins	2783	2634	2658	2499	2558	2781	2277	2799	580
Marília	8540	14396	10190	11136	11902	11778	12568	12961	2707
Ourinhos	2045	2129	1819	1262	1287	1475	1451	2082	401
Penápolis	2435	1810	2049	1505	1222	1584	1660	2020	231
Piracicaba	21680	21032	12580	8005	7506	9526	12357	10985	1213
Pres.Epitácio	667	175	365	896	659	649	512	396	162
Pres. Prudente	8982	12899	9623	9251	9798	9570	9387	10754	2733
Ribeirão Preto	17534	30113	22454	23456	23951	21817	28049	33357	8512
São Carlos	1161	734	837	1048	1338	1852	2697	2584	529
S. J. R. Preto	13111	24472	16498	16278	13040	14539	17184	16779	3138
São Manuel	1097	960	963	1221	880	823	1002	810	229
Sorocaba	64260	62038	55335	47844	46729	42534	40503	50419	10979
Tupã	449	387	277	245	389	522	631	1186	223
Ubatuba	4398	5024	4705	4024	6886	7014	9474	7995	2144
Urubupungá	1583	1972	1019	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	9455	12584	13159	16559	22354	15011	23050	17618	2257

Passageiros - Vôo Regular									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Araçatuba	49877	42212	23000	21849	27835	23659	71551	65684	11215
Araraquara	0	3387	7606	9198	6940	48329	2088	0	0
Assis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avaré/Arandu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Barretos	536	334	0	0	42208	0	0	0	0
Bauru	99568	82738	49160	43417	48519	43991	2470	0	0
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	326	52118	42216	9062
Botucatu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bragança Pta.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Campinas (Am.)	0	0	0	0	0	0	0	2203	0
Dracena	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Franca	3456	2237	0	0	0	14773	4330	3919	0
Itanhaém	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jundiaí	0	0	665	0	0	0	0	0	0
Lins	0	0	0	0	0	227	227	0	0
Marília	40690	45573	29112	26359	31081	30221	28776	31480	6513
Ourinhos	0	0	0	0	0	105	0	0	0
Penápolis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piracicaba	0	0	0	0	1778	0	538	0	0
Pres.Epítácio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres. Prudente	57649	43853	27178	26659	30480	28180	54876	120531	34062
Ribeirão Preto	393246	352468	249924	292703	447235	300411	361020	395783	91087
São Carlos	16	0	0	0	1314	0	0	0	136
S. J. R. Preto	182049	171712	131151	145958	221567	313000	293507	273662	58280
São Manuel	0	0	0	0	41	15	0	0	0
Sorocaba	10170	7128	494	4305	7427	2479	0	0	0
Tupã	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ubatuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Urubupungá	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Passageiros - Vôo Não Regular									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	3010	4272	3774	2724	1972	1723	2015	2618	523
Araçatuba	9725	5964	5381	6382	5922	6687	7381	9114	1964
Araraquara	14266	10081	8522	8156	7998	9559	6252	6470	1808
Assis	16858	8965	7250	7747	8472	7908	6224	6095	1657
Avaré/Arandu	804	1363	1251	1048	830	1779	1271	917	311
Barretos	5257	5579	4052	3574	4421	3794	3491	3195	574
Bauru	6815	6500	5500	5004	6199	8667	7101	9519	2296
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	32	3781	147	13
Botucatu	2274	2872	2315	3052	3160	1030	2082	1175	138
Bragança Pta.	38298	42128	32903	34517	45886	45176	37525	33744	7921
Campinas (Am.)	3700	3738	2158	2178	2744	3576	20442	24340	7264
Dracena	375	451	343	406	504	646	582	362	61
Franca	2406	2176	1956	3914	5316	4209	3975	2857	682
Itanhaém	3196	4336	3058	3159	2665	4183	6881	16270	4744
Jundiaí	13553	7940	8337	3987	2511	2546	8082	17496	4753
Lins	6925	6009	5582	5657	6609	6790	6071	7315	1437
Marília	7566	6665	5626	5699	5843	5410	5018	4783	889
Ourinhos	1534	1772	1565	1432	1517	1991	1603	1538	204
Penápolis	947	924	903	1115	928	972	986	631	48
Piracicaba	25547	17420	11864	10655	8083	10575	10705	11008	1494
Pres.Epitácio	972	291	556	1549	1165	991	654	432	488
Pres. Prudente	8446	10260	6046	5535	5894	7243	6780	6937	1606
Ribeirão Preto	20008	19194	18228	18621	17052	18023	30187	32380	6422
São Carlos	2709	894	670	641	807	1237	1438	1756	233
S. J. R. Preto	26344	19282	10197	8843	7950	11377	30581	30719	7199
São Manuel	1378	1124	964	1117	748	645	776	639	129
Sorocaba	52950	47185	35793	43208	46386	47203	44946	48922	14756
Tupã	375	361	233	235	327	624	958	1130	242
Ubatuba	5289	7022	4654	6065	12405	12841	19254	12097	3979
Urubupungá	1902	2285	884	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	3180	2097	1129	1511	1172	1180	1943	2061	346

Passageiros - Trânsito									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	184	257	417	293	319	301	278	226	70
Araçatuba	44868	23838	4661	5717	3695	1094	5786	792	212
Araraquara	1699	8111	17684	21157	13135	14232	8084	3150	1081
Assis	6982	1315	839	815	1281	1249	1891	1916	544
Avaré/Arandu	504	296	319	250	328	368	381	391	116
Barretos	768	895	996	611	25126	608	409	303	89
Bauru	48712	43092	24110	21674	25052	24767	2157	646	74
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	15	50746	45103	8888
Botucatu	426	285	298	238	279	242	352	1126	156
Bragança Pta.	864	535	601	550	2354	950	642	397	121
Campinas (Am.)	515	519	431	626	671	456	623	391	115
Dracena	54	40	33	45	67	61	70	50	4
Franca	4942	4131	149	180	148	585	872	97	13
Itanhaém	128	229	73	258	1386	293	157	38	14
Jundiaí	1916	844	926	859	852	982	1284	1535	417
Lins	281	306	278	309	317	440	316	187	51
Marília	39077	28933	16573	17419	24048	24234	29943	25085	5699
Ourinhos	238	251	161	188	98	275	218	158	43
Penápolis	342	209	117	155	91	121	163	206	20
Piracicaba	1164	707	730	548	465	645	530	378	82
Pres.Epitácio	204	48	91	141	75	137	124	103	44
Pres. Prudente	22298	16188	6901	3568	4808	1878	3699	23507	4755
Ribeirão Preto	225073	153988	60296	48755	33427	28003	71008	58699	19020
São Carlos	362	243	496	695	2504	777	313	259	41
S. J. R. Preto	141718	118077	90791	98864	89831	63631	56953	25226	6899
São Manuel	168	162	215	141	155	169	200	161	42
Sorocaba	2721	2961	1752	1495	1796	2520	2937	3233	533
Tupã	61	52	44	58	85	79	101	41	2
Ubatuba	1066	828	2140	458	874	513	720	2393	1503
Urubupungá	325	317	292	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	829	148	144	140	159	212	177	223	21

Passageiros - Conexão									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	0	0	0	34	0	0	0	0	0
Araçatuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Araraquara	0	0	0	0	0	0	21	0	0
Assis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avaré/Arandu	6	0	0	0	0	0	0	0	0
Barretos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bauru	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Botucatu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bragança Pta.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Campinas (Am.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dracena	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Franca	0	0	5	0	0	0	176	22	0
Itanhaém	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jundiaí	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lins	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marília	23	50	0	0	0	0	0	0	0
Ourinhos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Penápolis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piracicaba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres.Epitácio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres. Prudente	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ribeirão Preto	7460	3343	0	2836	4222	8258	7699	13897	3389
São Carlos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. J. R. Preto	0	0	0	0	0	0	24974	5625	139
São Manuel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sorocaba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tupã	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ubatuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Urubupungá	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Passageiros - Total									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	3010	4272	3774	2724	1972	1723	2015	2618	523
Araçatuba	59602	48176	28381	28231	33757	30346	78932	74798	13179
Araraquara	14266	13468	16128	17354	14938	57888	8340	6470	1808
Assis	16858	8965	7250	7747	8472	7908	6224	6095	1657
Avaré/Arandu	804	1363	1251	1048	830	1779	1271	917	311
Barretos	5793	5913	4052	3574	46629	3794	3491	3195	574
Bauru	106383	89238	54660	48421	54718	52658	9571	9519	2296
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	358	55899	42363	9075
Botucatu	2274	2872	2315	3052	3160	1030	2082	1175	138
Bragança Pta.	38298	42128	32903	34517	45886	45176	37525	33744	7921
Campinas (Am.)	3700	3738	2158	2178	2744	3576	20442	26543	7264
Dracena	375	451	343	406	504	646	582	362	61
Franca	5862	4413	1956	3914	5316	18982	8305	6776	682
Itanhaém	3196	4336	3058	3159	2665	4183	6881	16270	4744
Jundiaí	13553	7940	9002	3987	2511	2546	8082	17496	4753
Lins	6925	6009	5582	5657	6609	7017	6298	7315	1437
Marília	48256	52238	34738	32058	36924	35631	33794	36263	7402
Ourinhos	1534	1772	1565	1432	1517	2096	1603	1538	204
Penápolis	947	924	903	1115	928	972	986	631	48
Piracicaba	25547	17420	11864	10655	9861	10575	11243	11008	1494
Pres.Epítácio	972	291	556	1549	1165	991	654	432	488
Pres. Prudente	66095	54113	33224	32194	36374	35423	61656	127468	35668
Ribeirão Preto	413254	371662	268152	311324	464287	318434	391207	428163	97509
São Carlos	2725	894	670	641	2121	1237	1438	1756	369
S. J. R. Preto	208393	190994	141348	154801	229517	324377	324088	304381	65479
São Manuel	1378	1124	964	1117	789	660	776	639	129
Sorocaba	63120	54313	36287	47513	53813	49682	44946	48922	14756
Tupã	375	361	233	235	327	624	958	1130	242
Ubatuba	5289	7022	4654	6065	12405	12841	19254	12097	3979
Urubupungá	1902	2285	884	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	3180	2097	1129	1511	1172	1180	1943	2061	346

Carga (kg)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Araçatuba	717965	226397	13624	13859	18667	18797	40735	38626	0
Araraquara	240955	240795	442502	462477	449478	699592	457447	462611	0
Assis	98702	11463	0	0	0	0	0	0	0
Avaré/Arandu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Barretos	0	0	0	0	135019	0	0	0	0
Bauru	1388860	1102889	730498	642647	694658	710983	111760	600	0
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	3905	678309	585420	0
Botucatu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bragança Pta.	0	134	178	601	880	0	0	0	0
Campinas (Am.)	2054	1645	113498	113135	26025	79835	24159	0	0
Dracena	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Franca	31169	12480	0	0	0	0	0	0	0
Itanhaém	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jundiaí	26587	9240	10029	80887	127003	82038	243873	404125	0
Lins	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marília	576302	572672	330869	296740	369351	379472	258969	234611	0
Ourinhos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Penápolis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piracicaba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres.Epitácio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres. Prudente	118032	96174	45235	45092	35585	32541	41292	98127	0
Ribeirão Preto	943160	1072799	644942	920357	970396	742256	895064	637127	0
São Carlos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. J. R. Preto	364258	304054	298787	563637	836558	842068	780682	775386	0
São Manuel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sorocaba	404885	199580	16318	72791	144060	152940	158115	212330	0
Tupã	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ubatuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Urubupungá	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Correio (kg)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Andradina	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Araçatuba	0	0	0	0	0	1237	0	0	0
Araraquara	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Assis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avaré/Arandu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Barretos	0	0	0	0	49208	0	0	0	0
Bauru	1828490	1545923	1013869	529653	0	0	0	0	0
Baurú/Arealva	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Botucatu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bragança Pta.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Campinas (Am.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dracena	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Franca	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Itanhaém	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jundiaí	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lins	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marília	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ourinhos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Penápolis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piracicaba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres.Epitácio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pres. Prudente	1644743	902255	0	0	0	0	0	0	0
Ribeirão Preto	1979042	1008064	0	0	0	0	0	0	0
São Carlos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. J. R. Preto	1479538	1329075	828796	693053	329429	0	0	0	0
São Manuel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sorocaba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tupã	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ubatuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Urubupungá	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Votuporanga	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Anexo E – Projeções de Demanda

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2010	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2010	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	36863	37159	0	17413	17953	15	0	2000
	Campinas (Am.)	2510	26590	29229	0	18277	18843	15	0	2000
	Itanhaém	0	17774	17916	0	5982	6167	15	0	2000
	Jundiaí	0	19113	19266	0	47878	49360	15	468522	2000
	Piracicaba	0	12025	12122	0	7103	7323	32	0	2000
	Sorocaba	0	53444	53872	190	21071	21920	32	246164	2000
	Ubatuba	0	13215	13321	0	8273	8529	24	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2010	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	74031	10075	84183	2939	7573	10492	55	43518	2000
	Barretos	0	3532	3596	0	2156	2153	15	0	2000
	Lins	0	8086	8233	0	3018	3014	15	0	2000
	Penápolis	0	698	710	2	2178	2178	15	0	2000
	S. J. R. Preto	308440	33957	342572	3878	11020	14870	122	873579	30988
	Votuporanga	0	2278	2320	0	6893	6885	15	0	2000
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2010	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1030	1052	0	1246	1241	15	0	2000
	Bauru	0	10697	10916	0	13081	13025	51	678	2000
	Baurú/Arealva	48535	165	48580	5374	1583	6918	62	661209	39695
	Botucatu	0	1320	1347	0	2183	2173	15	0	2000
	Marília	36192	5375	41585	4453	6564	10962	51	264984	12901
	Ourinhos	0	1728	1764	0	2258	2248	15	0	2000
	São Manoel	0	718	733	0	682	679	15	0	2000
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2010	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	7239	7321	0	6037	5877	51	514950	2000
	Franca	4451	3197	7667	465	2810	3198	32	0	2000
	Ribeirão Preto	449556	36231	484460	14315	21149	34847	112	709211	30988
	São Carlos	0	1965	1987	0	2537	2470	15	0	2000
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2010	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	2928	3000	0	1942	1940	15	0	2000
	Assis	0	6817	6984	0	4511	4507	15	0	2000
	Dracena	0	405	415	0	381	381	15	0	2000
	Pres.Epitácio	0	483	495	0	429	428	15	0	2000
	Pres. Prudente	138568	7759	146050	4158	6833	11008	58	113973	13000
	Tupã	0	1264	1295	0	1284	1283	15	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	15	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2011	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2011	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	38529	38993	0	17713	18542	15	0	2000
	Campinas (Am.)	2680	27791	30672	0	18592	19462	15	0	2000
	Itanhaém	0	18577	18801	0	6085	6369	15	0	2000
	Jundiaí	0	19977	20218	0	48702	50981	15	504471	2000
	Piracicaba	0	12569	12720	0	7226	7564	32	0	2000
	Sorocaba	0	55859	56532	193	21434	22640	32	265053	2000
	Ubatuba	0	13812	13979	0	8415	8809	24	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2011	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	78595	10592	89308	3057	7868	10894	55	46191	2000
	Barretos	0	3713	3815	0	2240	2235	15	0	2000
	Lins	0	8502	8734	0	3136	3130	15	0	2000
	Penápolis	0	733	753	2	2263	2261	15	0	2000
	S. J. R. Preto	327453	35702	363429	4034	11449	15439	123	927245	31441
	Votuporanga	0	2395	2461	0	7162	7148	15	0	2000
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2011	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1092	1126	0	1300	1291	15	0	2000
	Bauru	0	11339	11690	0	13641	13555	52	720	2000
	Baurú/Arealva	52041	175	52023	5610	1651	7199	63	702708	39847
	Botucatu	0	1400	1443	0	2276	2262	15	0	2000
	Marília	38806	5698	44532	4649	6846	11408	52	281615	12950
	Ourinhos	0	1832	1889	0	2354	2339	15	0	2000
	São Manoel	0	761	785	0	711	707	15	0	2000
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2011	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	7658	7787	0	6379	6127	52	543301	2000
	Franca	4744	3382	8155	485	2969	3334	32	0	2000
	Ribeirão Preto	479124	38325	515326	14952	22345	36327	113	748256	31441
	São Carlos	0	2078	2113	0	2681	2575	15	0	2000
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2011	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	3097	3211	0	2021	2018	15	0	2000
	Assis	0	7209	7475	0	4694	4687	15	0	2000
	Dracena	0	428	444	0	396	396	15	0	2000
	Pres.Epitácio	0	511	530	0	446	445	15	0	2000
	Pres. Prudente	148574	8205	156334	4313	7110	11448	59	122831	13000
	Tupã	0	1337	1386	0	1336	1334	15	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	15	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2012	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2012	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	40270	40919	0	18018	19151	15	0	2000
	Campinas (Am.)	2861	29048	32186	0	18912	20101	15	0	2000
	Itanhaém	0	19417	19729	0	6189	6579	15	0	2000
	Jundiaí	0	20880	21216	0	49541	52656	15	543180	2000
	Piracicaba	0	13137	13348	0	7350	7812	33	0	2000
	Sorocaba	0	58384	59324	196	21803	23383	33	285390	2000
	Ubatuba	0	14437	14669	0	8560	9098	25	0	2000
Ano 2012	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2012	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	83440	11137	94746	3179	8175	11311	56	49028	2000
	Barretos	0	3904	4047	0	2327	2321	15	0	2000
	Lins	0	8938	9266	0	3258	3250	15	0	2000
	Penápolis	0	771	799	2	2351	2348	15	0	2000
	S. J. R. Preto	347638	37536	385555	4196	11895	16031	124	984208	31900
	Votuporanga	0	2518	2611	0	7441	7422	15	0	2000
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
Ano 2012	Ano									
	2012	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1158	1206	0	1355	1344	15	0	2000
	Bauru	0	12020	12518	0	14226	14105	52	765	2000
	Baurú/Arealva	55800	186	55709	5856	1722	7491	63	746810	40000
	Botucatu	0	1484	1545	0	2374	2354	15	0	2000
	Marília	41609	6040	47688	4853	7139	11871	52	299289	13000
	Ourinhos	0	1942	2023	0	2455	2435	15	0	2000
	São Manoel	0	807	840	0	742	735	15	0	2000
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
Ano 2012	Ano									
	2012	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	8100	8283	0	6739	6387	52	573211	2000
	Franca	5056	3577	8675	507	3137	3476	32	0	2000
	Ribeirão Preto	510636	40540	548159	15618	23609	37870	114	789450	31900
	São Carlos	0	2199	2248	0	2833	2684	15	0	2000
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2012	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	3275	3437	0	2103	2098	15	0	2000
Ano 2012	Assis	0	7624	8002	0	4884	4874	15	0	2000
	Dracena	0	453	475	0	413	412	15	0	2000
	Pres.Epitácio	0	540	567	0	464	463	15	0	2000
	Pres. Prudente	159304	8677	167342	4473	7398	11905	60	132377	13000
	Tupã	0	1414	1483	0	1390	1387	15	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	15	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2013	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2013	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	42090	42939	0	18328	19780	15	0	2000
	Campinas (Am.)	3054	30360	33776	0	19238	20762	15	0	2000
	Itanhaém	0	20294	20703	0	6296	6795	15	0	2000
	Jundiaí	0	21823	22263	0	50393	54385	15	584858	2000
	Piracicaba	0	13731	14008	0	7477	8069	34	0	2000
	Sorocaba	0	61022	62253	199	22178	24151	34	307288	2000
	Ubatuba	0	15089	15393	0	8707	9397	26	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2013	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	88583	11709	100514	3307	8493	11744	57	52040	2029
	Barretos	0	4105	4293	0	2417	2410	15	0	2029
	Lins	0	9398	9830	0	3385	3374	15	0	2029
	Penápolis	0	811	848	2	2443	2438	15	0	2029
	S. J. R. Preto	369068	39465	409028	4364	12358	16645	125	1044669	32366
	Votuporanga	0	2648	2770	0	7730	7706	15	0	2029
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2013	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1227	1291	0	1413	1399	15	0	2008
	Bauru	0	12742	13405	0	14836	14678	52	813	2008
	Baurú/Arealva	59831	197	59657	6113	1796	7796	63	793681	40153
	Botucatu	0	1573	1655	0	2475	2449	15	0	2008
	Marília	44615	6402	51067	5065	7445	12354	52	318073	13050
	Ourinhos	0	2059	2166	0	2561	2533	15	0	2008
	São Manoel	0	855	900	0	773	765	15	0	2008
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2013	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	8569	8811	0	7121	6658	52	604769	2029
	Franca	5389	3784	9228	530	3314	3623	32	0	2029
	Ribeirão Preto	544220	42883	583084	16314	24944	39478	115	832913	32366
	São Carlos	0	2326	2391	0	2993	2798	15	0	2029
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2013	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	3463	3679	0	2188	2182	15	0	2000
	Assis	0	8063	8565	0	5081	5069	15	0	2000
	Dracena	0	479	509	0	429	428	15	0	2000
	Pres.Epitácio	0	571	607	0	483	482	15	0	2000
	Pres. Prudente	170808	9177	179125	4639	7697	12381	61	142665	13000
	Tupã	0	1495	1588	0	1446	1443	15	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	15	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2014	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2014	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	43993	45059	0	18644	20430	16	0	2000
	Campinas (Am.)	3260	31732	35443	0	19569	21443	16	0	2000
	Itanhaém	0	21211	21726	0	6404	7018	16	0	2000
	Jundiaí	0	22810	23363	0	51261	56171	16	629735	2000
	Piracicaba	0	14351	14699	0	7605	8334	34	0	2000
	Sorocaba	0	63780	65327	203	22560	24944	34	330867	2000
	Ubatuba	0	15771	16153	0	8857	9706	26	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2014	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	94044	12310	106633	3440	8824	12194	57	55237	2059
	Barretos	0	4316	4555	0	2512	2502	15	0	2059
	Lins	0	9880	10428	0	3516	3503	15	0	2059
	Penápolis	0	852	900	3	2538	2531	15	0	2059
	S. J. R. Preto	391818	41493	433931	4539	12840	17282	127	1108846	32839
	Votuporanga	0	2784	2938	0	8032	8001	15	0	2059
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2014	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1301	1383	0	1474	1455	15	0	2015
	Bauru	0	13507	14355	0	15471	15275	53	865	2015
	Baurú/Arealva	64152	209	63885	6381	1873	8112	64	843494	40307
	Botucatu	0	1667	1772	0	2582	2549	15	0	2015
	Marília	47838	6787	54686	5288	7764	12856	53	338036	13100
	Ourinhos	0	2182	2319	0	2670	2636	15	0	2015
	São Manoel	0	907	964	0	806	796	15	0	2015
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2014	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	9064	9372	0	7523	6941	53	638064	2059
	Franca	5743	4002	9816	553	3502	3777	32	0	2059
	Ribeirão Preto	580013	45361	620233	17040	26355	41155	116	878768	32839
	São Carlos	0	2460	2544	0	3162	2917	15	0	2059
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2014	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	3663	3938	0	2276	2270	15	0	2000
	Assis	0	8527	9168	0	5287	5272	15	0	2000
	Dracena	0	506	545	0	447	445	15	0	2000
	Pres.Epitácio	0	604	650	0	502	501	15	0	2000
	Pres. Prudente	183143	9705	191737	4811	8009	12876	62	153753	13000
	Tupã	0	1581	1700	0	1505	1500	15	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	15	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2015	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2015	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	45981	47284	0	18965	21101	16	0	2000
	Campinas (Am.)	3480	33167	37193	0	19906	22148	16	0	2000
	Itanhaém	0	22170	22798	0	6515	7248	16	0	2000
	Jundiaí	0	23841	24516	0	52143	58016	16	678054	2000
	Piracicaba	0	15000	15425	0	7736	8608	35	0	2000
	Sorocaba	0	66663	68552	206	22948	25764	35	356254	2000
	Ubatuba	0	16484	16951	0	9010	10024	27	0	2000
Ano 2015	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2015	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	99841	12943	113125	3578	9168	12661	58	58631	2089
	Barretos	0	4537	4832	0	2609	2598	15	0	2089
	Lins	0	10388	11063	0	3653	3637	15	0	2089
	Penápolis	0	896	954	3	2637	2628	15	0	2089
	S. J. R. Preto	415971	43625	460349	4722	13340	17944	128	1176964	33319
	Votuporanga	0	2927	3117	0	8344	8308	15	0	2089
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
Ano 2015	Ano									
	2015	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1379	1481	0	1537	1514	15	0	2023
	Bauru	0	14319	15372	0	16134	15896	53	919	2023
	Baurú/Arealva	68786	221	68413	6661	1953	8442	64	896432	40462
	Botucatu	0	1767	1898	0	2692	2652	15	0	2023
	Marília	51293	7195	58562	5520	8097	13378	53	359251	13150
	Ourinhos	0	2313	2484	0	2785	2744	15	0	2023
	São Manoel	0	961	1032	0	841	829	15	0	2023
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
Ano 2015	Ano									
	2015	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	9588	9970	0	7949	7236	53	673192	2089
	Franca	6121	4234	10441	578	3700	3938	33	0	2089
	Ribeirão Preto	618161	47983	659750	17799	27846	42903	117	927148	33319
	São Carlos	0	2602	2706	0	3341	3041	15	0	2089
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2015	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	3874	4215	0	2368	2360	16	0	2000
Ano 2015	Assis	0	9018	9814	0	5501	5482	16	0	2000
	Dracena	0	536	583	0	465	463	16	0	2000
	Pres. Epitácio	0	639	696	0	523	521	16	0	2000
	Pres. Prudente	196368	10264	205238	4990	8333	13390	63	165703	13000
	Tupã	0	1672	1819	0	1566	1560	16	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	16	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2016	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2016	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	48059	49619	0	19291	21794	16	0	2000
	Campinas (Am.)	3715	34665	39030	0	20248	22875	16	0	2000
	Itanhaém	0	23172	23924	0	6627	7486	16	0	2000
	Jundiaí	0	24918	25727	0	53041	59921	16	730082	2000
	Piracicaba	0	15678	16187	0	7869	8890	36	0	2000
	Sorocaba	0	69676	71937	209	23344	26610	36	383590	2000
	Ubatuba	0	17229	17788	0	9165	10354	27	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2016	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	105995	13608	120013	3722	9525	13146	58	62232	2119
	Barretos	0	4770	5126	0	2711	2698	16	0	2119
	Lins	0	10922	11737	0	3796	3777	16	0	2119
	Penápolis	0	942	1012	3	2740	2729	16	0	2119
	S. J. R. Preto	441612	45866	488377	4912	13859	18631	129	1249267	33805
	Votuporanga	0	3077	3307	0	8669	8626	16	0	2119
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2016	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1462	1586	0	1603	1576	15	0	2031
	Bauru	0	15178	16462	0	16826	16541	54	976	2031
	Baurú/Arealva	73755	234	73261	6953	2037	8785	65	952694	40617
	Botucatu	0	1874	2032	0	2808	2760	15	0	2031
	Marília	54998	7627	62712	5762	8444	13922	54	381798	13201
	Ourinhos	0	2452	2660	0	2904	2855	15	0	2031
	São Manoel	0	1019	1105	0	877	862	15	0	2031
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2016	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	10142	10605	0	8398	7543	54	710254	2119
	Franca	6524	4478	11106	604	3909	4105	33	0	2119
	Ribeirão Preto	658817	50756	701785	18592	29421	44725	117	978191	33805
	São Carlos	0	2753	2878	0	3530	3170	15	0	2119
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2016	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	4096	4512	0	2464	2455	16	0	2000
	Assis	0	9537	10505	0	5724	5701	16	0	2000
	Dracena	0	566	624	0	484	482	16	0	2000
	Pres.Epitácio	0	676	745	0	544	542	16	0	2000
	Pres. Prudente	210549	10855	219689	5175	8670	13926	63	178582	13000
	Tupã	0	1768	1948	0	1629	1623	16	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	16	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2017	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2017	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	50231	52068	0	19623	22509	17	0	2000
	Campinas (Am.)	3966	36232	40957	0	20597	23626	17	0	2000
	Itanhaém	0	24219	25105	0	6741	7732	17	0	2000
	Jundiaí	0	26044	26997	0	53954	61889	17	786101	2000
	Piracicaba	0	16386	16986	0	8005	9182	37	0	2000
	Sorocaba	0	72825	75489	213	23745	27484	37	413023	2000
	Ubatuba	0	18007	18666	0	9323	10694	28	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2017	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	112529	14307	127319	3872	9896	13649	59	66056	2150
	Barretos	0	5016	5438	0	2817	2801	16	0	2150
	Lins	0	11483	12451	0	3944	3921	16	0	2150
	Penápolis	0	991	1074	3	2846	2833	16	0	2150
	S. J. R. Preto	468834	48223	518110	5109	14399	19345	130	1326012	34299
	Votuporanga	0	3235	3508	0	9007	8957	16	0	2150
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2017	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1550	1698	0	1672	1640	16	0	2039
	Bauru	0	16090	17628	0	17547	17214	54	1038	2039
	Baurú/Arealva	79083	248	78452	7258	2124	9142	65	1012486	40773
	Botucatu	0	1986	2176	0	2928	2872	16	0	2039
	Marília	58971	8085	67156	6014	8805	14487	54	405761	13251
	Ourinhos	0	2600	2848	0	3028	2971	16	0	2039
	São Manoel	0	1080	1183	0	915	897	16	0	2039
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2017	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	10728	11280	0	8873	7864	54	749356	2150
	Franca	6953	4737	11814	631	4130	4279	33	0	2150
	Ribeirão Preto	702148	53689	746497	19420	31085	46625	118	1032045	34299
	São Carlos	0	2912	3062	0	3730	3305	16	0	2150
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2017	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	4332	4830	0	2564	2553	16	0	2000
	Assis	0	10086	11244	0	5955	5929	16	0	2000
	Dracena	0	599	668	0	503	501	16	0	2000
	Pres.Epitácio	0	715	797	0	566	563	16	0	2000
	Pres. Prudente	225754	11479	235158	5368	9021	14482	64	192461	13000
	Tupã	0	1870	2085	0	1695	1688	16	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	16	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2018	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2018	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	52501	54639	0	19961	23249	17	0	2000
	Campinas (Am.)	4233	37870	42979	0	20952	24402	17	0	2000
	Itanhaém	0	25314	26345	0	6857	7986	17	0	2000
	Jundiaí	0	27221	28330	0	54883	63922	17	846419	2000
	Piracicaba	0	17127	17825	0	8143	9484	38	0	2000
	Sorocaba	0	76116	79216	216	24154	28386	38	444714	2000
	Ubatuba	0	18821	19588	0	9483	11045	29	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2018	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	119466	15042	135071	4027	10281	14172	59	70113	2182
	Barretos	0	5273	5770	0	2926	2908	16	0	2182
	Lins	0	12073	13209	0	4097	4072	16	0	2182
	Penápolis	0	1041	1139	3	2957	2942	16	0	2182
	S. J. R. Preto	497735	50701	549654	5314	14960	20086	132	1407472	34800
	Votuporanga	0	3402	3722	0	9358	9300	16	0	2182
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2018	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1643	1819	0	1743	1707	16	0	2046
	Bauru	0	17056	18878	0	18298	17913	54	1103	2046
	Baurú/Arealva	84795	263	84012	7576	2215	9513	66	1076031	40929
	Botucatu	0	2105	2330	0	3053	2989	16	0	2046
	Marília	63231	8570	71915	6278	9183	15076	54	431227	13302
	Ourinhos	0	2756	3050	0	3158	3092	16	0	2046
	São Manoel	0	1145	1267	0	954	934	16	0	2046
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2018	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	11348	11999	0	9375	8198	54	790611	2182
	Franca	7410	5011	12567	659	4363	4461	33	0	2182
	Ribeirão Preto	748328	56792	794059	20284	32843	48605	119	1088863	34800
	São Carlos	0	3080	3257	0	3940	3445	16	0	2182
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2018	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	4582	5170	0	2668	2655	16	0	2000
	Assis	0	10667	12036	0	6196	6166	16	0	2000
	Dracena	0	634	715	0	523	521	16	0	2000
	Pres.Epitácio	0	756	853	0	589	586	16	0	2000
	Pres. Prudente	242056	12140	251715	5567	9386	15061	65	207419	13000
	Tupã	0	1978	2231	0	1764	1755	16	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	16	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2019	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2019	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	54874	57337	0	20305	24012	18	0	2000
	Campinas (Am.)	4519	39581	45101	0	21312	25204	18	0	2000
	Itanhaém	0	26458	27646	0	6975	8249	18	0	2000
	Jundiaí	0	28452	29729	0	55828	66021	18	911365	2000
	Piracicaba	0	17901	18705	0	8283	9795	39	0	2000
	Sorocaba	0	79556	83127	220	24570	29319	39	478837	2000
	Ubatuba	0	19672	20555	0	9646	11408	29	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2019	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	126830	15815	143294	4189	10682	14715	60	74421	2214
	Barretos	0	5544	6121	0	3040	3020	16	0	2214
	Lins	0	12694	14014	0	4257	4228	16	0	2214
	Penápolis	0	1095	1209	3	3072	3054	16	0	2214
	S. J. R. Preto	528416	53306	583118	5528	15543	20855	133	1493936	35309
	Votuporanga	0	3576	3948	0	9722	9656	16	0	2214
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2019	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1742	1947	0	1818	1776	16	0	2054
	Bauru	0	18081	20215	0	19083	18641	55	1172	2054
	Baurú/Arealva	90920	279	89966	7908	2310	9900	66	1143564	41086
	Botucatu	0	2232	2495	0	3184	3110	16	0	2054
	Marília	67798	9085	77011	6553	9576	15688	55	458291	13353
	Ourinhos	0	2921	3266	0	3294	3217	16	0	2054
	São Manoel	0	1214	1357	0	995	972	16	0	2054
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2019	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	12004	12764	0	9906	8546	55	834138	2214
	Franca	7897	5301	13367	688	4610	4651	34	0	2214
	Ribeirão Preto	797545	60074	844650	21188	34701	50670	120	1148809	35309
	São Carlos	0	3258	3464	0	4163	3592	16	0	2214
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2019	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	4845	5534	0	2776	2761	17	0	2000
	Assis	0	11281	12883	0	6447	6413	17	0	2000
	Dracena	0	670	765	0	545	542	17	0	2000
	Pres.Epitácio	0	800	913	0	613	609	17	0	2000
	Pres. Prudente	259537	12839	269439	5774	9766	15663	66	223540	13000
	Tupã	0	2091	2389	0	1835	1825	17	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	17	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2020	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2020	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	57354	60168	0	20654	24801	18	0	2000
	Campinas (Am.)	4824	41370	47328	0	21679	26031	18	0	2000
	Itanhaém	0	27654	29011	0	7095	8519	18	0	2000
	Jundiaí	0	29737	31197	0	56789	68190	18	981294	2000
	Piracicaba	0	18710	19628	0	8425	10117	39	0	2000
	Sorocaba	0	83151	87232	223	24993	30282	39	515579	2000
	Ubatuba	0	20561	21570	0	9812	11782	30	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2020	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	134648	16628	152018	4357	11098	15279	61	78993	2246
	Barretos	0	5829	6493	0	3159	3135	16	0	2246
	Lins	0	13346	14867	0	4423	4390	16	0	2246
	Penápolis	0	1151	1282	3	3192	3171	16	0	2246
	S. J. R. Preto	560989	56045	618619	5750	16148	21654	134	1585711	35824
	Votuporanga	0	3760	4189	0	10101	10026	16	0	2246
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2020	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1846	2085	0	1896	1848	16	0	2062
	Bauru	0	19167	21648	0	19900	19398	55	1246	2062
	Baurú/Arealva	97488	296	96341	8255	2409	10302	67	1215335	41244
	Botucatu	0	2366	2672	0	3321	3237	16	0	2062
	Marília	72695	9631	82469	6841	9987	16326	55	487054	13404
	Ourinhos	0	3097	3498	0	3435	3348	16	0	2062
	São Manoel	0	1287	1453	0	1037	1011	16	0	2062
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2020	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	12697	13577	0	10466	8909	55	880061	2246
	Franca	8417	5607	14219	719	4871	4848	34	0	2246
	Ribeirão Preto	850000	63546	898465	22131	36664	52822	121	1212056	35824
	São Carlos	0	3446	3685	0	4399	3744	16	0	2246
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2020	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	5124	5924	0	2888	2871	17	0	2000
	Assis	0	11930	13791	0	6708	6669	17	0	2000
	Dracena	0	709	819	0	567	563	17	0	2000
	Pres.Epitácio	0	846	977	0	637	634	17	0	2000
	Pres. Prudente	278279	13578	288411	5988	10161	16289	67	240913	13000
	Tupã	0	2212	2557	0	1909	1898	17	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	17	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2021	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2021	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	59946	63139	0	21010	25615	18	0	2000
	Campinas (Am.)	5150	43240	49665	0	22052	26886	18	0	2000
	Itanhaém	0	28903	30443	0	7217	8799	18	0	2000
	Jundiaí	0	31081	32737	0	57767	70429	18	1056589	2000
	Piracicaba	0	19556	20597	0	8571	10449	40	0	2000
	Sorocaba	0	86909	91539	227	25423	31276	40	555139	2000
	Ubatuba	0	21490	22635	0	9981	12169	30	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2021	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	142948	17482	161274	4532	11530	15864	61	83845	2279
	Barretos	0	6129	6889	0	3282	3255	16	0	2279
	Lins	0	14031	15772	0	4595	4558	16	0	2279
	Penápolis	0	1210	1361	3	3316	3293	16	0	2279
	S. J. R. Preto	595570	58924	656282	5981	16777	22483	136	1683125	36348
	Votuporanga	0	3953	4444	0	10495	10410	16	0	2279
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2021	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	1957	2233	0	1977	1923	16	0	2070
	Bauru	0	20318	23182	0	20753	20186	56	1324	2070
	Baurú/Arealva	104529	314	103169	8617	2512	10721	67	1291611	41402
	Botucatu	0	2508	2862	0	3463	3368	16	0	2070
	Marília	77946	10209	88313	7141	10414	16989	56	517622	13456
	Ourinhos	0	3283	3746	0	3582	3484	16	0	2070
	São Manoel	0	1364	1556	0	1082	1052	16	0	2070
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2021	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	13431	14442	0	11058	9287	56	928511	2279
	Franca	8970	5931	15125	751	5147	5054	34	0	2279
	Ribeirão Preto	905904	67219	955709	23117	38738	55065	122	1278784	36348
	São Carlos	0	3645	3920	0	4648	3903	16	0	2279
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2021	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	5419	6341	0	3005	2986	17	0	2000
	Assis	0	12617	14762	0	6980	6935	17	0	2000
	Dracena	0	749	877	0	590	586	17	0	2000
	Pres.Epitácio	0	894	1046	0	663	659	17	0	2000
	Pres. Prudente	298375	14360	308718	6211	10573	16940	68	259637	13000
	Tupã	0	2339	2737	0	1987	1974	17	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	17	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2022	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2022	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	62655	66257	0	21372	26457	19	0	2000
	Campinas (Am.)	5498	45194	52117	0	22432	27769	19	0	2000
	Itanhaém	0	30210	31946	0	7341	9088	19	0	2000
	Jundiaí	0	32486	34354	0	58761	72742	19	1137662	2000
	Piracicaba	0	20439	21614	0	8718	10792	41	0	2000
	Sorocaba	0	90837	96059	231	25861	32303	41	597735	2000
	Ubatuba	0	22461	23753	0	10153	12569	31	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2022	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	151760	18381	171092	4714	11979	16471	62	88996	2312
	Barretos	0	6443	7308	0	3410	3380	17	0	2312
	Lins	0	14752	16732	0	4774	4732	17	0	2312
	Penápolis	0	1273	1443	3	3445	3419	17	0	2312
	S. J. R. Preto	632283	61952	696238	6221	17431	23345	137	1786523	36879
	Votuporanga	0	4156	4714	0	10903	10808	17	0	2312
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2022	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	2075	2391	0	2062	2001	16	0	2078
	Bauru	0	21538	24825	0	21642	21007	56	1407	2078
	Baurú/Arealva	112080	333	110480	8995	2620	11157	68	1372674	41561
	Botucatu	0	2659	3064	0	3611	3505	16	0	2078
	Marília	83577	10822	94572	7454	10861	17680	56	550108	13507
	Ourinhos	0	3480	4011	0	3735	3626	16	0	2078
	São Manoel	0	1446	1666	0	1128	1095	16	0	2078
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2022	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	14208	15362	0	11683	9682	56	979630	2312
	Franca	9560	6274	16088	784	5438	5269	35	0	2312
	Ribeirão Preto	965486	71104	1016600	24146	40929	57404	123	1349187	36879
	São Carlos	0	3856	4169	0	4911	4069	16	0	2312
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2022	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	5731	6787	0	3127	3105	17	0	2000
	Assis	0	13343	15801	0	7262	7213	17	0	2000
	Dracena	0	792	938	0	613	609	17	0	2000
	Pres.Epitácio	0	946	1120	0	690	685	17	0	2000
	Pres. Prudente	319922	15186	330456	6441	11001	17617	69	279816	13000
	Tupã	0	2474	2929	0	2067	2053	17	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	17	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2023	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2023	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	65487	69528	0	21740	27326	19	0	2000
	Campinas (Am.)	5869	47236	54691	0	22818	28681	19	0	2000
	Itanhaém	0	31575	33524	0	7468	9387	19	0	2000
	Jundiaí	0	33954	36050	0	59773	75131	19	1224955	2000
	Piracicaba	0	21363	22682	0	8868	11147	42	0	2000
	Sorocaba	0	94943	100802	234	26306	33364	42	643600	2000
	Ubatuba	0	23477	24925	0	10328	12982	32	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2023	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	161115	19325	181509	4904	12445	17102	63	94463	2346
	Barretos	0	6775	7753	0	3542	3509	17	0	2346
	Lins	0	15510	17751	0	4960	4913	17	0	2346
	Penápolis	0	1338	1531	4	3580	3550	17	0	2346
	S. J. R. Preto	671258	65135	738627	6471	18109	24239	139	1896272	37417
	Votuporanga	0	4370	5001	0	11328	11222	17	0	2346
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2023	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	2199	2561	0	2150	2083	16	0	2086
	Bauru	0	22832	26584	0	22570	21860	57	1495	2086
	Baurú/Arealva	120176	353	118310	9390	2732	11610	68	1458825	41720
	Botucatu	0	2818	3281	0	3766	3648	16	0	2086
	Marília	89614	11472	101274	7781	11326	18398	57	584634	13559
	Ourinhos	0	3689	4295	0	3895	3773	16	0	2086
	São Manoel	0	1533	1785	0	1177	1140	16	0	2086
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2023	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	15029	16341	0	12344	10093	57	1033562	2346
	Franca	10189	6636	17113	819	5745	5492	35	0	2346
	Ribeirão Preto	1028986	75213	1081370	25222	43244	59842	124	1423465	37417
	São Carlos	0	4079	4435	0	5188	4242	16	0	2346
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2023	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	6061	7265	0	3253	3229	17	0	2000
	Assis	0	14111	16914	0	7556	7501	17	0	2000
	Dracena	0	838	1005	0	638	634	17	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1000	1199	0	718	713	17	0	2000
	Pres. Prudente	343025	16060	353724	6680	11446	18321	70	301564	13000
	Tupã	0	2616	3136	0	2151	2135	17	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	17	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2024	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2024	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	68446	72961	0	22114	28223	20	0	2000
	Campinas (Am.)	6265	49371	57391	0	23211	29623	20	0	2000
	Itanhaém	0	33002	35179	0	7596	9695	20	0	2000
	Jundiaí	0	35489	37830	0	60802	77599	20	1318946	2000
	Piracicaba	0	22329	23801	0	9021	11513	43	0	2000
	Sorocaba	0	99233	105779	238	26759	34460	43	692983	2000
	Ubatuba	0	24538	26156	0	10506	13408	33	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2024	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	171046	20318	192559	5101	12930	17757	63	100266	2380
	Barretos	0	7123	8225	0	3680	3644	17	0	2380
	Lins	0	16307	18832	0	5153	5102	17	0	2380
	Penápolis	0	1407	1624	4	3719	3686	17	0	2380
	S. J. R. Preto	712636	68482	783596	6731	18815	25167	140	2012764	37964
	Votuporanga	0	4595	5306	0	11769	11652	17	0	2380
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2024	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	2332	2742	0	2243	2167	16	0	2094
	Bauru	0	24203	28468	0	23537	22748	57	1589	2094
	Baurú/Arealva	128857	374	126694	9802	2849	12082	69	1550383	41880
	Botucatu	0	2988	3514	0	3927	3796	16	0	2094
	Marília	96087	12161	108451	8122	11811	19146	57	621326	13611
	Ourinhos	0	3910	4600	0	4062	3926	16	0	2094
	São Manoel	0	1625	1911	0	1227	1186	16	0	2094
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2024	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	15897	17382	0	13042	10522	57	1090464	2380
	Franca	10859	7020	18204	855	6070	5726	35	0	2380
	Ribeirão Preto	1096662	79560	1150267	26345	45690	62384	125	1501832	37964
	São Carlos	0	4315	4718	0	5482	4422	16	0	2380
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2024	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	6410	7776	0	3385	3358	18	0	2000
	Assis	0	14923	18105	0	7862	7801	18	0	2000
	Dracena	0	886	1075	0	664	659	18	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1058	1283	0	747	741	18	0	2000
	Pres. Prudente	367796	16985	378630	6929	11909	19053	71	325001	13000
	Tupã	0	2767	3357	0	2238	2220	18	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	18	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2025	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2025	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	71540	76564	0	22495	29150	20	0	2000
	Campinas (Am.)	6688	51603	60225	0	23611	30596	20	0	2000
	Itanhaém	0	34494	36916	0	7727	10013	20	0	2000
	Jundiaí	0	37093	39698	0	61848	80147	20	1420150	2000
	Piracicaba	0	23338	24977	0	9176	11891	44	0	2000
	Sorocaba	0	103718	111002	242	27220	35592	44	746156	2000
	Ubatuba	0	25647	27448	0	10687	13848	33	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2025	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	181590	21362	204283	5306	13434	18437	64	106426	2415
	Barretos	0	7489	8726	0	3824	3783	17	0	2415
	Lins	0	17145	19978	0	5354	5297	17	0	2415
	Penápolis	0	1479	1723	4	3864	3827	17	0	2415
	S. J. R. Preto	756565	72001	831303	7001	19548	26131	141	2136412	38519
	Votuporanga	0	4831	5629	0	12228	12098	17	0	2415
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2025	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	2472	2937	0	2339	2255	17	0	2102
	Bauru	0	25656	30486	0	24545	23673	57	1689	2102
	Baurú/Arealva	138164	396	135672	10232	2971	12572	69	1647687	42041
	Botucatu	0	3167	3763	0	4096	3950	17	0	2102
	Marília	103028	12892	116136	8479	12318	19923	57	660322	13663
	Ourinhos	0	4145	4926	0	4236	4086	17	0	2102
	São Manoel	0	1722	2046	0	1280	1234	17	0	2102
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2025	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	16816	18489	0	13780	10968	57	1150499	2415
	Franca	11573	7426	19364	894	6414	5969	35	0	2415
	Ribeirão Preto	1168790	84158	1223554	27518	48274	65034	126	1584514	38519
	São Carlos	0	4564	5018	0	5792	4610	17	0	2415
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2025	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	6779	8324	0	3522	3493	18	0	2000
	Assis	0	15782	19379	0	8180	8112	18	0	2000
	Dracena	0	937	1151	0	691	685	18	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1119	1374	0	777	771	18	0	2000
	Pres. Prudente	394357	17962	405290	7186	12391	19815	72	350260	13000
	Tupã	0	2926	3593	0	2328	2309	18	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	18	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2026	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2026	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	74773	80344	0	22882	30107	20	0	2000
	Campinas (Am.)	7139	53935	63198	0	24017	31601	20	0	2000
	Itanhaém	0	36053	38739	0	7860	10342	20	0	2000
	Jundiaí	0	38769	41658	0	62913	82779	20	1529118	2000
	Piracicaba	0	24393	26210	0	9334	12282	45	0	2000
	Sorocaba	0	108406	116482	246	27688	36761	45	803409	2000
	Ubatuba	0	26806	28803	0	10871	14303	34	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2026	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	192783	22460	216720	5519	13957	19144	64	112964	2450
	Barretos	0	7873	9257	0	3973	3928	17	0	2450
	Lins	0	18026	21195	0	5562	5500	17	0	2450
	Penápolis	0	1555	1828	4	4014	3973	17	0	2450
	S. J. R. Preto	803202	75701	881914	7282	20309	27132	143	2267656	39081
	Votuporanga	0	5079	5972	0	12704	12562	17	0	2450
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2026	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	2620	3145	0	2439	2347	17	0	2110
	Bauru	0	27197	32646	0	25597	24635	58	1795	2110
	Baurú/Arealva	148145	420	145287	10680	3099	13083	70	1751098	42202
	Botucatu	0	3357	4030	0	4271	4111	17	0	2110
	Marília	110470	13666	124366	8851	12845	20733	58	701764	13716
	Ourinhos	0	4394	5275	0	4418	4252	17	0	2110
	São Manoel	0	1826	2191	0	1334	1284	17	0	2110
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2026	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	17788	19667	0	14560	11434	58	1213838	2450
	Franca	12334	7855	20597	933	6776	6222	36	0	2450
	Ribeirão Preto	1245661	89022	1301509	28744	51004	67796	127	1671748	39081
	São Carlos	0	4828	5338	0	6119	4806	17	0	2450
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2026	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	7169	8910	0	3664	3632	18	0	2000
	Assis	0	16691	20744	0	8511	8437	18	0	2000
	Dracena	0	991	1232	0	719	713	18	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1183	1470	0	809	802	18	0	2000
	Pres. Prudente	422835	18996	433827	7453	12893	20606	73	377483	13000
	Tupã	0	3094	3846	0	2422	2401	18	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	18	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2027	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2027	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	78152	84311	0	23276	31096	21	0	2000
	Campinas (Am.)	7621	56372	66319	0	24431	32639	21	0	2000
	Itanhaém	0	37682	40651	0	7996	10682	21	0	2000
	Jundiaí	0	40521	43715	0	63996	85498	21	1646448	2000
	Piracicaba	0	25495	27504	0	9495	12685	46	0	2000
	Sorocaba	0	113305	122234	250	28165	37968	46	865055	2000
	Ubatuba	0	28017	30225	0	11058	14773	35	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2027	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	204667	23614	229914	5740	14501	19877	65	119903	2486
	Barretos	0	8278	9821	0	4127	4079	17	0	2486
	Lins	0	18953	22485	0	5779	5711	17	0	2486
	Penápolis	0	1635	1940	4	4171	4126	17	0	2486
	S. J. R. Preto	852713	79590	935607	7575	21100	28171	144	2406963	39652
	Votuporanga	0	5340	6335	0	13199	13043	17	0	2486
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2027	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	2777	3368	0	2543	2443	17	0	2118
	Bauru	0	28831	34960	0	26694	25636	58	1907	2118
	Baurú/Arealva	158846	445	155583	11149	3231	13615	71	1860999	42364
	Botucatu	0	3559	4315	0	4454	4278	17	0	2118
	Marília	118449	14486	133180	9239	13396	21575	58	745808	13768
	Ourinhos	0	4658	5648	0	4607	4425	17	0	2118
	São Manoel	0	1935	2347	0	1392	1336	17	0	2118
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2027	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	18816	20920	0	15383	11920	58	1280665	2486
	Franca	13146	8309	21910	975	7160	6487	36	0	2486
	Ribeirão Preto	1327588	94167	1384432	30024	53889	70676	128	1763785	39652
	São Carlos	0	5107	5678	0	6466	5010	17	0	2486
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2027	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	7582	9538	0	3813	3777	18	0	2000
	Assis	0	17651	22204	0	8856	8774	18	0	2000
	Dracena	0	1048	1319	0	748	741	18	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1251	1574	0	842	834	18	0	2000
	Pres. Prudente	453370	20090	464374	7729	13414	21430	74	406821	13000
	Tupã	0	3273	4117	0	2521	2497	18	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	18	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2028	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2028	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	81684	88474	0	23676	32117	21	0	2000
	Campinas (Am.)	8135	58920	69593	0	24851	33711	21	0	2000
	Itanhaém	0	39385	42659	0	8133	11033	21	0	2000
	Jundiaí	0	42353	45873	0	65098	88306	21	1772781	2000
	Piracicaba	0	26647	28862	0	9658	13102	47	0	2000
	Sorocaba	0	118426	128269	254	28650	39215	47	931431	2000
	Ubatuba	0	29283	31717	0	11248	15258	36	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2028	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	217283	24827	243912	5971	15066	20638	66	127269	2522
	Barretos	0	8703	10419	0	4288	4235	18	0	2522
	Lins	0	19926	23854	0	6004	5929	18	0	2522
	Penápolis	0	1719	2058	4	4333	4284	18	0	2522
	S. J. R. Preto	905276	83680	992569	7879	21922	29250	146	2554828	40231
	Votuporanga	0	5614	6721	0	13713	13542	18	0	2522
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2028	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	2944	3606	0	2652	2542	17	0	2126
	Bauru	0	30562	37437	0	27838	26677	59	2027	2126
	Baurú/Arealva	170320	472	166609	11638	3370	14168	71	1977797	42526
	Botucatu	0	3773	4621	0	4645	4451	17	0	2126
	Marília	127005	15357	142618	9644	13970	22452	59	792616	13821
	Ourinhos	0	4938	6049	0	4805	4604	17	0	2126
	São Manoel	0	2052	2513	0	1451	1391	17	0	2126
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2028	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	19903	22253	0	16253	12426	59	1351171	2522
	Franca	14010	8789	23306	1018	7565	6762	36	0	2522
	Ribeirão Preto	1414903	99609	1472638	31361	56937	73677	129	1860888	40231
	São Carlos	0	5402	6040	0	6831	5223	17	0	2522
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2028	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	8018	10209	0	3967	3928	19	0	2000
	Assis	0	18667	23768	0	9214	9124	19	0	2000
	Dracena	0	1109	1412	0	778	771	19	0	2000
	Pres. Epitácio	0	1323	1685	0	876	867	19	0	2000
	Pres. Prudente	486110	21246	497071	8017	13957	22286	75	438439	13000
	Tupã	0	3461	4407	0	2623	2597	19	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	19	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2029	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2029	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	85376	92842	0	24084	33172	22	0	2000
	Campinas (Am.)	8684	61583	73030	0	25279	34818	22	0	2000
	Itanhaém	0	41165	44765	0	8273	11395	22	0	2000
	Jundiaí	0	44267	48138	0	66219	91206	22	1908807	2000
	Piracicaba	0	27851	30287	0	9825	13532	48	0	2000
	Sorocaba	0	123778	134603	258	29143	40503	48	1002900	2000
	Ubatuba	0	30607	33283	0	11442	15759	36	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2029	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	230677	26103	258762	6211	15652	21429	66	135088	2559
	Barretos	0	9150	11053	0	4455	4397	18	0	2559
	Lins	0	20950	25306	0	6238	6156	18	0	2559
	Penápolis	0	1807	2183	5	4502	4448	18	0	2559
	S. J. R. Preto	961080	87979	1052999	8196	22776	30370	147	2711776	40819
	Votuporanga	0	5903	7130	0	14247	14061	18	0	2559
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2029	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	3121	3862	0	2766	2645	17	0	2134
	Bauru	0	32398	40090	0	29031	27761	59	2154	2134
	Baurú/Arealva	182622	500	178416	12148	3514	14744	72	2101926	42689
	Botucatu	0	3999	4949	0	4844	4632	17	0	2134
	Marília	136179	16279	152725	10067	14568	23364	59	842361	13874
	Ourinhos	0	5235	6477	0	5011	4792	17	0	2134
	São Manoel	0	2175	2691	0	1513	1447	17	0	2134
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2029	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	21054	23671	0	17173	12954	59	1425558	2559
	Franca	14932	9297	24790	1064	7992	7050	36	0	2559
	Ribeirão Preto	1507961	105366	1566464	32758	60158	76807	130	1963338	40819
	São Carlos	0	5714	6424	0	7218	5445	17	0	2559
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2029	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	8480	10928	0	4128	4085	19	0	2000
	Assis	0	19742	25441	0	9587	9489	19	0	2000
	Dracena	0	1173	1511	0	810	802	19	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1399	1803	0	911	902	19	0	2000
	Pres. Prudente	521214	22469	532071	8314	14522	23177	76	472514	13000
	Tupã	0	3660	4717	0	2729	2701	19	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	19	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2030	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2030	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	89235	97426	0	24499	34262	22	0	2000
	Campinas (Am.)	9271	64366	76636	0	25714	35962	22	0	2000
	Itanhaém	0	43025	46975	0	8416	11769	22	0	2000
	Jundiaí	0	46267	50515	0	67358	94202	22	2055270	2000
	Piracicaba	0	29110	31783	0	9994	13976	49	0	2000
	Sorocaba	0	129372	141249	263	29645	41833	49	1079853	2000
	Ubatuba	0	31990	34927	0	11639	16277	37	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2030	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	244897	27444	274516	6460	16262	22249	67	143386	2597
	Barretos	0	9621	11726	0	4629	4566	18	0	2597
	Lins	0	22027	26847	0	6481	6392	18	0	2597
	Penápolis	0	1900	2316	5	4677	4618	18	0	2597
	S. J. R. Preto	1020324	92500	1117108	8525	23663	31534	149	2878366	41415
	Votuporanga	0	6206	7564	0	14802	14600	18	0	2597
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2030	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	3308	4136	0	2884	2753	17	0	2143
	Bauru	0	34343	42931	0	30275	28889	60	2289	2143
	Baurú/Arealva	195814	530	191059	12681	3665	15343	72	2233846	42853
	Botucatu	0	4239	5299	0	5052	4820	17	0	2143
	Marília	146016	17256	163548	10508	15193	24314	60	895229	13927
	Ourinhos	0	5549	6936	0	5225	4986	17	0	2143
	São Manoel	0	2305	2882	0	1578	1506	17	0	2143
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2030	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	22270	25179	0	18144	13504	60	1504041	2597
	Franca	15914	9834	26370	1111	8445	7349	37	0	2597
	Ribeirão Preto	1607140	111455	1666267	34216	63561	80069	131	2071428	41415
	São Carlos	0	6044	6834	0	7626	5676	17	0	2597
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2030	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	8968	11697	0	4295	4249	19	0	2000
	Assis	0	20878	27233	0	9975	9868	19	0	2000
	Dracena	0	1240	1617	0	843	834	19	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1480	1930	0	948	938	19	0	2000
	Pres. Prudente	558854	23762	569535	8623	15110	24103	77	509238	13000
	Tupã	0	3871	5049	0	2839	2809	19	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	19	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2031	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2031	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	93267	102237	0	24920	35387	23	0	2000
	Campinas (Am.)	9896	67275	80419	0	26157	37143	23	0	2000
	Itanhaém	0	44970	49295	0	8561	12156	23	0	2000
	Jundiaí	0	48358	53009	0	68518	97295	23	2212972	2000
	Piracicaba	0	30426	33352	0	10166	14435	50	0	2000
	Sorocaba	0	135219	148223	267	30155	43207	50	1162710	2000
	Ubatuba	0	33436	36651	0	11839	16811	38	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2031	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	259993	28854	291229	6720	16896	23101	68	152195	2635
	Barretos	0	10115	12440	0	4809	4740	18	0	2635
	Lins	0	23158	28481	0	6733	6637	18	0	2635
	Penápolis	0	1998	2457	5	4860	4795	18	0	2635
	S. J. R. Preto	1083219	97253	1185120	8868	24585	32741	150	3055189	42020
	Votuporanga	0	6525	8025	0	15378	15159	18	0	2635
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2031	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	3507	4429	0	3008	2864	17	0	2151
	Bauru	0	36406	45974	0	31572	30063	60	2433	2151
	Baurú/Arealva	209958	562	204599	13237	3822	15966	73	2374045	43017
	Botucatu	0	4494	5675	0	5268	5016	17	0	2151
	Marília	156563	18293	175138	10969	15844	25302	60	951414	13981
	Ourinhos	0	5882	7428	0	5449	5189	17	0	2151
	São Manoel	0	2444	3086	0	1646	1567	17	0	2151
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2031	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	23558	26783	0	19170	14078	60	1586845	2635
	Franca	16960	10402	28050	1160	8922	7661	37	0	2635
	Ribeirão Preto	1712842	117897	1772430	35740	67156	83470	132	2185468	42020
	São Carlos	0	6394	7269	0	8057	5917	17	0	2635
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2031	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	9484	12521	0	4468	4418	20	0	2000
	Assis	0	22080	29150	0	10379	10263	20	0	2000
	Dracena	0	1311	1731	0	877	867	20	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1565	2066	0	986	975	20	0	2000
	Pres. Prudente	599211	25130	609637	8943	15722	25067	78	548816	13000
	Tupã	0	4094	5404	0	2954	2921	20	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	20	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2032	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2032	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	97483	107285	0	25349	36549	23	0	2000
	Campinas (Am.)	10564	70316	84390	0	26607	38363	23	0	2000
	Itanhaém	0	47002	51728	0	8708	12555	23	0	2000
	Jundiaí	0	50544	55626	0	69698	100491	23	2382774	2000
	Piracicaba	0	31801	34999	0	10341	14909	51	0	2000
	Sorocaba	0	141330	155541	271	30674	44626	51	1251926	2000
	Ubatuba	0	34947	38461	0	12043	17363	39	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2032	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	276019	30336	308960	6990	17554	23986	69	161544	2673
	Barretos	0	10635	13197	0	4996	4922	18	0	2673
	Lins	0	24348	30215	0	6995	6891	18	0	2673
	Penápolis	0	2100	2606	5	5049	4979	18	0	2673
	S. J. R. Preto	1149991	102250	1257273	9224	25542	33995	152	3242876	42634
	Votuporanga	0	6860	8513	0	15977	15739	18	0	2673
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2032	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	3718	4743	0	3137	2981	17	0	2159
	Bauru	0	38592	49232	0	32925	31285	60	2586	2159
	Baurú/Arealva	225124	596	219099	13818	3986	16615	73	2523043	43182
	Botucatu	0	4764	6077	0	5494	5220	17	0	2159
	Marília	167872	19391	187550	11451	16523	26330	60	1011126	14034
	Ourinhos	0	6235	7954	0	5683	5400	17	0	2159
	São Manoel	0	2591	3305	0	1716	1631	17	0	2159
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2032	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	24919	28490	0	20254	14676	60	1674207	2673
	Franca	18076	11004	29837	1212	9427	7986	37	0	2673
	Ribeirão Preto	1825495	124711	1885356	37332	70954	87015	133	2305787	42634
	São Carlos	0	6763	7732	0	8513	6168	17	0	2673
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2032	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	10030	13403	0	4649	4595	20	0	2000
	Assis	0	23351	31203	0	10799	10673	20	0	2000
	Dracena	0	1387	1853	0	912	902	20	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1655	2212	0	1026	1014	20	0	2000
	Pres. Prudente	642483	26577	652563	9275	16358	26068	79	591470	13000
	Tupã	0	4329	5785	0	3074	3038	20	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	20	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2033	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2033	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	101888	112582	0	25786	37749	24	0	2000
	Campinas (Am.)	11278	73493	88557	0	27065	39622	24	0	2000
	Itanhaém	0	49126	54283	0	8858	12967	24	0	2000
	Jundiaí	0	52828	58373	0	70897	103791	24	2565605	2000
	Piracicaba	0	33238	36727	0	10519	15399	52	0	2000
	Sorocaba	0	147718	163221	276	31202	46092	52	1347986	2000
	Ubatuba	0	36526	40360	0	12250	17934	40	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2033	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	293034	31895	327770	7271	18237	24905	69	171468	2712
	Barretos	0	11181	14001	0	5191	5110	19	0	2712
	Lins	0	25599	32055	0	7268	7155	19	0	2712
	Penápolis	0	2208	2765	5	5246	5169	19	0	2712
	S. J. R. Preto	1220880	107504	1333818	9594	26537	35297	153	3442092	43257
	Votuporanga	0	7213	9031	0	16600	16342	19	0	2712
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2033	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	3941	5079	0	3271	3102	18	0	2167
	Bauru	0	40910	52721	0	34336	32556	61	2748	2167
	Baurú/Arealva	241386	632	234625	14424	4156	17290	74	2681392	43348
	Botucatu	0	5050	6508	0	5729	5432	18	0	2167
	Marília	179999	20556	200841	11953	17231	27400	61	1074586	14088
	Ourinhos	0	6610	8518	0	5926	5619	18	0	2167
	São Manoel	0	2746	3539	0	1790	1697	18	0	2167
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2033	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	26359	30305	0	21400	15299	61	1766379	2712
	Franca	19265	11640	31738	1266	9960	8326	37	0	2712
	Ribeirão Preto	1945558	131918	2005477	38994	74968	90711	134	2432730	43257
	São Carlos	0	7154	8225	0	8995	6430	18	0	2712
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2033	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	10607	14346	0	4837	4779	20	0	2000
	Assis	0	24695	33400	0	11236	11099	20	0	2000
	Dracena	0	1467	1984	0	949	938	20	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1750	2367	0	1068	1055	20	0	2000
	Pres. Prudente	688880	28107	698511	9620	17020	27110	80	637440	13000
	Tupã	0	4578	6192	0	3198	3159	20	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	20	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2034	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2034	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	106493	118141	0	26230	38989	24	0	2000
	Campinas (Am.)	12039	76815	92930	0	27531	40924	24	0	2000
	Itanhaém	0	51347	56963	0	9010	13393	24	0	2000
	Jundiaí	0	55216	61255	0	72118	107200	24	2762465	2000
	Piracicaba	0	34740	38540	0	10700	15905	54	0	2000
	Sorocaba	0	154394	171280	280	31739	47605	54	1451418	2000
	Ubatuba	0	38177	42353	0	12461	18523	41	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2034	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	311097	33534	347725	7563	18948	25859	70	182002	2752
	Barretos	0	11756	14853	0	5393	5306	19	0	2752
	Lins	0	26915	34006	0	7551	7429	19	0	2752
	Penápolis	0	2322	2933	6	5450	5367	19	0	2752
	S. J. R. Preto	1296138	113027	1415024	9980	27571	36649	155	3653547	43889
	Votuporanga	0	7583	9581	0	17246	16968	19	0	2752
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2034	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	4178	5439	0	3412	3228	18	0	2176
	Bauru	0	43367	56457	0	35807	33879	61	2921	2176
	Baurú/Arealva	258822	670	251253	15057	4334	17993	74	2849680	43514
	Botucatu	0	5353	6969	0	5975	5653	18	0	2176
	Marília	193000	21791	215074	12477	17969	28513	61	1142028	14142
	Ourinhos	0	7007	9122	0	6180	5847	18	0	2176
	São Manoel	0	2911	3790	0	1867	1766	18	0	2176
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2034	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	27883	32236	0	22611	15949	61	1863625	2752
	Franca	20532	12312	33760	1323	10523	8679	38	0	2752
	Ribeirão Preto	2073517	139542	2133252	40731	79208	94564	135	2566662	43889
	São Carlos	0	7568	8749	0	9503	6703	18	0	2752
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2034	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	11218	15357	0	5033	4970	20	0	2000
	Assis	0	26116	35752	0	11691	11543	20	0	2000
	Dracena	0	1551	2123	0	988	975	20	0	2000
	Pres. Epitácio	0	1851	2534	0	1111	1097	20	0	2000
	Pres. Prudente	738627	29724	747694	9977	17709	28194	81	686982	13000
	Tupã	0	4842	6628	0	3327	3285	20	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	20	0	2000

Projeções de Demanda dos aeroportos do DAESP

Ano 2035	Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2035	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Bragança Pta.	0	111306	123974	0	26681	40270	25	0	2000
	Campinas (Am.)	12851	80287	97518	0	28005	42268	25	0	2000
	Itanhaém	0	53667	59775	0	9165	13833	25	0	2000
	Jundiaí	0	57711	64280	0	73360	110721	25	2974430	2000
	Piracicaba	0	36310	40443	0	10884	16427	55	0	2000
	Sorocaba	0	161371	179738	285	32286	49169	55	1562786	2000
	Ubatuba	0	39902	44444	0	12676	19131	41	0	2000
	Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2035	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araçatuba	330274	35257	368895	7867	19686	26849	71	193183	2792
	Barretos	0	12360	15757	0	5603	5509	19	0	2792
	Lins	0	28298	36077	0	7845	7714	19	0	2792
	Penápolis	0	2441	3112	6	5662	5573	19	0	2792
	S. J. R. Preto	1376035	118835	1501174	10381	28645	38053	156	3877992	44530
	Votuporanga	0	7973	10165	0	17918	17618	19	0	2792
	Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2035	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Avaré/Arandu	0	4429	5824	0	3558	3359	18	0	2184
	Bauru	0	45972	60458	0	37341	35255	62	3104	2184
	Baurú/Arealva	277517	710	269058	15717	4520	18724	75	3028529	43681
	Botucatu	0	5675	7463	0	6231	5883	18	0	2184
	Marília	206942	23099	230316	13024	18739	29671	62	1213703	14196
	Ourinhos	0	7428	9768	0	6445	6085	18	0	2184
	São Manoel	0	3086	4058	0	1947	1838	18	0	2184
	Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2035	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Araraquara	0	29494	34290	0	23889	16626	62	1966225	2792
	Franca	21882	13024	35911	1381	11119	9048	38	0	2792
	Ribeirão Preto	2209892	147607	2269167	42545	83688	98580	136	2707967	44530
	São Carlos	0	8005	9306	0	10041	6988	18	0	2792
	Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	Ano									
	2035	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
	Andradina	0	11864	16438	0	5237	5168	21	0	2000
	Assis	0	27620	38269	0	12164	12004	21	0	2000
	Dracena	0	1640	2273	0	1028	1014	21	0	2000
	Pres.Epitácio	0	1958	2712	0	1156	1141	21	0	2000
	Pres. Prudente	791967	31435	800341	10348	18426	29321	83	740374	13000
	Tupã	0	5121	7095	0	3462	3417	21	0	2000
	Urubupungá	0	0	0	0	0	0	21	0	2000

Anexo F – Sistema ACN-PCN

SISTEMA ACN-PCN

O Brasil é membro da Organização de Aviação Civil Internacional-ICAO e, portanto deve respeitar os padrões e práticas recomendadas, presentes nos Anexos à Convenção Internacional de Aviação Civil. O Anexo 14 (Aeródromos) impõe que cada país divulgue informações sobre a resistência dos pavimentos de todos os seus aeroportos. Com a finalidade de desenvolver um método internacional de notificação de resistência de pavimentos de aeroportos, a ICAO criou o método do Número de Classificação da Aeronave - Número de Classificação de Pavimento (ACN-PCN).

Esse método torna possível identificar o efeito individual de uma aeronave sobre diferentes pavimentos através de um único número, que varia de acordo com as características da aeronave (peso, tipo de trem-de-pouso, pressão de pneu, entre outros), o tipo de pavimento e a resistência do subleito. Esse número é chamado Número de Classificação da Aeronave (ACN). Da mesma forma, a capacidade de carga de um pavimento também pode ser expressa por um único número. Este número é o Número de Classificação de Pavimento (PCN).

O sistema ACN-PCN é estruturado de maneira que um pavimento com um determinado valor de PCN seja capaz de suportar, sem restrições, uma aeronave que tenha um valor de ACN inferior ou igual ao valor do PCN do pavimento, obedecidas às limitações relativas à pressão dos pneus. Isto é possível porque os valores de ACN e de PCN são calculados usando-se a mesma base técnica.

O método ACN-PCN apenas pode ser aplicado aos pavimentos destinados a aeronaves de carga superior ou igual a 5.700 kg. O método não deve ser utilizado como procedimento para dimensionamento de pavimentos. O objetivo do método ACN-PCN é a difusão de dados sobre resistência relativa

de pavimentos de forma que se possa avaliar a possibilidade de utilização de um pavimento por um determinado tipo de aeronave.

DETERMINAÇÃO DO ACN

Para determinar o ACN são utilizados dois diferentes modelos matemáticos:

- a) Para pavimentos rígidos é usada o modelo de Westergaard, baseada em uma placa elástica carregada sobre uma sub-base assumindo uma tensão de trabalho para o concreto de 2,75 MPa.
- b) Para pavimentos flexíveis é empregado o método California Bearing Ratio (CBR) que emprega a solução de Boussinesq, baseada nos esforços e deslocamentos em um semi-espaço isotrópico e homogêneo.

O método ACN-PCN usa o conceito de roda simples, obtido matematicamente como forma de definir a interação entre trem-de-pouso e pavimento. O conceito de roda simples implica tensão idêntica na estrutura do pavimento e elimina a necessidade de especificar a espessura do pavimento. Isto é feito igualando a espessura obtida para o trem-de-pouso de uma aeronave à espessura obtida para uma só roda com pressão padronizada de 1,25 MPa. O ACN é definido numericamente como o dobro da carga de roda simples com pressão normalizada de 1,25 MPa.

As aeronaves podem ser operadas em várias combinações de peso e centro de gravidade, e, portanto a ICAO adota critérios para determinação dos valores de ACN, que consideram a combinação de peso e centro de gravidade que gere o maior valor. O fabricante da aeronave deve fornecer o valor oficial do ACN, de acordo com informações detalhadas sobre as características operacionais da aeronave.

As duas cargas totais apresentadas nas colunas na segunda e terceira coluna da tabela 4.2.2.1, são respectivamente, o peso máximo de decolagem e o peso operacional vazio. Para calcular o ACN correspondente a um valor de carga intermediário, considera-se o ACN como variando linearmente entre o peso de operação vazio e o peso máximo de decolagem, fazendo-se uma interpolação. No entanto, o valor oficial do ACN deve ser fornecido pelo operador da aeronave, com os dados fornecidos pelos fabricantes da mesma.

DETERMINAÇÃO DO PCN

O valor numérico do PCN de um pavimento pode ser determinado através de dois métodos, sendo um baseado na experiência com aeronaves que operam usualmente no pavimento e outro que se baseia em avaliação técnica. O método experimental é um procedimento simples onde os valores de ACN de todas as aeronaves usualmente autorizadas a utilizar o pavimento são determinados e o maior destes valores é notificado como o valor do PCN do pavimento. Este método é fácil de ser aplicado e não necessita de conhecimento detalhado da estrutura do pavimento.

O método de avaliação técnica utiliza os mesmos princípios usados para dimensionamento de pavimentos, sendo determinado o valor numérico do PCN a partir da obtenção da carga bruta admissível que o pavimento suporta. Os fatores considerados são: frequência de operações e níveis de tensão admissíveis, obtendo-se a carga bruta da aeronave pelo processo inverso do dimensionamento. Neste método, é necessária a avaliação do tráfego equivalente no aeroporto, considerando o efeito do tráfego de todas as aeronaves.

Uma vez obtida a carga admissível, a determinação do valor do PCN torna-se um processo simples de obtenção do ACN da aeronave que representa a carga admissível, tomando-se este valor como o PCN do pavimento.

O PCN de um pavimento é representado através de um código que utiliza cinco elementos:

- a) Valor numérico do PCN;
- b) Tipo de pavimento;
- c) Resistência do subleito;
- d) Pressão de pneus;
- e) Método de avaliação.

VALOR NUMÉRICO DO PCN

O valor numérico do PCN é uma indicação da resistência de um pavimento em termos de uma carga de roda simples padrão, a uma pressão de pneus normalizada. O método considera parâmetros como a pressão de pneus (1,25 MPa), a tensão de trabalho no concreto para pavimentos rígidos (2,75 MPa) e quatro categorias de resistência de subleito (apresentadas nas tabelas 4.3 e 4.4).

O valor do PCN deve ser notificado em números inteiros, arredondando-se as frações para o inteiro mais próximo.

TIPO DE PAVIMENTO

O método considera dois tipos de pavimentos: pavimentos flexíveis e pavimentos rígidos. Os pavimentos Flexíveis recebem o código “F” e os Rígidos o código “R”. Pavimentos compostos (entre flexível e rígido) devem ser codificados como flexíveis e sua notificação de PCN deve apresentar uma observação informando que se trata de construção composta.

RESISTÊNCIA DO SUBLEITO

O método adota quatro categorias de resistência de subleito para cada tipo de pavimento, sendo utilizado um valor normalizado para cada categoria, conforme apresentado nas tabelas 4.3 e 4.4

Categoria do subleito	Resistência do subleito k (MN/m ³)	Resistência do subleito normalizada k (MN/m ³)	Código
Alta	$k \geq 120$	150	A
Média	$60 < k < 120$	80	B
Baixa	$25 < k \leq 60$	40	C
Ultra-baixa	$k \leq 25$	20	D

Tabela – Valores de resistência de subleito normalizados para pavimentos rígidos

Categoria do subleito	Resistência do subleito CBR	Resistência do subleito normalizada CBR	Código
Alta	$\text{CBR} \geq 13$	15	A
Média	$8 < \text{CBR} < 13$	10	B
Baixa	$4 < \text{CBR} \leq 8$	6	C
Ultra-baixa	$\text{CBR} \leq 4$	3	D

Tabela - Valores de resistência de subleito normalizados para pavimentos flexíveis

PRESSÃO DE PNEUS

O sistema PCN utiliza quatro categorias para notificação da pressão admissível de pneus, estando estas apresentadas na tabela 4.5. Sobre pavimentos com superfície de concreto, a pressão dos pneus tem pouco efeito. Os pavimentos rígidos são capazes de absorver altas pressões de pneus, sendo classificados normalmente com o código W. Entretanto, em pavimentos com superfície de concreto asfáltico, as pressões de pneus devem ser restringidas, dependendo da qualidade da mistura asfáltica e das condições climáticas.

Categoria	Código	Pressão máxima permitida de pneus (MPa)
Alta	W	Sem limite de pressão
Média	X	Pressão limitada a 1,5 MPa
Baixa	Y	Pressão limitada a 1,0 MPa
Muito baixa	Z	Pressão limitada a 0,5 MPa

Tabela - Códigos de pressão de pneus para notificação do PCN

MÉTODO DE AVALIAÇÃO

O sistema PCN utiliza dois métodos de avaliação de pavimento. Se a avaliação representa o resultado de um estudo técnico, o método de avaliação

deve ser codificado com a letra T. Se a avaliação é baseada na experiência com aeronaves que operam usualmente no pavimento, o método de avaliação deve ser codificado com a letra U.

A avaliação técnica implica que algum cálculo ou estudo técnico foi aplicado na determinação do PCN. A avaliação baseada na experiência com aeronaves significa que o PCN foi determinado selecionando o maior valor de ACN dentre as aeronaves que usualmente utilizam o aeródromo sem danificar o pavimento.

Anexo G – Critérios de Classificação dos Aeroportos

Os aeroportos são divididos em classes e categorias para fins de cobrança das tarifas aeroportuárias. As tarifas são divididas em dois tipos: as tarifas de embarque, pouso e permanência que têm sua aplicação vinculada à categoria dos aeroportos, enquanto a cobrança da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio e visuais em área terminal de tráfego aéreo (TAT) depende da classe do aeroporto em questão.

Para a determinação da categoria dos aeroportos, a Portaria 1.592 GM-5 da ANAC determina que devem ser considerados os serviços e facilidades proporcionados por:

1. Pistas de pouso;
2. Pistas de taxi;
3. Pátio de manobras;
4. Terminais de passageiros e de carga;
5. Área de estadia.

Dessa forma, para cada um dos quesitos acima, considera-se um conjunto de facilidades proporcionadas, como está descrito a seguir:

1. Pistas de pouso
 - número e categoria de pistas existentes;
 - balizamento diurno e noturno;
 - sinalização vertical e horizontal;
 - serviço especializado contra-incêndio;
 - serviço de remoção de emergência médica;
 - serviço especializado de salvamento aquático.
2. Pistas de taxi
 - sinalização vertical e horizontal;
 - balizamento diurno e noturno.
3. Pátio de manobras

- sinalização horizontal para estacionamento;
- sinalização ótica para estacionamento;
- ponto de reabastecimento de água potável para aeronaves;
- iluminação do pátio;
- fonte de energia de 400 hertz para aeronaves;
- sistema para fornecimento de ar refrigerado para aeronaves;
- abastecimento de combustível para aeronaves;
- área pavimentada para equipamentos de rampa.

4. Terminais de passageiros e de carga

- I - Embarque/ desembarque:
 - 1 - área de pré-embarque;
 - 2 - climatização da área de pré-embarque;
 - 3 - ponte;
 - 4 - sistema de esteira para despacho de bagagens;
 - 5 - ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave, ou vice-versa;
 - 6 - check-in automatizado;
 - 7 - carrinhos à disposição dos passageiros;
 - 8 - área de restituição de bagagens, equipada com esteiras ou carrosséis;
 - 9 - área de restituição de bagagens;
 - 10 - sistema de escadas rolantes para ascenso-descenso de passageiros;
 - 11 - elevadores.
- II – Orientação:
 - 1 - circuito fechado de televisão;
 - 2 - sistema semi-automático anunciador de mensagens;
 - 3 - sinalização vertical;
 - 4 - sistema de som;

- 5 - sistema informativo de voo.

- III - Facilidades ao usuário:
 - 1 - climatização;
 - 2 - locais destinados a facilidades de serviços e de órgãos públicos;
 - 3 - locais destinados a facilidades de apoio comercial;
 - 4 - serviço de atendimento médico;
 - 5 - área própria para estacionamento de veículos;
 - 6 - sala de recepção;
 - 7 - berçário.

- Para terminais de carga é considerada apenas a existência do terminal.

5. Área de estadia

- 1 - local adequado e iluminado para estadia;
- 2 - vigilância da área.

A partir das análises realizadas no aeroporto, seguindo os critérios acima listados, o aeroporto segue somando pontos, e, ao final, a soma indicará qual a categoria do aeroporto, a partir da seguinte classificação dada pela Tabela 6.4:

Total de Pontos	Categoria
mais de 140 pontos	1ª
de 70 a 139 pontos	2ª
de 30 a 69 pontos	3ª
até 29 pontos	4ª

Tabela categorização dos aeroportos multicriterial

Já para a determinação da classe do aeroporto em questão, a portaria 638 GM-5 da ANAC determina que deve ser considerada a presença de certos equipamentos de navegação no aeroporto, e classifica da seguinte forma:

- CLASSE A
 - Os aeródromos que dispõem de serviços de controle de aproximação (APP), controle de aeródromo (TWR) e das seguintes instalações: RADAR, ILS, ALS, VOR, DME, NDB (facultativo), VASIS ou PAPI;
- CLASSE B
 - Os aeródromos que dispõem de serviços de controle de aproximação (APP), controle de aeródromo (TWR) e das seguintes instalações: ILS, ALS (facultativo) ou RADAR, VOR, DME, NDB (facultativo), VASIS ou PAPI;
- CLASSE C
 - Os aeródromos que dispõem de serviços de controle de aproximação (APP), controle de aeródromo (TWR) e das seguintes instalações: VOR, DME (facultativo) ou RADAR, NDB, VASIS (facultativo) ou PAPI (facultativo);
- CLASSE D
 - Os aeródromos que dispõem de serviços de controle de aproximação (APP) ou controle de aeródromo (TWR) e VOR ou NDB;
- CLASSE E
 - Os aeródromos que dispõem de serviços de informação de vôo (FIS) e VOR ou NDB;
- CLASSE F
 - Os aeródromos que só dispõem de serviços de informação de vôo (FIS).

***Anexo H – Estudo da Capacidade
Aeroportuária***

Capacidade Aeroportuária

A infra-estrutura instalada nos aeroportos nacionais pode não ser suficiente para atender à demanda acelerada por serviços aéreos no futuro. Na realidade, em alguns casos, essa infra-estrutura encontra-se obsoleta, e, portanto já não suporta com um nível adequado de atendimento a demanda, que cresceu vertiginosamente nos últimos anos, como pode ser exemplificado no gráfico 8.1 abaixo:

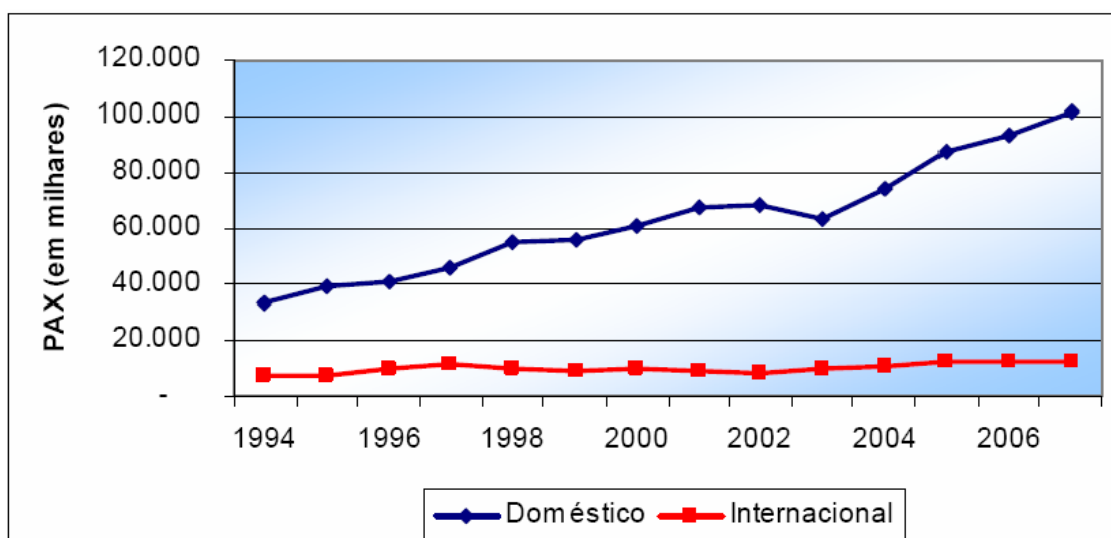


Gráfico do crescimento da demanda por transporte aéreo - Passageiros (embarque + desembarque) – Fonte: INFRAERO

Buscando detectar as necessidades de investimento na infra-estrutura aeroportuária, a ANAC, em 2007, desenvolveu um estudo de Capacidade versus Demanda e Estimativa de Investimentos a Médio Prazo. Esse estudo tem como objetivo tornar-se base para a criação de planos orientadores de políticas públicas para o setor, uma maneira direta de se minimizar o descompasso existente entre o crescimento da demanda e os investimentos necessários para atendê-la com níveis de serviço adequado. O desenvolvimento do setor aéreo nacional é totalmente comprometido em razão da carência de recursos orçamentários, o que comprova a necessidade da criação de Planos Nacionais de Investimentos.

Este estudo é bastante consistente, porém é passível de críticas, especialmente por considerar apenas dados da própria ANAC, necessitando de atualização e complementação dos demais órgãos que compõe o Sistema de Aviação Civil brasileiro. Além disso, o estudo contempla 36 aeroportos, que representam 79% dos movimentos de aeronaves no país, não incluindo aeroportos menores, porém representativos. Outra crítica que pode ser feita é que a análise das capacidades dos aeródromos é estanque, ou seja, não é contemplado um possível gerenciamento do transporte aéreo nos aeroportos brasileiros.

Conceitos de Capacidade Aeroportuária

Segundo o Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa, a capacidade aeroportuária representa a medida de habilidade da administração aeroportuária em prover serviços adequados às aeronaves que estão operando, em condições normais, no aeroporto. Essa capacidade é expressa como o número máximo de operações aéreas suportadas em um determinado aeroporto, em um dado período de tempo, levando em conta a infra-estrutura aeroportuária instalada.

Entretanto, não é apenas o lado aéreo de um aeródromo que define a sua capacidade. A ANAC, em seu estudo, divide em três as capacidades a serem analisadas: capacidade do sistema de pistas de pouso e decolagem, capacidade dos pátios de estacionamento de aeronaves e capacidade dos terminais de passageiros. Esta divisão permite a análise individual de cada item, o que facilita a detecção de possíveis gargalos nos aeroportos, onde a demanda ultrapassa a capacidade, passíveis de investimentos.

Um estudo de análise de capacidade de aeródromos deve contemplar as seguintes etapas: levantamento de todos os dados disponíveis (físicos, planejamento, demandas), diagnóstico das capacidades, e finalmente uma comparação entre as capacidades encontradas e as demandas atualizadas ou

projetadas. Como a capacidade se baseia em um determinado nível de serviço, certos atrasos são permitidos, mas a duração do tempo de pico da demanda é fundamental para a necessidade ou não de intervenção em um aeroporto.

Esta intervenção numa primeira abordagem pode ser efetivada com medidas administrativas de coordenação do aeroporto por meio de políticas de alocação de slots, evitando assim o desbalanceamento de demanda e capacidade com a transferência do tráfego excedente para outros aeroportos.

Capacidade do sistema de pistas de pouso e decolagem.

As capacidades horárias dos sistemas de pistas são definidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA através do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea, CGNA. No entanto, os dados disponíveis são apenas de 33 principais aeroportos do país. Em seu estudo, para os demais aeroportos, a ANAC utiliza a metodologia da Federal Aviation Administration (FAA).

De acordo com a AC 150/5060-5 – Airport Capacity and Delay, da FAA, capacidade é a medida do máximo número de movimentos de aeronaves acomodados pelo aeroporto em uma hora. Além disso, tem-se o conceito de capacidade prática, menor do que a capacidade máxima, determinada pelo conservadorismo de pilotos e controladores, que tendem a utilizar separações maiores que as recomendadas. O método de cálculo das capacidades horárias e anuais é muito complexo e envolve uma série de variáveis, como uso ou não de instrumentos, configuração da pista, porcentagens de pousos, decolagens, touch and go's, caminhos de circulação, limitações do espaço aéreo. De uma forma geral, o método tem a seguinte sequência de cálculo:

1 – Determinação das porcentagens da frota das classes C e D que operam no aeroporto, definindo o Índice Mix;

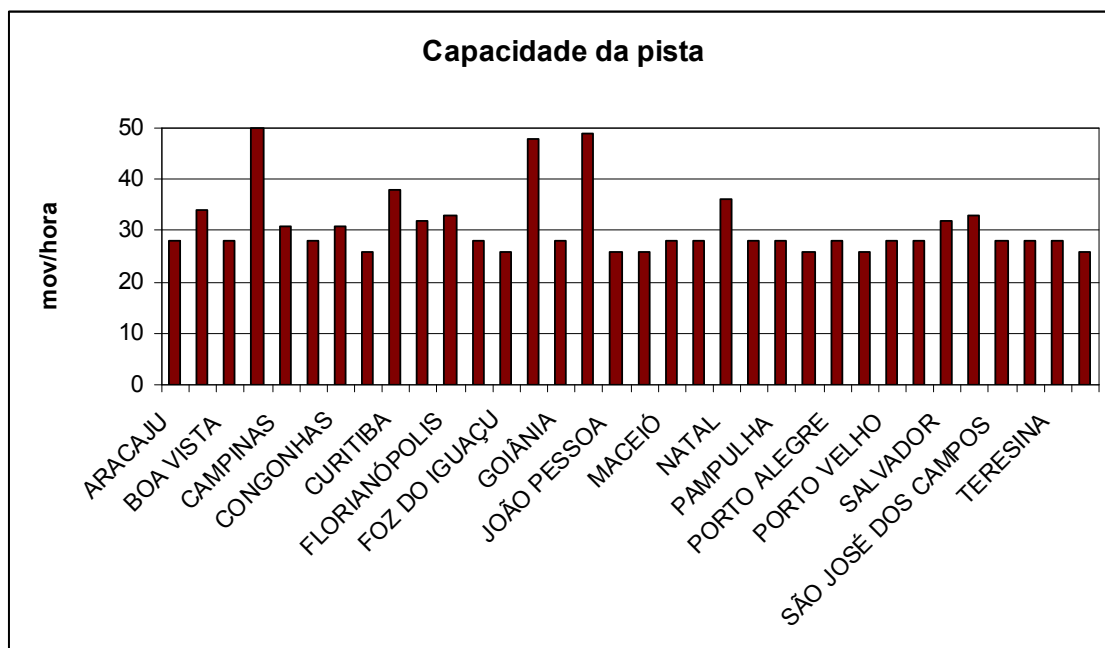
2 – Determinação da porcentagem de operações de toque e arremetidas no aeroporto;

3 – Seleção da configuração da pista que melhor represente o aeroporto no seu uso durante a hora-pico;

4 – Obtenção de valores de capacidade horária básica, fator de toque e arremetida e fator de saída, através de ábacos presentes na circular da FAA;

5 – Cálculo das capacidades horária e anual, IFR e VFR, utilizando expressões existentes na circular da FAA.

A unidade de medida desta capacidade é movimentos/unidade de tempo, e portanto ela pode ser comparada com a demanda anual em movimentos/ano, ou com a demanda de aeronaves na hora-pico, em movimentos/hora. Analisando-se os dados do estudo feito pela ANAC, percebe-se que para os aeroportos analisados não há uma grande variação de capacidade, com algumas exceções, e percebe-se uma média de 30 movimentos/hora.



*Gráfico da capacidade da pista – Gráfico gerado com dados obtidos em:
www.cgna.gov.br/aeroportos/capacidade.htm*

Capacidade do pátio de estacionamento de aeronaves.

A capacidade do pátio de estacionamento de aeronaves também é mensurada em número de movimentos por hora nos aeroportos. Os valores para o estudo da ANAC foram fornecidos pela INFRAERO, porém não estavam disponíveis para alguns aeroportos, e, portanto o diagnóstico é feito através de cálculos que levam em conta a quantidade de posições operacionais, remotas ou com ponte, e o tempo de permanência médio necessário no pátio para a quantidade/tipo de aeronave, considerando-se a composição da frota utilizada.

Cabe ressaltar que os valores definidos para capacidade de Pista de Pouso e Decolagem e de Pátio de Estacionamento de aeronaves representam apenas um valor teórico, que deve ser analisado e interpretado com cautela. Essas capacidades estão relacionadas com valores máximos de operação, e quanto mais próximos destes valores, maiores serão os volumes de atrasos observados. Cabe então, à autoridade aérea balancear as capacidades e os possíveis atrasos. Segundo ASHFORD* (Airport operations – Norman Ashford – 1983), a maior parte dos elementos constituintes dos

aeroportos é dimensionada de forma que por algumas horas no ano haja um excedente na capacidade aceitável.

Capacidade do Terminal de Passageiros.

O lado terrestre do aeroporto também pode ser um ponto crítico na capacidade do mesmo, e diversos elementos são variáveis que afetam o tempo que um passageiro ocupa a área do terminal, fator determinante na capacidade do mesmo. A capacidade do terminal é medida em função do número de passageiros por unidade de tempo. Em seu estudo, a ANAC utiliza o número de passageiros por ano como medida, e indica como critério uma relação entre a área global e a demanda anual de passageiros. Analisando os 36 aeroportos citados, percebe-se que não há uma boa correlação entre a área do terminal e a capacidade citada no estudo, com alguns exemplos de áreas menores com capacidades muito maiores que outros. Dessa forma, esse método só pode ser considerado como referência para o planejador. A FAA recomenda entre 18 a 24 m²/pax na hora-pico.

Tal fato deve ser entendido pela simplicidade da correlação buscada, uma vez que mais fatores influem na capacidade do terminal de passageiros, como a disponibilidade de áreas e processadores nos componentes operacionais que compreendem: salas de embarque e desembarque, áreas e balcões para os processos de check-in, despacho de bagagens e inspeção de segurança (raio-x) para o acesso as salas de embarque.

A própria ANAC, em uma Nota Técnica sobre o assunto: Coordenação de aeroportos, alocação inicial de slots e aplicação ao Aeroporto Santos Dumont (SBRJ). (disponível em www.anac.gov.br), utiliza um método diferente para a determinação da capacidade do terminal de passageiros. Esta é calculada considerando as características e cenários atuais do transporte aéreo e seguindo os padrões de nível de serviço do manual de planejamento de aeroportos da International Air Transport Association, IATA, e são considerados

no cálculo: número de balcões de check-in, áreas disponíveis para formação de filas, tempo médio de ocupação da inspeção de segurança e o número de esteiras para restituição de bagagens.

Com estes dados, calcula-se quais são os pontos críticos, ou seja, aqueles que atendem a um menor número de passageiros por unidade de tempo, e assim obtém-se uma melhor aproximação quanto a capacidade do terminal de passageiros.

***Anexo I – Resultados Financeiros dos
Aeroportos***

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2010

Grupo 1

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	201.399	68.372	34.110	220.918	-19.519
Campinas (Am.)	158.420	53.781	35.802	199.695	-41.275
Itanhaém	97.107	32.966	11.717	159.071	-61.965
Jundiaí	129.818	35.450	160.182	182.374	-52.557
Piracicaba	65.701	22.304	13.914	132.867	-67.166
Sorocaba	305.330	99.125	108.045	253.046	52.284
Ubatuba	72.200	24.511	16.205	138.614	-66.414
					-256.611

Grupo 2

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	458.630	154.897	86.331	271.384	187.246
Barretos	19.490	6.616	70.488	86.798	-67.308
Lins	44.622	15.148	5.727	113.010	-68.388
Penápolis	3.849	1.307	4.138	69.023	-65.174
S. J. R. Preto	1.904.088	630.332	385.846	5.562.630	-3.658.542
Votuporanga	12.572	4.268	13.081	79.078	-66.506
					-3.738.672

Grupo 3

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	5.700	1.935	2.358	71.186	-65.487
Bauru	59.201	20.085	91.145	126.945	-67.743
Baurú/Arealva	299.141	89.387	13.144	251.746	47.396
Botucatu	7.303	2.479	4.129	73.048	-65.745
Marília	239.752	76.516	87.226	235.581	4.171
Ourinhos	9.559	3.245	4.271	75.646	-66.087
São Manoel	3.972	1.348	1.290	69.167	-65.195
					-278.690

Grupo 4

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	67.589	13.470	77.564	134.554	-66.965
Franca	41.555	14.107	72.474	109.962	-68.407
Ribeirão Preto	2.664.212	891.406	423.802	9.580.393	-6.916.182
São Carlos	10.769	3.656	4.693	77.029	-66.260
					-7.117.814

Grupo 5

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	16.258	5.519	3.686	83.219	-66.961
Assis	37.851	12.850	8.563	106.226	-68.375
Dracena	2.248	763	723	67.138	-64.890
Pres.Epítácio	2.683	911	814	67.651	-64.969
Pres. Prudente	797.771	268.733	87.312	361.569	436.202
Tupã	7.017	2.382	2.437	72.717	-65.699
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					40.837
TOTAL =					R\$ (11.350.951,12)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2011

Grupo 1

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	211.343	71.748	35.230	225.081	-13.738
Campinas (Am.)	166.242	56.437	36.978	203.970	-37.727
Itanhaém	101.901	34.594	12.102	162.733	-60.832
Jundiaí	136.922	37.201	163.262	186.932	-50.010
Piracicaba	68.945	23.406	14.371	135.757	-66.812
Sorocaba	320.771	104.019	109.413	256.021	64.750
Ubatuba	75.765	25.721	16.737	141.693	-65.928
					-230.297

Grupo 2

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	486.554	164.327	87.095	273.498	213.056
Barretos	20.676	7.019	70.644	88.100	-67.423
Lins	47.339	16.071	5.946	115.676	-68.337
Penápolis	4.083	1.386	4.296	69.298	-65.215
S. J. R. Preto	2.020.039	668.709	386.928	6.926.207	-4.906.167
Votuporanga	13.338	4.528	13.582	79.943	-66.606
					-4.960.692

Grupo 3

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	6.103	2.072	2.454	71.656	-65.553
Bauru	63.396	21.509	92.151	130.787	-67.391
Baurú/Arealva	320.050	95.722	13.678	255.890	64.160
Botucatu	7.821	2.655	4.297	73.646	-65.825
Marília	256.626	81.939	88.072	240.914	15.712
Ourinhos	10.237	3.475	4.445	76.421	-66.185
São Manoel	4.253	1.444	1.342	69.497	-65.244
					-250.325

Grupo 4

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	71.653	14.328	78.038	138.137	-66.484
Franca	44.202	15.006	72.732	112.596	-68.393
Ribeirão Preto	2.833.623	948.200	426.614	14.196.966	-11.363.343
São Carlos	11.455	3.889	4.893	77.810	-66.355
					-11.564.576

Grupo 5

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	17.403	5.908	3.834	84.492	-67.090
Assis	40.516	13.754	8.905	108.920	-68.404
Dracena	2.406	817	752	67.325	-64.919
Pres. Epitácio	2.872	975	846	67.874	-65.002
Pres. Prudente	853.988	287.655	88.148	404.260	449.729
Tupã	7.512	2.550	2.535	73.289	-65.777
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					54.065
TOTAL =					R\$ (16.951.825,36)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2012

Grupo 1

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	221.779	75.290	36.387	229.172	-7.393
Campinas (Am.)	174.451	59.223	38.193	208.252	-33.801
Itanhaém	106.933	36.302	12.500	166.483	-59.551
Jundiaí	144.431	39.037	166.443	191.563	-47.132
Piracicaba	72.349	24.561	14.843	138.743	-66.395
Sorocaba	337.002	109.156	110.825	258.767	78.235
Ubatuba	79.506	26.991	17.287	144.869	-65.363
					-201.400

Grupo 2

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	516.178	174.332	87.888	275.950	240.228
Barretos	21.935	7.447	70.807	89.474	-67.539
Lins	50.221	17.049	6.174	118.469	-68.249
Penápolis	4.332	1.471	4.461	69.589	-65.257
S. J. R. Preto	2.143.051	709.421	388.051	8.611.130	-6.468.078
Votuporanga	14.150	4.804	14.102	80.858	-66.709
					-6.495.604

Grupo 3

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	6.536	2.219	2.553	72.159	-65.623
Bauru	67.889	23.033	93.197	134.821	-66.932
Baurú/Arealva	342.422	102.505	14.233	259.605	82.818
Botucatu	8.375	2.843	4.472	74.285	-65.910
Marília	274.689	87.745	88.953	245.944	28.744
Ourinhos	10.962	3.721	4.626	77.249	-66.287
São Manoel	4.555	1.546	1.397	69.850	-65.295
					-218.486

Grupo 4

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	75.963	15.241	78.532	141.863	-65.900
Franca	47.019	15.962	73.001	115.364	-68.345
Ribeirão Preto	3.013.810	1.008.612	429.545	19.884.784	-16.870.974
São Carlos	12.185	4.137	5.101	78.639	-66.454
					-17.071.673

Grupo 5

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	18.628	6.324	3.987	85.849	-67.220
Assis	43.369	14.723	9.261	111.770	-68.401
Dracena	2.576	874	782	67.525	-64.949
Pres. Epitácio	3.074	1.044	880	68.112	-65.038
Pres. Prudente	914.168	307.909	89.017	464.234	449.934
Tupã	8.040	2.730	2.636	73.899	-65.859
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					53.995
TOTAL =					R\$ (23.933.167,03)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2013

Grupo 1

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	232.729	79.008	37.582	233.169	-441
Campinas (Am.)	183.064	62.147	39.447	212.528	-29.464
Itanhaém	112.213	38.094	12.910	170.317	-58.105
Jundiaí	152.367	40.965	169.729	196.254	-43.887
Piracicaba	75.921	25.774	15.331	141.827	-65.906
Sorocaba	354.065	114.545	112.285	261.281	92.784
Ubatuba	83.432	28.324	17.854	148.142	-64.710
					-169.729

Grupo 2

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	547.606	184.945	88.711	279.084	268.521
Barretos	23.271	7.900	70.976	90.923	-67.653
Lins	53.278	18.087	6.411	121.393	-68.115
Penápolis	4.596	1.560	4.632	69.898	-65.302
S. J. R. Preto	2.273.554	752.612	389.218	10.688.064	-8.414.510
Votuporanga	15.011	5.096	14.642	81.825	-66.814
					-8.413.873

Grupo 3

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	6.999	2.376	2.657	72.696	-65.697
Bauru	72.700	24.665	94.286	139.048	-66.349
Baurú/Arealva	366.361	109.770	14.812	262.885	103.476
Botucatu	8.968	3.045	4.654	74.968	-65.999
Marília	294.023	93.964	89.869	250.621	43.402
Ourinhos	11.739	3.985	4.814	78.133	-66.394
São Manoel	4.877	1.656	1.454	70.227	-65.350
					-182.911

Grupo 4

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	80.534	16.212	79.048	145.732	-65.198
Franca	50.014	16.979	73.282	118.270	-68.256
Ribeirão Preto	3.205.457	1.072.874	432.602	26.880.912	-23.675.455
São Carlos	12.961	4.400	5.317	79.518	-66.557
					-23.875.466

Grupo 5

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	19.940	6.769	4.146	87.293	-67.353
Assis	46.422	15.760	9.631	114.781	-68.358
Dracena	2.757	936	814	67.739	-64.982
Pres. Epitácio	3.290	1.117	915	68.367	-65.076
Pres. Prudente	978.589	329.590	89.921	547.307	431.281
Tupã	8.607	2.922	2.741	74.552	-65.945
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					35.096
TOTAL =					R\$ (32.606.882,37)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2014

Grupo 1

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	244.220	82.909	38.817	237.056	7.164
Campinas (Am.)	192.103	65.216	40.742	216.783	-24.680
Itanhaém	117.753	39.975	13.334	174.231	-56.478
Jundiaí	160.758	42.987	173.122	200.993	-40.235
Piracicaba	79.670	27.047	15.834	145.007	-65.337
Sorocaba	372.003	120.201	113.792	263.568	108.434
Ubatuba	87.551	29.722	18.441	151.511	-63.960
					-135.091

Grupo 2

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	580.946	196.205	89.565	283.361	297.586
Barretos	24.687	8.381	71.151	92.453	-67.765
Lins	56.522	19.188	6.656	124.452	-67.930
Penápolis	4.876	1.655	4.809	70.225	-65.350
S. J. R. Preto	2.412.005	798.433	390.429	13.242.503	-10.830.499
Votuporanga	15.925	5.406	15.203	82.848	-66.923
					-10.800.881

Grupo 3

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	7.495	2.544	2.765	73.270	-65.775
Bauru	77.851	26.413	95.419	143.471	-65.620
Baurú/Arealva	391.975	117.549	15.414	265.758	126.217
Botucatu	9.604	3.260	4.843	75.697	-66.093
Marília	314.720	100.622	90.823	254.899	59.821
Ourinhos	12.571	4.268	5.009	79.077	-66.506
São Manoel	5.223	1.773	1.513	70.631	-65.408
					-143.363

Grupo 4

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	85.381	17.245	79.585	149.745	-64.364
Franca	53.201	18.061	73.574	121.320	-68.119
Ribeirão Preto	3.409.295	1.141.230	435.787	35.473.257	-32.063.962
São Carlos	13.787	4.680	5.543	80.450	-66.663
					-32.263.108

Grupo 5

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	21.344	7.246	4.312	88.829	-67.485
Assis	49.691	16.869	10.016	117.959	-68.268
Dracena	2.951	1.002	846	67.968	-65.016
Pres. Epitácio	3.522	1.196	952	68.639	-65.117
Pres. Prudente	1.047.549	352.796	90.861	660.949	386.601
Tupã	9.213	3.128	2.851	75.248	-66.036
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					-9.793
TOTAL =					R\$ (43.352.235,20)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2015

Grupo 1

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	256.279	87.002	40.091	240.810	15.468
Campinas (Am.)	201.588	68.436	42.081	221.000	-19.412
Itanhaém	123.567	41.949	13.772	178.220	-54.652
Jundiaí	169.629	45.110	176.627	205.761	-36.132
Piracicaba	83.603	28.382	16.354	148.284	-64.681
Sorocaba	390.861	126.136	115.348	265.644	125.217
Ubatuba	91.874	31.190	19.046	154.975	-63.101
					-97.293

Grupo 2

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	616.317	208.151	90.453	289.391	326.926
Barretos	26.190	8.891	71.333	94.065	-67.874
Lins	59.963	20.356	6.911	127.648	-67.685
Penápolis	5.172	1.756	4.993	70.572	-65.399
S. J. R. Preto	2.558.886	847.043	391.687	16.377.789	-13.818.904
Votuporanga	16.895	5.735	15.785	83.928	-67.033
					-13.759.970

Grupo 3

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	8.026	2.725	2.878	73.883	-65.857
Bauru	83.368	28.285	96.599	148.089	-64.722
Baurú/Arealva	419.382	125.879	16.040	268.296	151.087
Botucatu	10.285	3.491	5.039	76.476	-66.191
Marília	336.875	107.753	91.815	258.747	78.128
Ourinhos	13.462	4.570	5.213	80.083	-66.622
São Manoel	5.593	1.899	1.574	71.062	-65.469
					-99.646

Grupo 4

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	90.522	18.344	80.145	153.899	-63.378
Franca	56.590	19.212	73.879	124.516	-67.926
Ribeirão Preto	3.626.098	1.213.940	439.109	46.011.257	-42.385.160
São Carlos	14.665	4.979	5.778	81.438	-66.772
					-42.583.235

Grupo 5

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	22.847	7.756	4.484	90.464	-67.618
Assis	53.190	18.057	10.416	121.309	-68.120
Dracena	3.159	1.072	880	68.212	-65.053
Pres. Epitácio	3.770	1.280	990	68.930	-65.160
Pres. Prudente	1.121.370	377.638	91.839	814.704	306.666
Tupã	9.861	3.348	2.965	75.992	-66.131
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					-89.886
TOTAL =					R\$ (56.630.029,45)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2016

Grupo 1

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	268.932	91.298	41.408	244.414	24.519
Campinas (Am.)	211.542	71.815	43.463	225.162	-13.620
Itanhaém	129.668	44.020	14.224	182.277	-52.608
Jundiaí	179.010	47.337	180.248	210.543	-31.533
Piracicaba	87.731	29.783	16.891	151.657	-63.926
Sorocaba	410.688	132.364	116.956	267.538	143.150
Ubatuba	96.410	32.730	19.672	158.533	-62.122
					-56.140

Grupo 2

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	653.842	220.823	91.374	297.974	355.868
Barretos	27.785	9.432	71.522	95.764	-67.979
Lins	63.614	21.596	7.176	130.984	-67.371
Penápolis	5.487	1.863	5.184	70.939	-65.452
S. J. R. Preto	2.714.711	898.613	392.993	20.218.739	-17.504.028
Votuporanga	17.923	6.085	16.390	85.069	-67.146
					-17.416.107

Grupo 3

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	8.595	2.918	2.994	74.539	-65.943
Bauru	89.276	30.290	97.826	152.902	-63.626
Baurú/Arealva	448.709	134.800	16.692	270.636	178.073
Botucatu	11.013	3.739	5.244	77.308	-66.294
Marília	360.590	115.389	92.848	262.153	98.438
Ourinhos	14.416	4.894	5.425	81.157	-66.742
São Manoel	5.989	2.033	1.638	71.524	-65.534
					-51.628

Grupo 4

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	95.973	19.513	80.729	158.193	-62.220
Franca	60.196	20.436	74.197	127.863	-67.667
Ribeirão Preto	3.856.691	1.291.284	442.571	58.918.793	-55.062.102
São Carlos	15.600	5.296	6.024	82.484	-66.884
					-55.258.873

Grupo 5

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	24.455	8.302	4.664	92.203	-67.748
Assis	56.935	19.329	10.832	124.838	-67.903
Dracena	3.382	1.148	915	68.474	-65.092
Pres. Epitácio	4.035	1.370	1.029	69.242	-65.206
Pres. Prudente	1.200.393	404.228	92.856	1.020.728	179.665
Tupã	10.556	3.583	3.083	76.786	-66.230
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					-216.986
TOTAL =					R\$ (72.999.734,30)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2017

Grupo 1

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	282.211	95.806	42.768	247.847	34.364
Campinas (Am.)	221.987	75.361	44.890	229.250	-7.263
Itanhaém	136.071	46.194	14.691	186.395	-50.324
Jundiaí	188.931	49.675	183.987	215.316	-26.385
Piracicaba	92.063	31.254	17.446	155.125	-63.062
Sorocaba	431.535	138.899	118.616	269.298	162.237
Ubatuba	101.171	34.346	20.318	162.181	-61.010
					-11.444

Grupo 2

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	693.651	234.268	92.331	310.140	383.511
Barretos	29.476	10.007	71.719	97.554	-68.077
Lins	67.487	22.911	7.451	134.463	-66.977
Penápolis	5.821	1.976	5.383	71.328	-65.507
S. J. R. Preto	2.880.026	953.322	394.349	24.915.995	-22.035.969
Votuporanga	19.014	6.455	17.017	86.274	-67.260
					-21.920.279

Grupo 3

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	9.204	3.125	3.116	75.239	-66.034
Bauru	95.602	32.436	99.103	157.904	-62.302
Baurú/Arealva	480.089	144.353	17.370	273.000	207.089
Botucatu	11.794	4.004	5.457	78.196	-66.402
Marília	385.977	123.567	93.923	265.135	120.842
Ourinhos	15.437	5.241	5.645	82.303	-66.865
São Manoel	6.414	2.177	1.705	72.017	-65.603
					724

Grupo 4

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	101.755	20.756	81.338	162.623	-60.868
Franca	64.031	21.738	74.528	131.362	-67.331
Ribeirão Preto	4.101.952	1.373.555	446.180	74.709.774	-70.607.822
São Carlos	16.594	5.633	6.280	83.593	-66.999
					-70.803.021

Grupo 5

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	26.177	8.887	4.850	94.051	-67.874
Assis	60.944	20.689	11.265	128.550	-67.606
Dracena	3.620	1.229	952	68.754	-65.134
Pres.Epitácio	4.320	1.466	1.071	69.575	-65.255
Pres. Prudente	1.284.986	432.690	93.913	1.294.449	-9.464
Tupã	11.299	3.836	3.206	77.633	-66.334
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					-406.137
TOTAL =					R\$ (93.140.157,28)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2018

Grupo 1

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	296.145	100.536	44.173	251.093	45.052
Campinas (Am.)	232.948	79.082	46.364	233.246	-299
Itanhaém	142.789	48.475	15.174	190.567	-47.777
Jundiaí	199.425	52.127	187.849	220.060	-20.635
Piracicaba	96.609	32.797	18.019	158.686	-62.077
Sorocaba	453.455	145.758	120.331	270.995	182.460
Ubatuba	106.166	36.042	20.985	165.918	-59.752
					36.972

Grupo 2

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	735.884	248.530	93.324	327.208	408.676
Barretos	31.271	10.616	71.923	99.439	-68.168
Lins	71.595	24.305	7.736	138.087	-66.491
Penápolis	6.176	2.097	5.589	71.740	-65.565
S. J. R. Preto	3.055.408	1.011.363	395.756	30.651.245	-27.595.837
Votuporanga	20.172	6.848	17.669	87.547	-67.375
					-27.454.759

Grupo 3

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	9.857	3.346	3.243	75.986	-66.130
Bauru	102.376	34.735	100.432	163.092	-60.715
Baurú/Arealva	513.667	154.582	18.076	275.728	237.939
Botucatu	12.630	4.288	5.679	79.143	-66.514
Marília	413.151	132.323	95.041	267.757	145.395
Ourinhos	16.531	5.612	5.874	83.524	-66.992
São Manoel	6.868	2.332	1.774	72.544	-65.676
					57.307

Grupo 4

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	107.886	22.078	81.973	167.183	-59.297
Franca	68.111	23.122	74.873	135.018	-66.907
Ribeirão Preto	4.362.814	1.461.068	449.943	94.006.957	-89.644.143
São Carlos	17.651	5.992	6.546	84.768	-67.117
					-89.837.464

Grupo 5

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	28.021	9.513	5.044	96.014	-67.994
Assis	65.235	22.146	11.716	132.448	-67.213
Dracena	3.875	1.315	990	69.053	-65.178
Pres. Epitácio	4.624	1.570	1.113	69.931	-65.307
Pres. Prudente	1.375.540	463.156	95.013	1.655.385	-279.845
Tupã	12.094	4.106	3.334	78.537	-66.442
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					-676.450
TOTAL =					R\$ (117.874.394,45)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2019

Grupo 1

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	310.768	105.500	45.623	254.136	56.631
Campinas (Am.)	244.450	82.987	47.887	237.130	7.319
Itanhaém	149.840	50.868	15.672	194.783	-44.943
Jundiaí	210.527	54.701	191.837	224.749	-14.223
Piracicaba	101.379	34.416	18.611	162.339	-60.960
Sorocaba	476.504	152.954	122.103	272.728	203.776
Ubatuba	111.408	37.821	21.674	169.740	-58.332
					89.270

Grupo 2

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	780.688	263.661	94.356	350.858	429.830
Barretos	33.175	11.262	72.134	101.422	-68.248
Lins	75.954	25.785	8.032	141.855	-65.901
Penápolis	6.552	2.224	5.803	72.177	-65.625
S. J. R. Preto	3.241.470	1.072.937	397.218	37.643.474	-34.402.004
Votuporanga	21.400	7.265	18.346	88.891	-67.491
					-34.239.438

Grupo 3

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	10.555	3.583	3.375	76.785	-66.230
Bauru	109.631	37.196	101.815	168.455	-58.824
Baurú/Arealva	549.596	165.537	18.810	279.308	270.288
Botucatu	13.525	4.591	5.910	80.154	-66.630
Marília	442.241	141.701	96.205	270.140	172.101
Ourinhos	17.703	6.010	6.113	84.825	-67.122
São Manoel	7.355	2.497	1.846	73.108	-65.753
					117.830

Grupo 4

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	114.389	23.485	82.634	171.868	-57.479
Franca	72.450	24.596	75.233	138.832	-66.381
Ribeirão Preto	4.640.270	1.554.156	453.865	117.564.656	-112.924.386
São Carlos	18.776	6.374	6.824	86.011	-67.236
					-113.115.482

Grupo 5

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	29.994	10.182	5.245	98.098	-68.105
Assis	69.828	23.706	12.184	136.537	-66.708
Dracena	4.147	1.408	1.029	69.373	-65.226
Pres.Epitácio	4.949	1.680	1.158	70.311	-65.362
Pres. Prudente	1.472.476	495.768	96.156	2.128.165	-655.688
Tupã	12.946	4.395	3.468	79.501	-66.555
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					-1.052.115
TOTAL =					R\$ (148.199.936,19)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2020

Grupo 1

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	326.112	110.710	47.122	256.965	69.147
Campinas (Am.)	256.519	87.084	49.460	240.882	15.637
Itanhaém	157.238	53.380	16.187	199.032	-41.794
Jundiaí	222.273	57.402	195.957	229.358	-7.086
Piracicaba	106.385	36.116	19.222	166.079	-59.695
Sorocaba	500.741	160.507	123.932	274.630	226.112
Ubatuba	116.909	39.689	22.386	173.642	-56.733
					145.588

Grupo 2

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	828.221	279.714	95.426	383.210	445.011
Barretos	35.195	11.948	72.354	103.509	-68.315
Lins	80.579	27.355	8.340	145.770	-65.191
Penápolis	6.951	2.360	6.025	72.640	-65.689
S. J. R. Preto	3.438.862	1.138.260	398.736	46.156.471	-42.717.609
Votuporanga	22.703	7.707	19.049	90.308	-67.605
					-42.539.398

Grupo 3

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	11.303	3.837	3.512	77.638	-66.335
Bauru	117.400	39.832	103.254	173.985	-56.585
Baurú/Arealva	588.042	177.268	19.574	284.433	303.609
Botucatu	14.483	4.917	6.150	81.233	-66.750
Marília	473.380	151.743	97.416	272.491	200.888
Ourinhos	18.958	6.436	6.361	86.212	-67.254
São Manoel	7.876	2.674	1.921	73.710	-65.834
					181.739

Grupo 4

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	121.285	24.981	83.324	176.669	-55.383
Franca	77.066	26.163	75.609	142.804	-65.738
Ribeirão Preto	4.935.375	1.653.176	457.954	146.296.146	-141.360.772
São Carlos	19.972	6.780	7.114	87.328	-67.356
					-141.549.249

Grupo 5

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	32.106	10.899	5.455	100.310	-68.205
Assis	74.745	25.375	12.671	140.818	-66.072
Dracena	4.439	1.507	1.070	69.715	-65.276
Pres.Epitácio	5.298	1.799	1.204	70.718	-65.420
Pres. Prudente	1.576.245	530.676	97.346	2.743.796	-1.167.551
Tupã	13.858	4.704	3.606	80.529	-66.672
Urubupungá	0	0	0	64.471	-64.471
					-1.563.667
TOTAL =					R\$ (185.324.986,48)

***Anexo J – Resultados Financeiros dos
Aeroportos com Aumento de Categoria***

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2010

Grupo 1

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	201.399	68.372	100.507	66.397	220.918	46.878
Campinas (Am.)	158.420	53.781	102.199	66.397	199.695	25.122
Itanhaém	97.107	32.966	78.114	66.397	159.071	4.432
Jundiaí	129.818	35.450	451.377	291.196	182.374	238.639
Piracicaba	65.701	22.304	80.311	66.397	132.867	-769
Sorocaba	305.330	99.125	399.241	291.196	253.046	343.480
Ubatuba	72.200	24.511	82.602	66.397	138.614	-17
						657.766

Grupo 2

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	458.630	154.897	377.527	291.196	271.384	478.442
Barretos	19.490	6.616	361.684	291.196	86.798	223.888
Lins	44.622	15.148	72.124	66.397	113.010	-1.991
Penápolis	3.849	1.307	70.535	66.397	69.023	1.223
S. J. R. Preto	1.904.088	630.332	385.846	0	5.562.630	-3.658.542
Votuporanga	12.572	4.268	79.478	66.397	79.078	-109
						-2.957.089

Grupo 3

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	5.700	1.935	68.755	66.397	71.186	910
Bauru	59.201	20.085	382.341	291.196	126.945	223.452
Baurú/Arealva	299.141	89.387	79.541	66.397	251.746	113.793
Botucatu	7.303	2.479	70.527	66.397	73.048	653
Marília	239.752	76.516	378.421	291.196	235.581	295.367
Ourinhos	9.559	3.245	70.669	66.397	75.646	311
São Manoel	3.972	1.348	67.687	66.397	69.167	1.202
						635.687

Grupo 4

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	67.589	13.470	368.760	291.196	134.554	224.230
Franca	41.555	14.107	363.670	291.196	109.962	222.789
Ribeirão Preto	2.664.212	891.406	423.802	0	9.580.393	-6.916.182
São Carlos	10.769	3.656	71.090	66.397	77.029	137
						-6.469.026

Grupo 5

2010	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	16.258	5.519	70.084	66.397	83.219	-564
Assis	37.851	12.850	74.960	66.397	106.226	-1.978
Dracena	2.248	763	67.120	66.397	67.138	1.507
Pres. Epitácio	2.683	911	67.211	66.397	67.651	1.429
Pres. Prudente	797.771	268.733	378.508	291.196	361.569	727.398
Tupã	7.017	2.382	68.834	66.397	72.717	698
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						730.415
TOTAL =						R\$ (7.402.246,02)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2011

Grupo 1

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	211.343	71.748	101.627	66.397	225.081	52.659
Campinas (Am.)	166.242	56.437	103.375	66.397	203.970	28.670
Itanhaém	101.901	34.594	78.499	66.397	162.733	5.565
Jundiaí	136.922	37.201	454.458	291.196	186.932	241.186
Piracicaba	68.945	23.406	80.768	66.397	135.757	-415
Sorocaba	320.771	104.019	400.609	291.196	256.021	355.946
Ubatuba	75.765	25.721	83.134	66.397	141.693	469
						684.080

Grupo 2

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	486.554	164.327	378.291	291.196	273.498	504.252
Barretos	20.676	7.019	361.840	291.196	88.100	223.772
Lins	47.339	16.071	72.344	66.397	115.676	-1.940
Penápolis	4.083	1.386	70.693	66.397	69.298	1.183
S. J. R. Preto	2.020.039	668.709	386.928	0	6.926.207	-4.906.167
Votuporanga	13.338	4.528	79.979	66.397	79.943	-209
						-4.179.109

Grupo 3

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	6.103	2.072	68.851	66.397	71.656	844
Bauru	63.396	21.509	383.347	291.196	130.787	223.805
Baurú/Arealva	320.050	95.722	80.075	66.397	255.890	130.557
Botucatu	7.821	2.655	70.694	66.397	73.646	572
Marília	256.626	81.939	379.268	291.196	240.914	306.908
Ourinhos	10.237	3.475	70.842	66.397	76.421	212
São Manoel	4.253	1.444	67.740	66.397	69.497	1.153
						664.052

Grupo 4

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	71.653	14.328	369.234	291.196	138.137	224.712
Franca	44.202	15.006	363.928	291.196	112.596	222.802
Ribeirão Preto	2.833.623	948.200	426.614	0	14.196.966	-11.363.343
São Carlos	11.455	3.889	71.290	66.397	77.810	42
						-10.915.787

Grupo 5

2011	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	17.403	5.908	70.231	66.397	84.492	-692
Assis	40.516	13.754	75.302	66.397	108.920	-2.007
Dracena	2.406	817	67.149	66.397	67.325	1.478
Pres. Epitácio	2.872	975	67.243	66.397	67.874	1.395
Pres. Prudente	853.988	287.655	379.344	291.196	404.260	740.925
Tupã	7.512	2.550	68.932	66.397	73.289	620
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						743.644
TOTAL =						R\$ (13.003.120,26)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2012

Grupo 1

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	221.779	75.290	102.784	66.397	229.172	59.004
Campinas (Am.)	174.451	59.223	104.590	66.397	208.252	32.596
Itanhaém	106.933	36.302	78.897	66.397	166.483	6.847
Jundiaí	144.431	39.037	457.639	291.196	191.563	244.064
Piracicaba	72.349	24.561	81.240	66.397	138.743	2
Sorocaba	337.002	109.156	402.021	291.196	258.767	369.431
Ubatuba	79.506	26.991	83.684	66.397	144.869	1.034
						712.978

Grupo 2

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	516.178	174.332	379.084	291.196	275.950	531.424
Barretos	21.935	7.447	362.003	291.196	89.474	223.657
Lins	50.221	17.049	72.571	66.397	118.469	-1.851
Penápolis	4.332	1.471	70.858	66.397	69.589	1.140
S. J. R. Preto	2.143.051	709.421	388.051	0	8.611.130	-6.468.078
Votuporanga	14.150	4.804	80.499	66.397	80.858	-311
						-5.714.020

Grupo 3

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	6.536	2.219	68.951	66.397	72.159	774
Bauru	67.889	23.033	384.393	291.196	134.821	224.264
Baurú/Arealva	342.422	102.505	80.630	66.397	259.605	149.215
Botucatu	8.375	2.843	70.869	66.397	74.285	487
Marília	274.689	87.745	380.148	291.196	245.944	319.940
Ourinhos	10.962	3.721	71.023	66.397	77.249	110
São Manoel	4.555	1.546	67.794	66.397	69.850	1.102
						695.892

Grupo 4

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	75.963	15.241	369.728	291.196	141.863	225.296
Franca	47.019	15.962	364.197	291.196	115.364	222.851
Ribeirão Preto	3.013.810	1.008.612	429.545	0	19.884.784	-16.870.974
São Carlos	12.185	4.137	71.498	66.397	78.639	-57
						-16.422.885

Grupo 5

2012	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	18.628	6.324	70.384	66.397	85.849	-823
Assis	43.369	14.723	75.658	66.397	111.770	-2.004
Dracena	2.576	874	67.179	66.397	67.525	1.448
Pres. Epitácio	3.074	1.044	67.277	66.397	68.112	1.359
Pres. Prudente	914.168	307.909	380.213	291.196	464.234	741.130
Tupã	8.040	2.730	69.033	66.397	73.899	538
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						743.574
TOTAL =						R\$ (19.984.461,93)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2013

Grupo 1

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	232.729	79.008	103.979	66.397	233.169	65.957
Campinas (Am.)	183.064	62.147	105.844	66.397	212.528	36.933
Itanhaém	112.213	38.094	79.307	66.397	170.317	8.292
Jundiaí	152.367	40.965	460.925	291.196	196.254	247.309
Piracicaba	75.921	25.774	81.728	66.397	141.827	491
Sorocaba	354.065	114.545	403.480	291.196	261.281	383.980
Ubatuba	83.432	28.324	84.251	66.397	148.142	1.687
						744.649

Grupo 2

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	547.606	184.945	379.907	291.196	279.084	559.717
Barretos	23.271	7.900	362.172	291.196	90.923	223.543
Lins	53.278	18.087	72.808	66.397	121.393	-1.718
Penápolis	4.596	1.560	71.029	66.397	69.898	1.095
S. J. R. Preto	2.273.554	752.612	389.218	0	10.688.064	-8.414.510
Votuporanga	15.011	5.096	81.039	66.397	81.825	-417
						-7.632.290

Grupo 3

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	6.999	2.376	69.054	66.397	72.696	700
Bauru	72.700	24.665	385.482	291.196	139.048	224.847
Baurú/Arealva	366.361	109.770	81.209	66.397	262.885	169.873
Botucatu	8.968	3.045	71.051	66.397	74.968	398
Marília	294.023	93.964	381.065	291.196	250.621	334.598
Ourinhos	11.739	3.985	71.211	66.397	78.133	3
São Manoel	4.877	1.656	67.851	66.397	70.227	1.047
						731.466

Grupo 4

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	80.534	16.212	370.244	291.196	145.732	225.998
Franca	50.014	16.979	364.477	291.196	118.270	222.940
Ribeirão Preto	3.205.457	1.072.874	432.602	0	26.880.912	-23.675.455
São Carlos	12.961	4.400	71.714	66.397	79.518	-160
						-23.226.677

Grupo 5

2013	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	19.940	6.769	70.543	66.397	87.293	-956
Assis	46.422	15.760	76.028	66.397	114.781	-1.961
Dracena	2.757	936	67.211	66.397	67.739	1.415
Pres. Epitácio	3.290	1.117	67.312	66.397	68.367	1.321
Pres. Prudente	978.589	329.590	381.117	291.196	547.307	722.477
Tupã	8.607	2.922	69.138	66.397	74.552	452
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						724.674
TOTAL =						R\$ (28.658.177,27)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2014

Grupo 1

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	244.220	82.909	105.214	66.397	237.056	73.562
Campinas (Am.)	192.103	65.216	107.140	66.397	216.783	41.717
Itanhaém	117.753	39.975	79.731	66.397	174.231	9.919
Jundiaí	160.758	42.987	464.318	291.196	200.993	250.961
Piracicaba	79.670	27.047	82.231	66.397	145.007	1.060
Sorocaba	372.003	120.201	404.987	291.196	263.568	399.630
Ubatuba	87.551	29.722	84.838	66.397	151.511	2.437
						779.286

Grupo 2

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	580.946	196.205	380.761	291.196	283.361	588.782
Barretos	24.687	8.381	362.347	291.196	92.453	223.431
Lins	56.522	19.188	73.053	66.397	124.452	-1.533
Penápolis	4.876	1.655	71.206	66.397	70.225	1.048
S. J. R. Preto	2.412.005	798.433	390.429	0	13.242.503	-10.830.499
Votuporanga	15.925	5.406	81.600	66.397	82.848	-525
						-10.019.298

Grupo 3

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	7.495	2.544	69.162	66.397	73.270	623
Bauru	77.851	26.413	386.615	291.196	143.471	225.576
Baurú/Arealva	391.975	117.549	81.811	66.397	265.758	192.614
Botucatu	9.604	3.260	71.240	66.397	75.697	304
Marília	314.720	100.622	382.019	291.196	254.899	351.017
Ourinhos	12.571	4.268	71.406	66.397	79.077	-109
São Manoel	5.223	1.773	67.910	66.397	70.631	989
						771.014

Grupo 4

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	85.381	17.245	370.781	291.196	149.745	226.832
Franca	53.201	18.061	364.770	291.196	121.320	223.077
Ribeirão Preto	3.409.295	1.141.230	435.787	0	35.473.257	-32.063.962
São Carlos	13.787	4.680	71.940	66.397	80.450	-266
						-31.614.319

Grupo 5

2014	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	21.344	7.246	70.709	66.397	88.829	-1.088
Assis	49.691	16.869	76.413	66.397	117.959	-1.870
Dracena	2.951	1.002	67.243	66.397	67.968	1.381
Pres. Epitácio	3.522	1.196	67.349	66.397	68.639	1.280
Pres. Prudente	1.047.549	352.796	382.057	291.196	660.949	677.797
Tupã	9.213	3.128	69.248	66.397	75.248	362
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						679.786
TOTAL =						R\$ (39.403.530,10)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2015

Grupo 1

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	256.279	87.002	106.488	66.397	240.810	81.865
Campinas (Am.)	201.588	68.436	108.478	66.397	221.000	46.986
Itanhaém	123.567	41.949	80.169	66.397	178.220	11.745
Jundiaí	169.629	45.110	467.823	291.196	205.761	255.063
Piracicaba	83.603	28.382	82.751	66.397	148.284	1.717
Sorocaba	390.861	126.136	406.544	291.196	265.644	416.413
Ubatuba	91.874	31.190	85.443	66.397	154.975	3.296
						817.085

Grupo 2

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	616.317	208.151	381.649	291.196	289.391	618.122
Barretos	26.190	8.891	362.529	291.196	94.065	223.321
Lins	59.963	20.356	73.308	66.397	127.648	-1.288
Penápolis	5.172	1.756	71.390	66.397	70.572	998
S. J. R. Preto	2.558.886	847.043	391.687	0	16.377.789	-13.818.904
Votuporanga	16.895	5.735	82.182	66.397	83.928	-636
						-12.978.387

Grupo 3

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	8.026	2.725	69.275	66.397	73.883	540
Bauru	83.368	28.285	387.795	291.196	148.089	226.474
Baurú/Arealva	419.382	125.879	82.437	66.397	268.296	217.484
Botucatu	10.285	3.491	71.437	66.397	76.476	206
Marília	336.875	107.753	383.011	291.196	258.747	369.324
Ourinhos	13.462	4.570	71.610	66.397	80.083	-225
São Manoel	5.593	1.899	67.971	66.397	71.062	928
						814.731

Grupo 4

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	90.522	18.344	371.341	291.196	153.899	227.818
Franca	56.590	19.212	365.075	291.196	124.516	223.270
Ribeirão Preto	3.626.098	1.213.940	439.109	0	46.011.257	-42.385.160
São Carlos	14.665	4.979	72.176	66.397	81.438	-375
						-41.934.446

Grupo 5

2015	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	22.847	7.756	70.882	66.397	90.464	-1.221
Assis	53.190	18.057	76.813	66.397	121.309	-1.722
Dracena	3.159	1.072	67.277	66.397	68.212	1.344
Pres. Epitácio	3.770	1.280	67.387	66.397	68.930	1.237
Pres. Prudente	1.121.370	377.638	383.035	291.196	814.704	597.862
Tupã	9.861	3.348	69.362	66.397	75.992	267
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						599.692
TOTAL =						R\$ (52.681.324,35)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2016

Grupo 1

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	268.932	91.298	107.805	66.397	244.414	90.916
Campinas (Am.)	211.542	71.815	109.860	66.397	225.162	52.777
Itanhaém	129.668	44.020	80.621	66.397	182.277	13.789
Jundiaí	179.010	47.337	471.444	291.196	210.543	259.663
Piracicaba	87.731	29.783	83.289	66.397	151.657	2.471
Sorocaba	410.688	132.364	408.152	291.196	267.538	434.346
Ubatuba	96.410	32.730	86.069	66.397	158.533	4.275
						858.238

Grupo 2

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	653.842	220.823	382.570	291.196	297.974	647.064
Barretos	27.785	9.432	362.718	291.196	95.764	223.217
Lins	63.614	21.596	73.573	66.397	130.984	-974
Penápolis	5.487	1.863	71.581	66.397	70.939	945
S. J. R. Preto	2.714.711	898.613	392.993	0	20.218.739	-17.504.028
Votuporanga	17.923	6.085	82.787	66.397	85.069	-749
						-16.634.524

Grupo 3

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	8.595	2.918	69.392	66.397	74.539	454
Bauru	89.276	30.290	389.022	291.196	152.902	227.570
Baurú/Arealva	448.709	134.800	83.089	66.397	270.636	244.470
Botucatu	11.013	3.739	71.641	66.397	77.308	103
Marília	360.590	115.389	384.044	291.196	262.153	389.634
Ourinhos	14.416	4.894	71.822	66.397	81.157	-344
São Manoel	5.989	2.033	68.035	66.397	71.524	863
						862.749

Grupo 4

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	95.973	19.513	371.925	291.196	158.193	228.976
Franca	60.196	20.436	365.392	291.196	127.863	223.529
Ribeirão Preto	3.856.691	1.291.284	442.571	0	58.918.793	-55.062.102
São Carlos	15.600	5.296	72.421	66.397	82.484	-487
						-54.610.084

Grupo 5

2016	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	24.455	8.302	71.061	66.397	92.203	-1.350
Assis	56.935	19.329	77.230	66.397	124.838	-1.506
Dracena	3.382	1.148	67.312	66.397	68.474	1.305
Pres. Epitácio	4.035	1.370	67.427	66.397	69.242	1.191
Pres. Prudente	1.200.393	404.228	384.052	291.196	1.020.728	470.861
Tupã	10.556	3.583	69.480	66.397	76.786	167
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						472.593
TOTAL =						R\$ (69.051.029,20)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2017

Grupo 1

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	282.211	95.806	109.165	66.397	247.847	100.761
Campinas (Am.)	221.987	75.361	111.287	66.397	229.250	59.134
Itanhaém	136.071	46.194	81.089	66.397	186.395	16.073
Jundiaí	188.931	49.675	475.183	291.196	215.316	264.810
Piracicaba	92.063	31.254	83.843	66.397	155.125	3.335
Sorocaba	431.535	138.899	409.812	291.196	269.298	453.433
Ubatuba	101.171	34.346	86.715	66.397	162.181	5.387
						902.933

Grupo 2

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	693.651	234.268	383.527	291.196	310.140	674.707
Barretos	29.476	10.007	362.915	291.196	97.554	223.118
Lins	67.487	22.911	73.848	66.397	134.463	-580
Penápolis	5.821	1.976	71.780	66.397	71.328	890
S. J. R. Preto	2.880.026	953.322	394.349	0	24.915.995	-22.035.969
Votuporanga	19.014	6.455	83.414	66.397	86.274	-863
						-21.138.695

Grupo 3

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	9.204	3.125	69.513	66.397	75.239	363
Bauru	95.602	32.436	390.299	291.196	157.904	228.894
Baurú/Arealva	480.089	144.353	83.767	66.397	273.000	273.486
Botucatu	11.794	4.004	71.854	66.397	78.196	-5
Marília	385.977	123.567	385.119	291.196	265.135	412.038
Ourinhos	15.437	5.241	72.042	66.397	82.303	-468
São Manoel	6.414	2.177	68.102	66.397	72.017	794
						915.101

Grupo 4

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	101.755	20.756	372.534	291.196	162.623	230.328
Franca	64.031	21.738	365.724	291.196	131.362	223.865
Ribeirão Preto	4.101.952	1.373.555	446.180	0	74.709.774	-70.607.822
São Carlos	16.594	5.633	72.677	66.397	83.593	-602
						-70.154.232

Grupo 5

2017	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	26.177	8.887	71.247	66.397	94.051	-1.476
Assis	60.944	20.689	77.663	66.397	128.550	-1.209
Dracena	3.620	1.229	67.349	66.397	68.754	1.263
Pres. Epitácio	4.320	1.466	67.468	66.397	69.575	1.142
Pres. Prudente	1.284.986	432.690	385.109	291.196	1.294.449	281.732
Tupã	11.299	3.836	69.603	66.397	77.633	63
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						283.441
TOTAL =						R\$ (89.191.452,18)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2018

Grupo 1

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	296.145	100.536	110.570	66.397	251.093	111.450
Campinas (Am.)	232.948	79.082	112.761	66.397	233.246	66.098
Itanhaém	142.789	48.475	81.571	66.397	190.567	18.620
Jundiaí	199.425	52.127	479.045	291.196	220.060	270.561
Piracicaba	96.609	32.797	84.416	66.397	158.686	4.320
Sorocaba	453.455	145.758	411.527	291.196	270.995	473.656
Ubatuba	106.166	36.042	87.382	66.397	165.918	6.645
						951.349

Grupo 2

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	735.884	248.530	384.520	291.196	327.208	699.872
Barretos	31.271	10.616	363.118	291.196	99.439	223.028
Lins	71.595	24.305	74.133	66.397	138.087	-94
Penápolis	6.176	2.097	71.986	66.397	71.740	833
S. J. R. Preto	3.055.408	1.011.363	395.756	0	30.651.245	-27.595.837
Votuporanga	20.172	6.848	84.066	66.397	87.547	-978
						-26.673.176

Grupo 3

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	9.857	3.346	69.640	66.397	75.986	267
Bauru	102.376	34.735	391.628	291.196	163.092	230.481
Baurú/Arealva	513.667	154.582	84.473	66.397	275.728	304.336
Botucatu	12.630	4.288	72.076	66.397	79.143	-116
Marília	413.151	132.323	386.237	291.196	267.757	436.591
Ourinhos	16.531	5.612	72.271	66.397	83.524	-595
São Manoel	6.868	2.332	68.171	66.397	72.544	721
						971.685

Grupo 4

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	107.886	22.078	373.168	291.196	167.183	231.899
Franca	68.111	23.122	366.069	291.196	135.018	224.289
Ribeirão Preto	4.362.814	1.461.068	449.943	0	94.006.957	-89.644.143
São Carlos	17.651	5.992	72.944	66.397	84.768	-720
						-89.188.675

Grupo 5

2018	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	28.021	9.513	71.441	66.397	96.014	-1.596
Assis	65.235	22.146	78.113	66.397	132.448	-816
Dracena	3.875	1.315	67.387	66.397	69.053	1.219
Pres. Epitácio	4.624	1.570	67.510	66.397	69.931	1.090
Pres. Prudente	1.375.540	463.156	386.209	291.196	1.655.385	11.351
Tupã	12.094	4.106	69.732	66.397	78.537	-45
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						13.128
TOTAL =						R\$ (113.925.689,35)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2019

Grupo 1

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	310.768	105.500	112.020	66.397	254.136	123.029
Campinas (Am.)	244.450	82.987	114.284	66.397	237.130	73.717
Itanhaém	149.840	50.868	82.069	66.397	194.783	21.454
Jundiaí	210.527	54.701	483.033	291.196	224.749	276.973
Piracicaba	101.379	34.416	85.008	66.397	162.339	5.437
Sorocaba	476.504	152.954	413.298	291.196	272.728	494.972
Ubatuba	111.408	37.821	88.071	66.397	169.740	8.065
						1.003.647

Grupo 2

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	780.688	263.661	385.551	291.196	350.858	721.026
Barretos	33.175	11.262	363.330	291.196	101.422	222.948
Lins	75.954	25.785	74.430	66.397	141.855	496
Penápolis	6.552	2.224	72.200	66.397	72.177	772
S. J. R. Preto	3.241.470	1.072.937	397.218	0	37.643.474	-34.402.004
Votuporanga	21.400	7.265	84.743	66.397	88.891	-1.094
						-33.457.855

Grupo 3

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	10.555	3.583	69.772	66.397	76.785	167
Bauru	109.631	37.196	393.011	291.196	168.455	232.371
Baurú/Arealva	549.596	165.537	85.207	66.397	279.308	336.685
Botucatu	13.525	4.591	72.307	66.397	80.154	-233
Marília	442.241	141.701	387.401	291.196	270.140	463.297
Ourinhos	17.703	6.010	72.510	66.397	84.825	-725
São Manoel	7.355	2.497	68.243	66.397	73.108	644
						1.032.207

Grupo 4

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	114.389	23.485	373.830	291.196	171.868	233.717
Franca	72.450	24.596	366.429	291.196	138.832	224.814
Ribeirão Preto	4.640.270	1.554.156	453.865	0	117.564.656	-112.924.386
São Carlos	18.776	6.374	73.222	66.397	86.011	-839
						-112.466.693

Grupo 5

2019	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	29.994	10.182	71.643	66.397	98.098	-1.708
Assis	69.828	23.706	78.581	66.397	136.537	-311
Dracena	4.147	1.408	67.426	66.397	69.373	1.172
Pres. Epitácio	4.949	1.680	67.555	66.397	70.311	1.035
Pres. Prudente	1.472.476	495.768	387.352	291.196	2.128.165	-364.492
Tupã	12.946	4.395	69.865	66.397	79.501	-158
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						-362.537
TOTAL =						R\$ (144.251.231,09)

Resultados Financeiros dos Aeroportos

Ano: 2020

Grupo 1

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Bragança Pta.	326.112	110.710	113.519	66.397	256.965	135.544
Campinas (Am.)	256.519	87.084	115.857	66.397	240.882	82.035
Itanhaém	157.238	53.380	82.584	66.397	199.032	24.603
Jundiaí	222.273	57.402	487.153	291.196	229.358	284.110
Piracicaba	106.385	36.116	85.619	66.397	166.079	6.702
Sorocaba	500.741	160.507	415.128	291.196	274.630	517.307
Ubatuba	116.909	39.689	88.783	66.397	173.642	9.664
						1.059.965

Grupo 2

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araçatuba	828.221	279.714	386.622	291.196	383.210	736.207
Barretos	35.195	11.948	363.550	291.196	103.509	222.881
Lins	80.579	27.355	74.737	66.397	145.770	1.206
Penápolis	6.951	2.360	72.422	66.397	72.640	708
S. J. R. Preto	3.438.862	1.138.260	398.736	0	46.156.471	-42.717.609
Votuporanga	22.703	7.707	85.446	66.397	90.308	-1.208
						-41.757.815

Grupo 3

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Avaré/Arandu	11.303	3.837	69.909	66.397	77.638	63
Bauru	117.400	39.832	394.450	291.196	173.985	234.611
Baurú/Arealva	588.042	177.268	85.971	66.397	284.433	370.006
Botucatu	14.483	4.917	72.547	66.397	81.233	-353
Marília	473.380	151.743	388.612	291.196	272.491	492.084
Ourinhos	18.958	6.436	72.758	66.397	86.212	-857
São Manoel	7.876	2.674	68.318	66.397	73.710	563
						1.096.117

Grupo 4

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Araraquara	121.285	24.981	374.520	291.196	176.669	235.813
Franca	77.066	26.163	366.804	291.196	142.804	225.458
Ribeirão Preto	4.935.375	1.653.176	457.954	0	146.296.146	-141.360.772
São Carlos	19.972	6.780	73.511	66.397	87.328	-959
						-140.900.460

Grupo 5

2020	RT (R\$)	RC (R\$)	RNAV (R\$)	Delta RNAV	CT (R\$)	Resultado (R\$)
Andradina	32.106	10.899	71.852	66.397	100.310	-1.808
Assis	74.745	25.375	79.068	66.397	140.818	325
Dracena	4.439	1.507	67.467	66.397	69.715	1.122
Pres. Epitácio	5.298	1.799	67.601	66.397	70.718	977
Pres. Prudente	1.576.245	530.676	388.542	291.196	2.743.796	-876.355
Tupã	13.858	4.704	70.003	66.397	80.529	-275
Urubupungá	0	0	66.397	66.397	64.471	1.926
						-874.088
TOTAL =						R\$ (181.376.281,38)

Anexo K – Estudo Comprimento de Pista x Alcance

Comprimento de Pista X Alcance

Foi realizado um estudo para compreender melhor a relação que existe entre o comprimento de pista dos aeroportos e o alcance das aeronaves que nele operam. Este trabalho foi feito para identificar alternativas de rotas possíveis para empresas aéreas que desejem se instalar nos aeroportos de estudo, que queiram ampliar sua malha ou caracterizar a necessidade de ampliação das pistas dos aeroportos tendo como objetivo torná-los mais atraentes para a iniciativa privada.

Foram estudados 4 modelos de aeronave produzidos pela empresa Embraer: Embraer 170, Embraer 175, Embraer 190 e Embraer 195.

Para realizar tal análise foram consultados os manuais das aeronaves, afim de se obter valores de alcance em função da carga de decolagem e os valores de comprimento de pista também em função da carga de decolagem; finalmente é possível obter a correlação entre comprimento de pista e alcance para os modelos de aeronaves supracitados considerando aproveitamento total do número de assentos (quantidade máxima de passageiros transportada) ou considerando aproveitamento máximo da capacidade do modelo em questão (carga paga máxima).

Os resultados obtidos são apresentados nos gráficos a seguir, tanto para o caso :

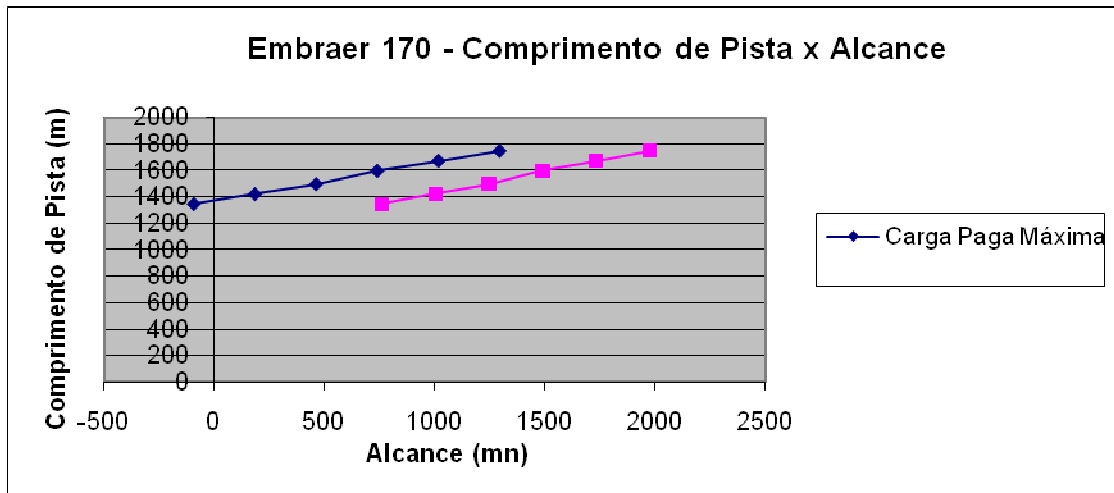


Gráfico do Embraer 170, Comprimento x Alcance

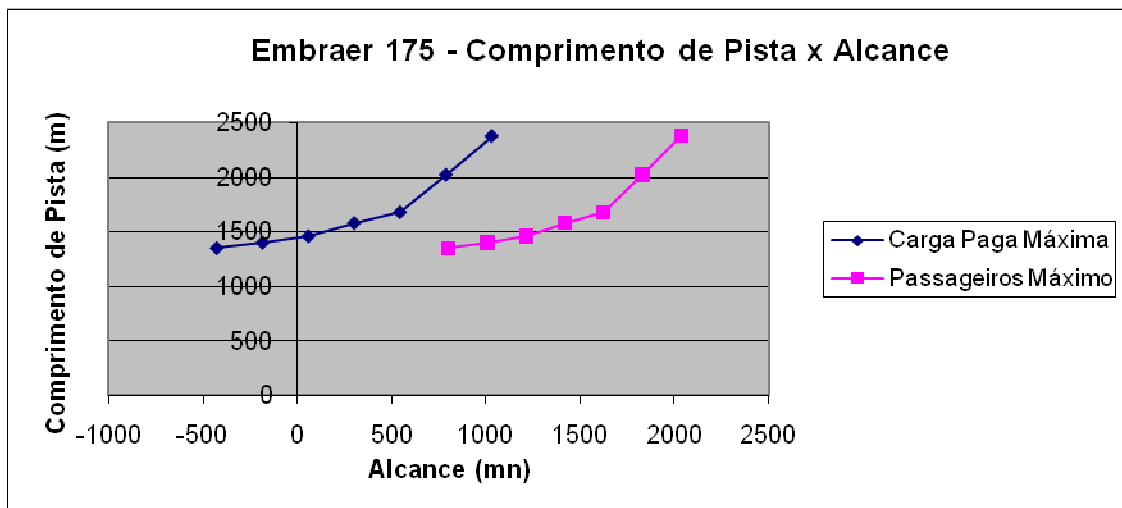


Gráfico do Embraer 175, Comprimento x Alcance

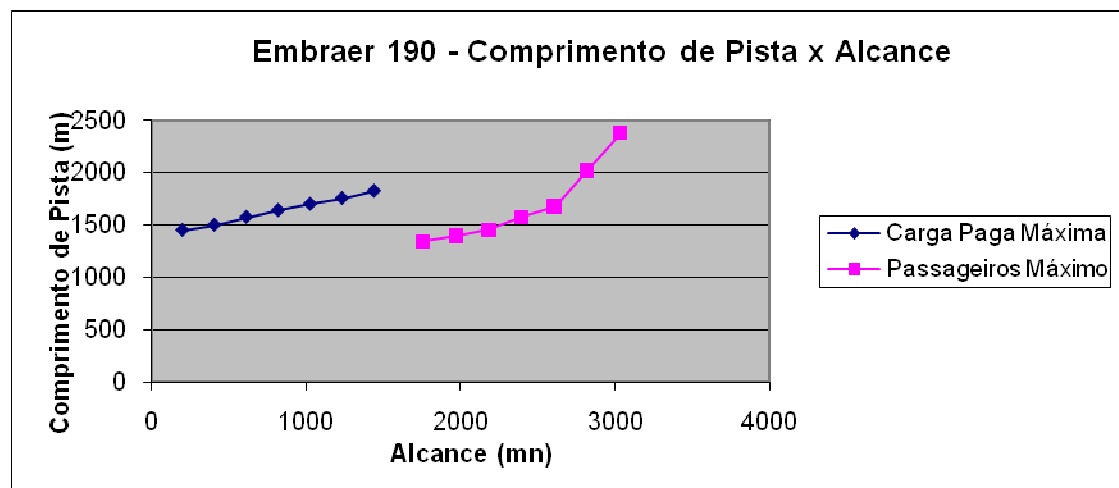


Gráfico do Embraer 190, Comprimento x Alcance

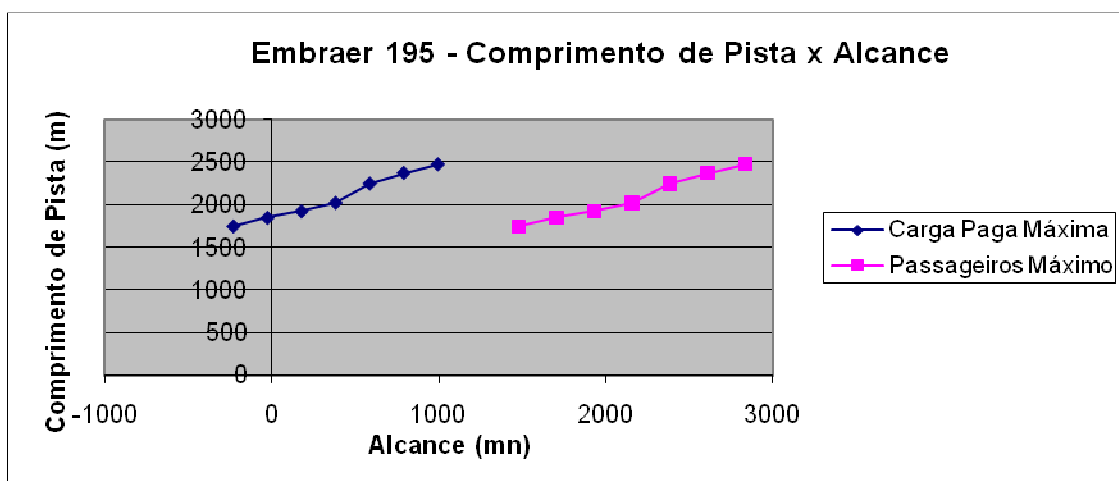


Gráfico do Embraer 195, Comprimento x Alcance

***Anexo L – Taxas de Crescimento Utilizadas
para o Tráfego***

Taxas de Crescimento Utilizadas para as Projeções de Demanda

Grupo 1	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Bragança Pta.	6,750%	4,519%	4,938%	1,628%	1,722%	3,284%	2,227%	7,673%	0,000%
Campinas (Am.)	6,750%	4,519%	4,938%	1,628%	1,722%	3,284%	2,227%	7,673%	0,000%
Itanhaém	6,750%	4,519%	4,938%	1,628%	1,722%	3,284%	2,227%	7,673%	0,000%
Jundiaí	6,750%	4,519%	4,938%	1,628%	1,722%	3,284%	2,227%	7,673%	0,000%
Piracicaba	6,750%	4,519%	4,938%	1,628%	1,722%	3,284%	2,227%	7,673%	0,000%
Sorocaba	6,750%	4,519%	4,938%	1,628%	1,722%	3,284%	2,227%	7,673%	0,000%
Ubatuba	6,750%	4,519%	4,938%	1,628%	1,722%	3,284%	2,227%	7,673%	0,000%

Grupo 2	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Araçatuba	6,164%	5,138%	6,088%	4,017%	3,895%	3,830%	1,014%	6,143%	1,461%
Barretos	6,164%	5,138%	6,088%	4,017%	3,895%	3,830%	1,014%	6,143%	1,461%
Lins	6,164%	5,138%	6,088%	4,017%	3,895%	3,830%	1,014%	6,143%	1,461%
Penápolis	6,164%	5,138%	6,088%	4,017%	3,895%	3,830%	1,014%	6,143%	1,461%
S. J. R. Preto	6,164%	5,138%	6,088%	4,017%	3,895%	3,830%	1,014%	6,143%	1,461%
Votuporanga	6,164%	5,138%	6,088%	4,017%	3,895%	3,830%	1,014%	6,143%	1,461%

Grupo 3	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Avaré/Arandu	7,223%	6,006%	7,087%	4,386%	4,285%	4,063%	0,758%	6,276%	0,383%
Bauru	7,223%	6,006%	7,087%	4,386%	4,285%	4,063%	0,758%	6,276%	0,383%
Baurú/Arealva	7,223%	6,006%	7,087%	4,386%	4,285%	4,063%	0,758%	6,276%	0,383%
Botucatu	7,223%	6,006%	7,087%	4,386%	4,285%	4,063%	0,758%	6,276%	0,383%
Marília	7,223%	6,006%	7,087%	4,386%	4,285%	4,063%	0,758%	6,276%	0,383%
Ourinhos	7,223%	6,006%	7,087%	4,386%	4,285%	4,063%	0,758%	6,276%	0,383%
São Manoel	7,223%	6,006%	7,087%	4,386%	4,285%	4,063%	0,758%	6,276%	0,383%

Grupo 4	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Araraquara	6,577%	5,779%	6,371%	4,453%	5,656%	4,247%	0,758%	5,505%	1,461%
Franca	6,577%	5,779%	6,371%	4,453%	5,656%	4,247%	0,758%	5,505%	1,461%
Ribeirão Preto	6,577%	5,779%	6,371%	4,453%	5,656%	4,247%	0,758%	5,505%	1,461%
São Carlos	6,577%	5,779%	6,371%	4,453%	5,656%	4,247%	0,758%	5,505%	1,461%

Grupo 5	Passageiros			Aeronaves			TAMAV	Carga	FC
	DR	DNR	Total	DR	DNR	Total			
Andradina	7,221%	5,756%	7,041%	3,714%	4,048%	3,997%	1,401%	7,772%	0,000%
Assis	7,221%	5,756%	7,041%	3,714%	4,048%	3,997%	1,401%	7,772%	0,000%
Dracena	7,221%	5,756%	7,041%	3,714%	4,048%	3,997%	1,401%	7,772%	0,000%
Pres. Epitácio	7,221%	5,756%	7,041%	3,714%	4,048%	3,997%	1,401%	7,772%	0,000%
Pres. Prudente	7,221%	5,756%	7,041%	3,714%	4,048%	3,997%	1,401%	7,772%	0,000%
Tupã	7,221%	5,756%	7,041%	3,714%	4,048%	3,997%	1,401%	7,772%	0,000%
Urubupungá	7,221%	5,756%	7,041%	3,714%	4,048%	3,997%	1,401%	7,772%	0,000%

Anexo M – Atas das Reuniões

Relatório de visita ao Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP) – 02/09/2009

O trajeto até o aeroporto desde a Escola Politécnica levou cerca de 1h, fora do horário de pico do trânsito, com dois pedágios de R\$ 6,10. No local, todos os bolsões de estacionamento se encontravam lotados (850 vagas), mesmo estando o terminal vazio. Segundo informações levantadas pelo grupo, a Infraero está em busca de alternativas para essa questão e também citou que o meio fio do Terminal também está saturado nos horários de pico, que são para turistas o sábado pela manhã e domingo de noite e para executivos a segunda-feira pela manhã e as noites de sexta-feira.

Ainda segundo YYY o Terminal se encontra saturado nas horas de pico contando com a seguinte estrutura: balcões de “check-in”: dez da companhia TAM, dez da Azul (+ mais quatro de pesagem), oito da GOL e três da TRIP. A companhia Azul implantou balcões eletrônicos e estuda a distribuição e compartilhamento de balcões. (integração do sistema). Em VCP circulam cerca de 10k funcionários sendo 800 da Infraero e o restante terceiros como: despachantes, agentes de carga, prestadores de serviço, empresas aéreas, órgãos públicos e autoridades

No acesso ao embarque, existem apenas 3 máquinas de Raios X, o que normalmente provoca filas e atrasos, segundo apurado com funcionário do aeroporto.. O aeroporto conta com cinco portões de embarque nacional e dois internacionais, e em ocasiões excepcionais de saturação, libera-se os portões internacionais, que atualmente existem apenas devido a possibilidade de alternativa de vôos. A mesma situação ocorre no desembarque, com três esteiras nacionais e uma internacional. Uma curiosidade citada é que os banheiros são gargalos no desembarque.

Foi visitado ainda o terminal de carga, onde foi verificado um grande movimento, com uma total automatização no manuseio das cargas, e um contraste entre Viracopos, com poucos despachantes, e Guarulhos, que possui cargas apenas de porões, muito mais fragmentada e por isso conta com muitos despachantes aduaneiros.

Quanto ao lado aéreo do aeroporto, foram verificados in loco o pátio e a pista, tendo o pátio onze posições de aeronaves. O ultimo recapeamento de pista completo foi realizado em 1995 (horário de manutenção restrito entre 0h e 4h). Segundo Mozart Alemão, a necessidade de uma eventual 2ª pista é maior pela possibilidade de manutenção da 1ª, apesar do Plano Diretor já prever o uso da Taxiway como pista de pouso e decolagem durante obras. Ainda segundo Mozart, a pista atual pode atender uma demanda próxima ao dobro da atual.

Foram discutidos finalmente possibilidades de alterações no Aeroporto de Viracopos, e chegou-se aos seguintes comentários:

- Plano Diretor (PD) deve ser feito a cada 5 anos.
- PD atual finalizado em 2008, contempla projeção para 55MM de pax.
- INFRAERO sofre com entraves ambientais e sociais (desapropriações).
- A 2.a pista está prevista para 2011 (principal motivo: manutenção na 1.a pista).
- Novo terminal previsto para 2012 (não aproveita instalações atuais do TPS).
- PD não contempla integração com TAV (trem de alta velocidade).
- Principal objetivo do TAV não é o acesso ao aeroporto.

Reunião com Sérgio Camargo (DAESP) - 04/11/2009

- DAESP: modelo de PPP
 - Administrativa (concessionário não arrecada tarifas);
 - Patrocinada (concessionário arrecada tarifas).
- Dividido em aeroportos principais e lindeiros
 - Vencedor faz os investimentos e arca com resultados financeiros;
 - Como a conta não fecha => PPP;
 - Em tese, esse formato independe do Marco Regulatório cuja proposta foi encaminhada pela INFRAERO/ANAC;
 - 1980: convênio SP-União (DAC).
 - Transferência p/ União de VCP e CGH
 - Em contrapartida, DAESP pode transferir seus aeroportos para a iniciativa Privada.
- Fev/09: solicitação à ANAC interesse do DAESP de PPP
 - ANAC não respondeu;
 - Tendência à não aprovação.
- Por isso está sendo remodelada a PPP
 - Teoricamente, a PPP administrativa não precisa de anuência da ANAC, uma vez que funciona como uma prestação de serviços.
- Para o DAESP, a intenção é desonerar os investimentos (muitos investimentos necessários nos aeroportos)

- Via de regra, aeroportos com demanda inferior a 500.000 pax/ano é deficitário

- Custos de aeroportos:
 - Funcionários;
 - Serviços essenciais (balizamento, auxílio navegação, segurança, etc);
 - Podendo ser terceirizados.

***Anexo M – Imagens dos aeroportos
administrados pelo DAESP***



Votuporanga



Franca



Barretos



São José do Rio Preto



Andradina



Ribeirão Preto



Araçatuba



Penápolis



Dracena



Araraquara



Presidente Epitácio



Tupã



Lins



São Carlos



Presidente Prudente



Marília



Bauru Arealva



Bauru



Assis



São Manoel



Piracicaba



Ourinhos



Botucatu



Bragança Paulista



Avaré



Campinas



Jundiaí



Ubatuba



Sorocaba



Itanhaém



Registro