

AEROPORTO DE BARRA DO GARÇAS

ANÁLISE DE GESTÃO AEROPORTUÁRIA
CATEGORIA I



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - UFSC
LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA - LABTRANS
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

**PESQUISAS E ESTUDOS PARA APOIO TÉCNICO À
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA
REPÚBLICA - SAC/PR NO PLANEJAMENTO DO SETOR
AEROPORTUÁRIO BRASILEIRO**

**OBJETO 1 - APOIO AO PLANEJAMENTO DO SISTEMA
AEROPORTUÁRIO DO PAÍS**

FASE 4 - ANÁLISE DE GESTÃO AEROPORTUÁRIA

Aeroporto de Barra do Garças (SBBW)

FLORIANÓPOLIS, MARÇO/2018

Versão 1.1

HISTÓRICO DE VERSÕES

Data	Versão	Descrição	Autor
28/02/2018	1.0	Entrega da primeira versão do Relatório de Análise de Gestão do Aeroporto de Barra do Garças (SBBW)	LabTrans/UFSC
06/03/2018	1.1	Entrega da versão atualizada do Relatório de Análise de Gestão do Aeroporto de Barra do Garças (SBBW)	LabTrans/UFSC

Apresentação

O presente trabalho é resultado da cooperação entre a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR) – atual Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SAC/MTPA) – e o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC), que atua no desenvolvimento do projeto “Pesquisas e Estudos para Apoio Técnico à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR no Planejamento do Setor Aeroportuário Brasileiro”.

Nesse sentido, o objetivo da cooperação é a realização de estudos e pesquisas para apoiar o MTPA no planejamento do sistema aeroportuário do País, com vistas a promover a ordenação e a racionalização dos investimentos públicos federais, garantindo a observância dos princípios da eficiência e da economicidade que regem a administração pública.

As análises aqui apresentadas contemplam a Fase 4 (intitulada Análise de Gestão Aeroportuária) do Objeto 1 (denominado Apoio ao Planejamento do Sistema Aeroportuário do País). Essa fase tem como finalidade o diagnóstico da atual gestão dos aeroportos regionais brasileiros.

Dessa forma, este documento compreende as análises do Aeroporto de Guanambi, as quais abordam os temas de localização, análise socioeconômica na interação aeroporto-cidade, caracterização da área em estudo, movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, entre outros.

Sumário

Introdução	9
1. Descrição do aeroporto	13
Considerações finais	19
Referências	21
Lista de abreviaturas e siglas	23
Lista de figuras	25
Lista de gráficos	25
Lista de tabelas	25

Introdução

O sistema brasileiro de transporte aéreo exerce um papel fundamental para o desenvolvimento e a integração do Brasil, uma vez que possibilita conectar, de modo ágil, diferentes regiões geográficas. Além de desempenhar importante função quanto ao transporte de pessoas, insumos e produtos, também viabiliza a logística internacional de passageiros e de cargas em menor tempo se comparado a outros modais de transportes.

A procura pelo transporte aéreo intensificou-se ao longo dos últimos anos no país, entre outros fatores, acompanhando a continuidade de um movimento de maior integração mundial e o aumento da renda *per capita* no Brasil na última década. Assim, a fim de atender plenamente a essa crescente demanda, são necessários esforços para o planejamento e a adaptação do setor à nova realidade, com vistas a evitar gargalos e a ofertar serviços adequados.

Para democratizar e desenvolver o transporte aéreo no país, o Governo Federal lançou, em 2012, o Programa de Aviação Regional. Entre os objetivos desse programa estão a maior conectividade aérea e o desenvolvimento da economia no interior do país por meio da aproximação dos municípios de cadeias produtivas nacionais e globais e do estímulo ao turismo. Para isso, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) visa ampliar, reformar e/ou construir 270 aeroportos em todo o território nacional, idealizando que 96% da população nacional esteja, no máximo, a 100 quilômetros de distância de um aeroporto que apresente condições de operar voos regulares (BRASIL, 2015a).

Com a finalidade de auxiliar no processo de desenvolvimento do transporte aéreo nacional, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR) – atual SAC/MTPA – firmou um termo de cooperação com o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) para a realização de estudos e pesquisas para apoio ao planejamento desse setor, tendo como objeto de estudo 270 aeroportos regionais.

Nesse contexto, entendeu-se a necessidade de se categorizar os aeroportos regionais anteriormente às análises que irão subsidiar o planejamento do setor aéreo, permitindo, assim, obter diferentes perspectivas para aeroportos de tamanhos e características distintas, bem como examinar o desempenho de aeroportos similares dentro de uma mesma categoria. O resultado dessa categorização é apresentado na Tabela 1. Cabe ressaltar que 19 aeroportos estão em fase de estudo para futura implantação e, portanto, foram alocados em uma categoria própria: aeroportos novos.

Tabela 1 – Distribuição dos 270 aeroportos regionais em categorias

Categorias	Quantidade
Categoria V	9
Categoria IV	12
Categoria III	22
Categoria II	39
Categoria I	169
Aeroportos novos	19
Total de aeroportos regionais	270

Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Com base nas categorias definidas, a análise individual de cada aeroporto regional é delineada considerando suas características específicas, as particularidades de sua categoria e a realidade do setor. Para isso utilizaram-se como *inputs* informações levantadas por meio de um

questionário *on-line* aplicado aos operadores aeroportuários. Na Figura 1 podem ser visualizadas as principais etapas realizadas até a elaboração do relatório de análise de gestão de cada aeroporto.

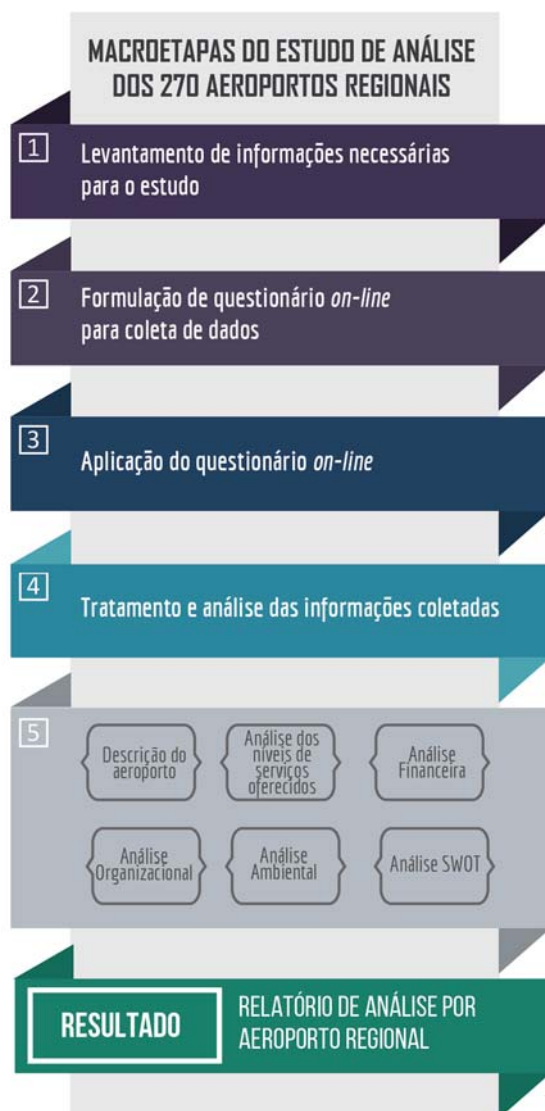


Figura 1 – Macroetapas do estudo de análise dos 270 aeroportos regionais
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

Este relatório objetiva colaborar para o desenvolvimento do sistema de transporte aéreo brasileiro e agregar conhecimento ao planejamento estratégico do setor, sobretudo em relação à aviação regional. Vale destacar, no entanto, que em razão da dificuldade de obtenção de dados por parte dos operadores nos aeroportos das Categorias II e I, alguns capítulos poderão apresentar análises mais sucintas quando comparadas com aeroportos de categorias maiores.

A fim de priorizar as análises da presente cooperação técnica, a SAC/MTPA realizou a subcategorização dos 169 aeroportos da Categoria I, discriminando em Categoria I-A, composta de 66 aeroportos, e Categoria I-B, com 103 aeroportos. A Categoria I-A compreende aeroportos de interesse da SAC/MTPA e, portanto, no Relatório de Análise de Gestão Aeroportuária, será desenvolvida a análise de informações coletadas em questionário *on-line*, sendo elaborado um relatório por aeroporto. No entanto, para os aeroportos da Categoria I-B, concluiu-se que um relatório reduzido com a descrição geral do aeródromo seria suficiente, visto a inexistência de informações sobre a gestão desses aeroportos. Posteriormente, a Secretaria de Aviação Civil

solicitou a inclusão de mais 24 aeroportos na coleta de dados, aproveitando-se o questionário aplicado à Categoria I-A. Além disso, a Secretaria solicitou a retirada de dezessete¹ aeródromos da análise, previamente pertencentes à Categoria IA, o que implicou a aplicação de questionário em 74 aeroportos desta categoria.

Nesse sentido, com o intuito de abordar de maneira mais específica as temáticas aqui apresentadas, o presente relatório descreve os resultados das análises realizadas sobre o Aeroporto de Barra do Garças (SBBW).

¹ Os aeroportos regionais retirados da análise estão localizados nos seguintes municípios: Afogados da Ingazeira, Amapá, Barbacena, Cametá, Caracará, Caxias, Correia Pinto, Guaratinguetá, Guarujá, Itumbiara, Marechal Thaumaturgo, Mateiros, Nova Andradina, Pauini, Porto Walter, Rurópolis e São João dos Patos.

1. Descrição do aeroporto

O Aeroporto de Barra do Garças (SBBW), está localizado no estado do Mato Grosso, a 16,6 km do centro da cidade. A Figura 2 representa a imagem de satélite do aeroporto e sua região de entorno.



Figura 2 - Localização geográfica do Aeroporto de Barra do Garças
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Conforme informado pelo operador do aeroporto através do questionário *on-line*, o acesso ao aeroporto é realizado por meio de rodovia pavimentada de pista simples. No entanto, não são oferecidos nenhum tipo de transporte público para ligação da cidade ao aeroporto.

O Aeroporto de Barra do Garças tem operação diurna com oferta de voos regulares e ponto de venda de passagens da companhia aérea Azul. Sua gestão é realizada pelo Governo Estadual em Cooperação com o Município.

No sítio aeroportuário está instalado um terminal de passageiros (TPS) com área de 450 m², bem como um estacionamento gratuito com capacidade para 20 veículos. Já a pista de pouso e decolagem (PPD), segundo o ROTAER (BRASIL, 2018), tem 1.598 m de comprimento e 30 m de largura, com pavimentação asfáltica (PCN – 20/F/C/Y/T) que, com base no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) n.º 154 – Emenda n.º 01 (ANAC, 2012), é classificada como 3-C.

A Figura 3 apresenta uma imagem via satélite do Aeroporto de Barra do Garças.



Figura 3 - Imagem via satélite do Aeroporto de Barra do Garças
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As unidades territoriais de planejamento (UTPs) delimitam uma área de captação direta e próxima ao aeródromo da região. O aeródromo de Barra do Garças está localizado dentro da UTP de Barra do Garças, a qual compreende os municípios de Araguaiana, Aragarças, Bom Jardim de Goiás, Barra do Garças, General Carneiro e Pontal do Araguaia, conforme mostra a Figura 4.

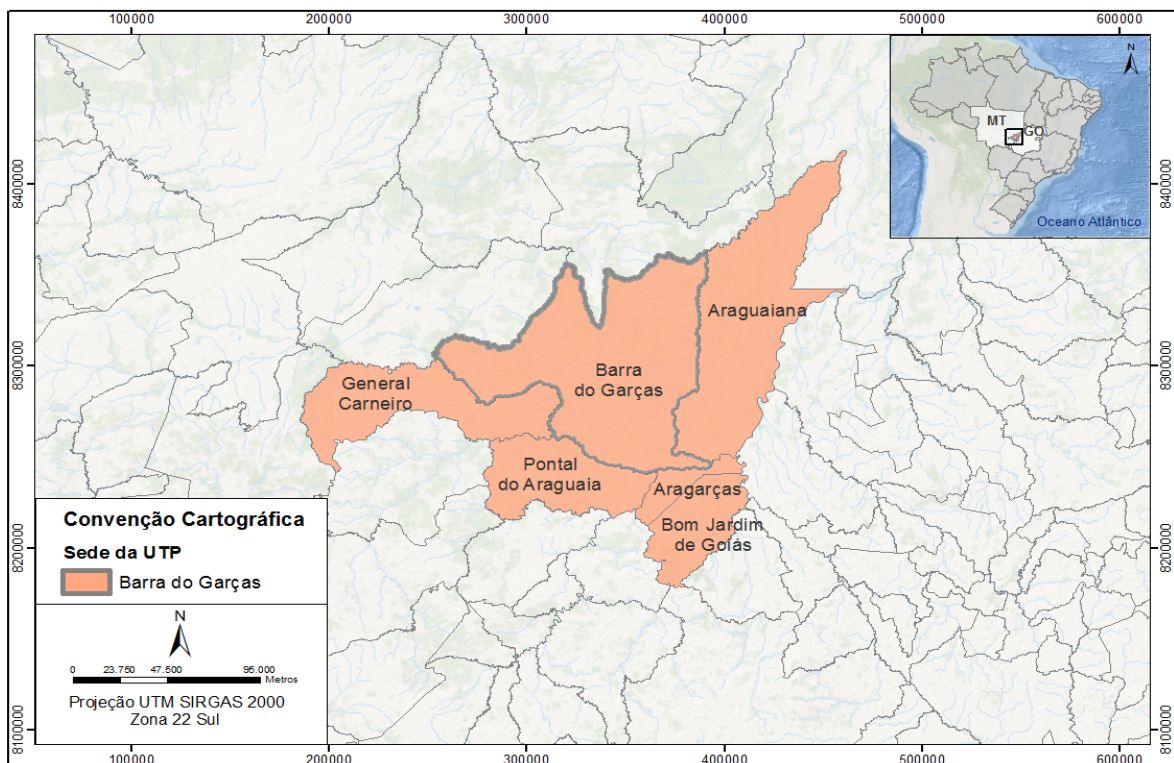


Figura 4 - Mapa UTP de Barra do Garças
Fonte: MTPA (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Tabela 2 - PIB 2010-2014 por UTP e por UF

PIB (milhões de R\$)	2010	2011	2012	2013	2014
UTP	R\$ 1.832	R\$ 2.080	R\$ 2.090	R\$ 2.194	R\$ 2.397
Estado (MT)	R\$ 83.140	R\$ 96.652	R\$ 103.275	R\$ 109.596	R\$ 119.956

Fonte: Dados brutos: IBGE. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O PIB total da UTP de Barra do Garças foi de R\$ 2.397 milhões em 2014, representando um percentual de 2% em relação ao PIB do estado em que está inserido. A taxa de crescimento acumulado é de 30,84%.

Caracterização da área em estudo

Região Centro-Oeste

 Aeroportos públicos	85
 Aeroportos privados	818






Estado do Mato Grosso

 Capital	Cuiabá
 Aeroportos públicos	28
 Aeroportos privados	365

Município de Barra do Garças

 Microrregião	Médio Araguaia
 Área territorial	9.079,0 km ²
 PIB - 2014 (milhões)	R\$ 1.641,3
 População estimada - 2016	58.690 hab.
 Unidades de saúde	124 unid.
 Instituições de ensino superior	2
 Categoria de turismo	B
 Aeroportos públicos	1
 Aeroportos privados	8

Unidade Territorial de Planejamento - UTP de Barra do Garças

Código da UTP	37
 População estimada - 2016	101.892 hab.
 PIB - 2014 (milhões)	R\$ 2.397
 Área territorial	24.604,3 km ²
 Instituições de ensino superior	2 unid.
 Quantidade de municípios	6
 Quantidade de aeroportos públicos	3

Aeroporto de Barra do Garças

ICAO	SBBW
Homologado	Sim
Modelo de exploração	Convênio
Delegatário	Governo do Estado

Figura 5 - Dados socioeconômicos Aeroporto de Barra do Garças

Fonte: ANAC (2017), IBGE (2018), Brasil (2016) e Brasil (2015b).

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Conforme observado na Figura 5, a região Centro-Oeste do Brasil possui 903 aeroportos, sendo 85 públicos e 818 privados. O estado do Mato grosso, por sua vez, apresenta 28 aeródromos públicos e 365 privados. Os aeródromos de , Aragarças, Araguaiana e Barra do Garças são os únicos da UTP 37, a qual compreende um total de seis municípios.

Segundo o registro da ANAC (2017), a Região Centro-Oeste concentra 14,2% dos aeródromos públicos brasileiros. A região geográfica com maior participação é o Sudeste brasileiro,

que registra 28,7% dos aeroportos públicos homologados pela ANAC, assim como os maiores aeroportos em termos de movimentação de passageiros.

Cabe destacar que, durante o ano de 2014, a SAC/PR - em parceria com a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) - realizou uma pesquisa em 65 aeroportos brasileiros, compreendendo 150 mil entrevistas com passageiros. Por meio dessa análise, em especial na Região Centro-Oeste, constatou-se que 52,3% dos motivos de viagens estão relacionados a trabalho e estudo. Os motivos referentes a lazer, família e amigos, assim como a eventos culturais, sociais e esportivos, corresponderam 41,8% das entrevistas, enquanto que 3,1% das viagens foram justificadas por razões associadas à saúde (BRASIL, [2015]).

Em relação ao potencial turístico do Município de Barra do Garças considerou-se a categorização desenvolvida pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2015b), que classifica um município em uma escala de A a E, sendo que a categoria A compreende os municípios com maior fluxo turístico e maior número de empregos e estabelecimentos no setor de hospedagem. Dessa forma, o potencial turístico do município em análise foi categorizado como B. Segundo o Ministério do Turismo (BRASIL, 2015b), o grupo B compreende 167 municípios, o equivalente a 5% dos municípios categorizadas. Juntos, os grupos A e B, representam 218 municípios e respondem por 68% do fluxo doméstico brasileiro e por 97% do internacional.

Analisando a movimentação comercial entre os anos de 2011 e 2016, no Aeroporto de Barra do Garças, observa-se que no ano de 2016 foi registrado um processamento de 4.189 mil passageiros. Já nos anos de 2013 à 2015 não há registros de movimentação de passageiros.

Esse volume classifica o aeroporto, de acordo com o RBAC n.º 153 – Emenda n.º 01, como Classe 1-A, atribuída a aeroportos que apresentam processamento de passageiros inferior a 200.000 mil e que não possuem voos regulares.

A Tabela 3 apresenta o registro aviação comercial de passageiros de voos domésticos no Aeroporto de Barra do Garças, entre os anos de 2012 e 2016.

Tabela 3 – Movimentação comercial de passageiros no Aeroporto de Barra do Garças (2011-2016)

Descrição		2012	2013	2014	2015	2016
Doméstico	Aviação regular – embarcados	0	0	0	0	2.102
	Aviação regular – desembarcados	0	0	0	0	2.023
	Aviação não regular – embarcados	27	0	0	0	0
	Aviação não regular – desembarcados	27	0	0	0	64
Total de movimentação		54	0	0	0	4.189

Fonte: Dados obtidos do Sistema Hórus². Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Quanto ao desempenho no transporte de passageiros da aviação comercial, o Aeroporto de Barra do Garças registrou a 15ª posição entre os aeroportos de Categoria I, como pode ser observado no Gráfico 1.

² Os dados foram retirados do Sistema Hórus (BRASIL, 2017), em consulta realizada no dia 14 de junho de 2017, e estão sujeitos a atualização pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS DA CATEGORIA I-A (2016)

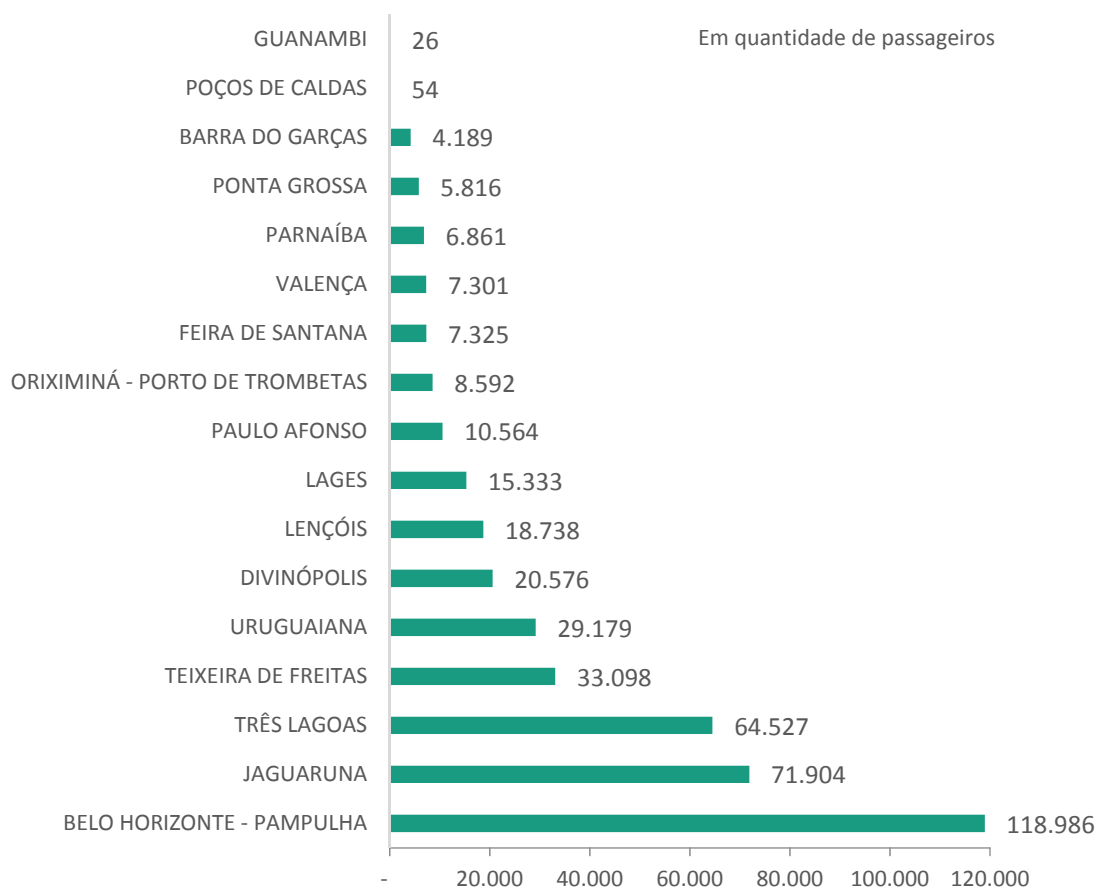


Gráfico 1 – Movimentação de passageiros da aviação comercial por aeroporto da Categoria I (2016)

Fonte: Dados obtidos do Sistema Hórus. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Em 2016, o aeroporto apresentou a movimentação de 4.189 mil passageiros. Na primeira colocação, encontra-se o Aeroporto de Belo Horizonte, com um fluxo de 118.986 passageiros.

Em termos de configuração e dimensionamento da infraestrutura aeroportuária no Aeroporto de Barra do Garças, o comprimento e o tipo de pavimento da PPD foram dimensionados considerando como aeronave crítica de projeto o ATR-72.

A Tabela 4 apresenta a movimentação comercial de aeronaves no aeroporto de Barra do Garças entre os anos de 2012 e 2016.

Tabela 4 – Movimentação comercial de aeronaves no Aeroporto de Barra do Garças (2011-2016)

Descrição		2012	2013	2014	2015	2016
Doméstico	Aviação regular – decolagem	0	0	0	-	40
	Aviação regular – pouso	0	0	0	-	39
	Aviação não regular – decolagem	1	4	2	-	0
	Aviação não regular – pouso	1	4	2	-	1
Total de movimentação		2	8	4	-	80

Fonte: Dados obtidos do Sistema Hórus. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

No Aeroporto de Barra do Garças, considerando-se o período de 2012 a 2016, toda a movimentação de aeronaves correspondeu a aeronaves domésticas. Em 2016, registrou-se o maior número, totalizando 80 movimentações.

Nesse sentido, considerando a projeção de demanda por transporte aéreo de passageiros para o Aeroporto de Barra do Garças, delineada pela SAC/PR – atual MTPA, é apontada a tendência de crescimento para as próximas décadas, como pode ser observado no Gráfico 2.

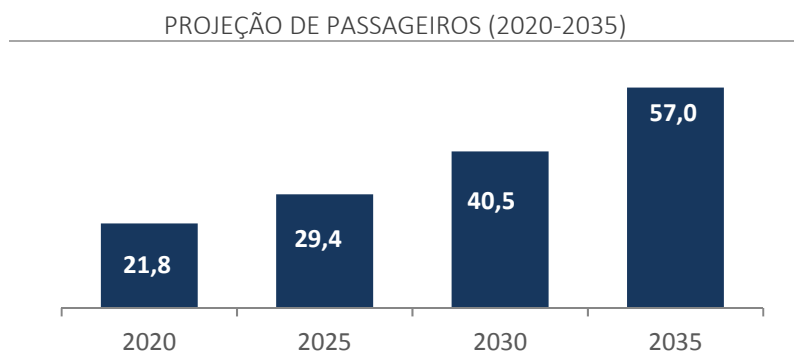


Gráfico 2 – Projeção de passageiros para o Aeroporto de Barra do Garças (2020-2035)
Fonte: Dados fornecidos pela SAC/PR – atual MTPA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

De acordo com dados disponibilizados pela SAC/PR – atual SAC/MTPA, é estimada uma demanda de, aproximadamente, 57 mil passageiros no aeroporto para o ano de 2035. Tal valor é aproximadamente 161% maior do que as movimentações esperadas para o ano de 2020, que é de 21,8 mil passageiros.

Considerações finais

As informações e análises apresentadas refletem a situação atual do Aeroporto de Barra do Garças (SBBW), no que diz respeito às suas características gerais.

O PIB total da UTP de Barra do Garças foi de R\$ 2.397 milhões em 2014, representando um percentual de 2% em relação ao PIB do estado em que está inserido. A taxa de crescimento acumulado é de 30,84%.

O município de Barra do Garças possui área de 9.079,0 km² e apresentou, em 2014, um PIB de R\$ 1.641,3 milhões. Já a população estimada em 2016 foi de 58.690 habitantes. Além disso, o município de Barra do Garças possui 124 unidades de saúde e duas instituições de ensino superior.

As análises apresentadas foram realizadas sob a ótica da gestão aeroportuária, necessitando, para uma análise mais detalhada, que aspectos relacionados à infraestrutura, à capacidade, ao contexto socioeconômico da região, entre outros, sejam aprofundados.

O diagnóstico do Aeroporto de Barra do Garças, portanto, em conjunto com os dos demais aeroportos regionais que constituem o escopo do estudo, pode auxiliar o MTPA nas decisões estratégicas e de investimentos para o setor aéreo nos próximos anos, representando um passo inicial para o planejamento estratégico integrado da aviação civil regional brasileira.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Mapa de Aeródromos do Brasil. 2017. Disponível em: < <https://www.anac.gov.br/Anac/assuntos/setor-regulado/aerodromos> >. Acesso em: 8 maio 2017.

_____. **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 153**. Emenda nº 01 Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência. Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016. Brasília, 2016. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-153-emd-01/@@display-file/arquivo_norma/RBAC153EMD01.pdf> Acesso em: 2 mar. 2017.

_____. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 154. Emenda nº 01. Projeto de Aeródromos. Resolução nº 238, de 12 de junho de 2012. **Diário Oficial [da] União**, nº 122, S/l, de 26 de junho de 2012. p. 20. Disponível em: <<https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/RBAC154EMD01.PDF> >. Acesso em: 1º ago. 2015.

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. e-MEC – Sistema de Regulação do Ensino Superior. 2016. Disponível em: < <http://emec.mec.gov.br/> >. Acesso em: maio 2017.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Serviço de Informação Aeronáutica (AIS). Manual Auxiliar de Rotas Aéreas - ROTAER. Atualizado em: 04 jan. 2018. Disponível em: <<http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=publicacoes>>. Acesso em: 02 abr. 2018.

_____. Ministério do Turismo. Municípios são agrupados em cinco categorias. 25 ago. 2015. Última atualização em 9 set. 2015b. Disponível em: < <http://www.turismo.gov.br/ultimasnoticias/5405-munic%C3%ADpios-tur%C3%ADsticos-brasileiros-s%C3%A3o-agrupados-em-incocategorias.html> >. Acesso em: 7 maio 2017.

_____. Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR). Conheça o Brasil que voa. Relatório Executivo. [2015]. Disponível em: . Acesso em: 7 abr. 2017.

_____. Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR). **Hórus** [Módulo de informações gerenciais da aviação civil]. Última atualização: 31 mai. 2017. Disponível em: <<https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/>>. Acesso em: 14 jun. 2017.

_____. Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR). **Programa de desenvolvimento da aviação regional vai democratizar o transporte aéreo**. Última modificação: 12 mar. 2015a. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/noticias/2015/01/programa-de-desenvolvimento-aviacao-regional-quer-democratizar-o-transporte-aereo-no-brasil-1>>. Acesso em: 24 maio 2016.

GOOGLE EARTH. 2017. Disponível em: <<https://www.google.com/earth/>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Cidades. Mato Grosso: **Barra do Garças**. 2018. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/> >. Acesso: 29 jan. 2018.

Lista de abreviaturas e siglas

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
Conama	Conselho Nacional do Meio Ambiente
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
ICAO	International Civil Aviation Organization
Infraero	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
MTur	Ministério do Turismo
PCN	<i>Pavement Classification Number</i>
PIL	Programa de Investimentos em Logística
RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
SAC/MTPA	Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
SAC/PR	Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República
SBBW	Código ICAO do Aeroporto de Barra do Garças
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

Lista de figuras

Figura 1 – Macroetapas do estudo de análise dos 270 aeroportos regionais	10
Figura 2 - Localização geográfica do Aeroporto de Barra do Garças	13
Figura 3 - Imagem via satélite do Aeroporto de Barra do Garças.....	14
Figura 4 - Mapa UTP de Barra do Garças	14
Figura 5 - Dados socioeconômicos Aeroporto de Barra do Garças.....	15

Lista de gráficos

Gráfico 1 – Movimentação de passageiros da aviação comercial por aeroporto da Categoria I (2016)	17
Gráfico 2 – Projeção de passageiros para o Aeroporto de Barra do Garças (2020-2035)	18

Lista de tabelas

Tabela 1 – Distribuição dos 270 aeroportos regionais em categorias	9
Tabela 2 - PIB 2010-2014 por UTP e por UF.....	15
Tabela 3 – Movimentação comercial de passageiros no Aeroporto de Barra do Garças (2011-2016)	16
Tabela 4 – Movimentação comercial de aeronaves no Aeroporto de Barra do Garças (2011-2016)	17

