

AEROPORTO DE GUANAMBI

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 Guanambi (SNGI)

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 Guanambi (SNGI)	LabTrans/UFSC
06/03/2018	1.1	Entrega da versão atualizada do Relatório de Análise de Gestão do Aeroporto de Guanambi (SNGI)	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, 2015).

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 (2018)

Com base nas categorias definidas, a análise individual de cada aeroporto regional é delimitada 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.

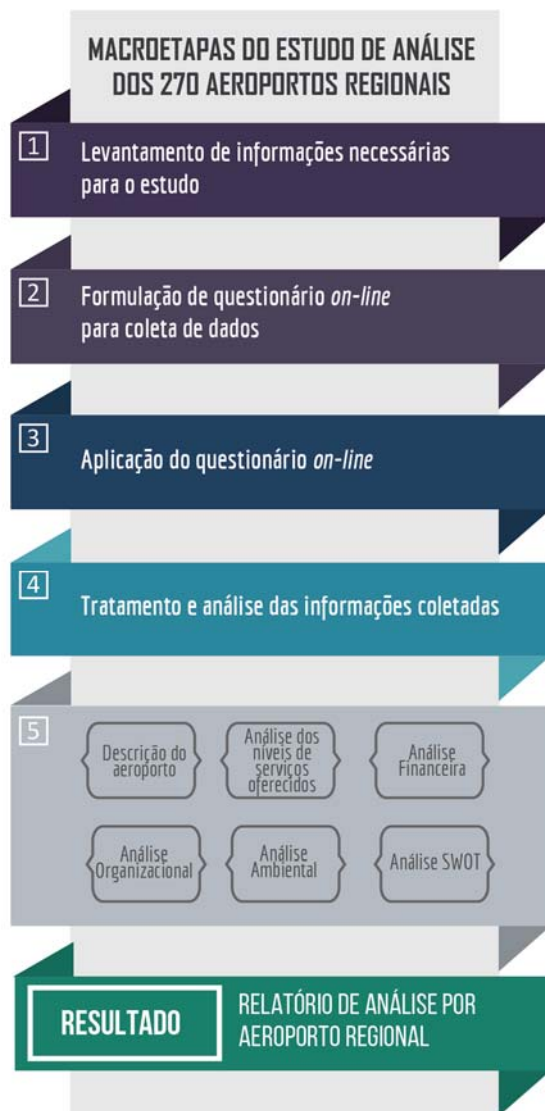


Figura 1 – Macroetapas do estudo de análise dos 270 aeroportos regionais
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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 73 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 Guanambi (SNGI).

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 Guanambi (SNGI) está localizado no estado da Bahia, a 4,7 km do centro da cidade. A Figura 2 representa a imagem de satélite do aeroporto e sua região de entorno.

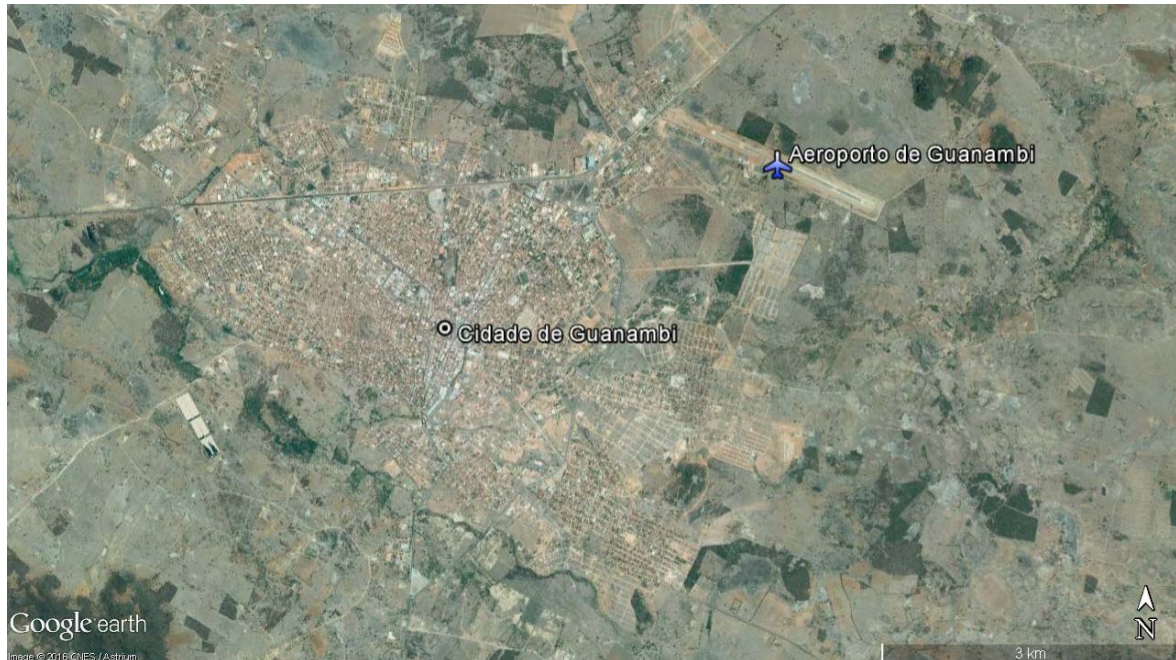


Figura 2 – Localização geográfica do Aeroporto de Guanambi
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O Aeroporto de Guanambi, atualmente, possui operação diurna e noturna e sua gestão é de responsabilidade do Governo do Estado da Bahia (BRASIL, 2018)

O acesso ao aeroporto é realizado por meio de rodovia pavimentada de pista simples, conforme imagens de satélite (GOOGLE EARTH, 2017). Já a pista de pouso e decolagem (PPD), segundo ROTAER (BRASIL, 2018) tem 1.700 m de comprimento e 30 m de largura, em pavimentação asfáltica com capacidade de suporte equivalente a $PCN^2 - 8/F/C/Y/U$.

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

² Do inglês *Pavement Classification Number*



Figura 3 – Imagem via satélite do Aeroporto de Guanambi
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 Guanambi está localizado dentro da UTP 520, a qual compreende os municípios de Guanambi, Candiba, Matina, Palmas de Monte Alto, Pindaí e Urandi, conforme mostra a Figura 4.

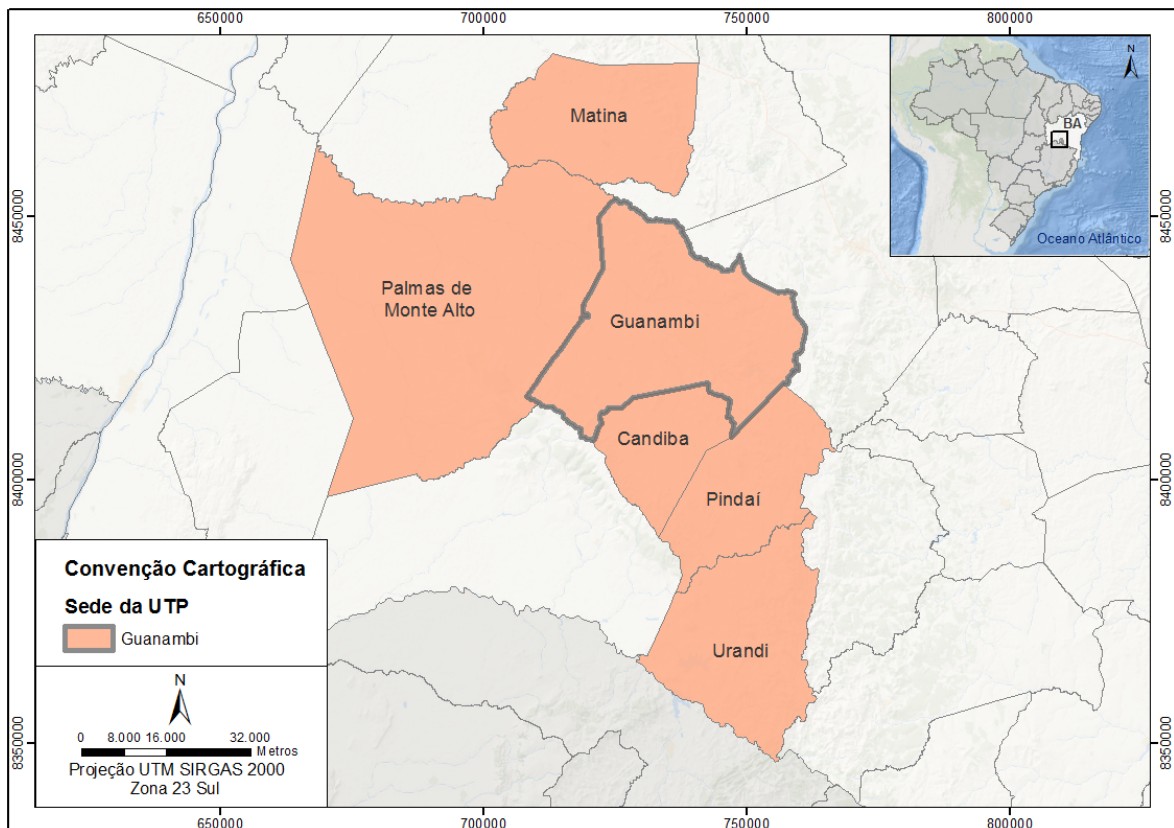


Figura 4 - Mapa UTP de Guanambi
Fonte: Dados Fornecidos pelo MTPA (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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

PIB (milhões de R\$)	2010	2011	2012	2013	2014
UTP	1.274,78	1.439,53	1.435,69	1.601,07	1.811,09
Estado (BA)	226.823,25	232.848,92	236.679,45	251.646,47	265.341,80

Fonte: IBGE (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O PIB total da UTP 520 foi de R\$ 1.811 milhões em 2014, representando um percentual de 0,68% em relação ao PIB do estado em que está inserido. O crescimento acumulado do PIB da UTP foi de 42,07%.

Caracterização da área em estudo

Região Nordeste

	Aeroportos públicos	146
	Aeroportos privados	212







Estado da Bahia

	Capital	Salvador
	Aeroportos públicos	76
	Aeroportos privados	109

Município de Guanambi

	Microrregião	Guanambi
	Área territorial	1.296,7 km ²
	PIB - 2014 (milhões)	R\$ 1.235,9
	População estimada - 2016	86.320 hab.
	Unidades de saúde	175 unid.
	Instituições de ensino superior	1
	Categoria de turismo	Não possui
	Aeroportos públicos	1
	Aeroportos privados	Não possui

Unidade Territorial de Planejamento - UTP de Guanambi

Código da UTP	520	
	População estimada - 2016	170.121 hab.
	PIB - 2014 (milhões)	R\$ 1.811
	Área territorial	6.598,8 km ²
	Instituições de ensino superior	1 unid.
	Quantidade de municípios	6
	Quantidade de aeroportos públicos	1

Aeroporto de Guanambi

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

Figura 5 - Dados socioeconômicos Aeroporto de Guanambi
Fonte: ANAC (2017); IBGE (2016) e Brasil (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Conforme observado na Figura 5, a região Nordeste do Brasil possui 358 aeroportos, sendo 146 públicos e 212 privados. O estado da Bahia, por sua vez, apresenta 76 aeródromos públicos e 109 privados. O aeródromo de Guanambi é o único aeroporto público da UTP 520, sendo bastante representativo na unidade territorial de planejamento, que compreende um total de 6 municípios.

Segundo o registro da ANAC (2017), a Região Nordeste concentra 24% 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 Secretaria de Aviação Civil (SAC) - 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 Nordeste, constatou-se que 52,3% dos motivos de viagens estão relacionados a lazer, família e amigos, assim como a eventos culturais, sociais e esportivos. Os motivos referentes a trabalho e estudo corresponderam a 42,0%, enquanto que 2,2% das viagens foram justificadas por razões associadas à saúde (BRASIL, [2015]).

Analisando a movimentação comercial no período entre os anos 2012 e 2016 no Aeroporto de Guanambi, percebe-se que no primeiro ano de análise foi registrado um processamento de 176 passageiros, entre os anos de 2013 e 2015 não foram registradas movimentações de passageiros e no ano de 2016, o Aeroporto de Guanambi movimentou apenas 26 passageiros.

Esse volume classifica o aeroporto, de acordo com o RBAC n.º 153 – Emenda n.º 01, como Classe I-A, atribuída a aeroportos que apresentam processamento de até 200 mil passageiros ao ano e que não possuem voos regulares.

A Tabela 3 apresenta o registro aviação comercial de passageiros no Aeroporto de Guanambi, no referido período.

Tabela 3 – Movimentação comercial de passageiros no Aeroporto de Guanambi (2012-2016)

Descrição		2012	2013	2014	2015	2016
Doméstico	Aviação regular – embarcados	87	-	-	-	-
	Aviação regular – desembarcados	89	-	-	-	-
	Aviação não regular – embarcados	0	-	-	-	12
	Aviação não regular – desembarcados	0	-	-	-	14
Total de movimentação		176	-	-	-	26

Fonte: Dados obtidos do Sistema Hórus3. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Quanto ao desempenho no transporte de passageiros advindos da aviação comercial, o Aeroporto de Guanambi registrou a menor movimentação entre os aeroportos de Categoria I, como pode ser observado no Gráfico 1.

³ 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)

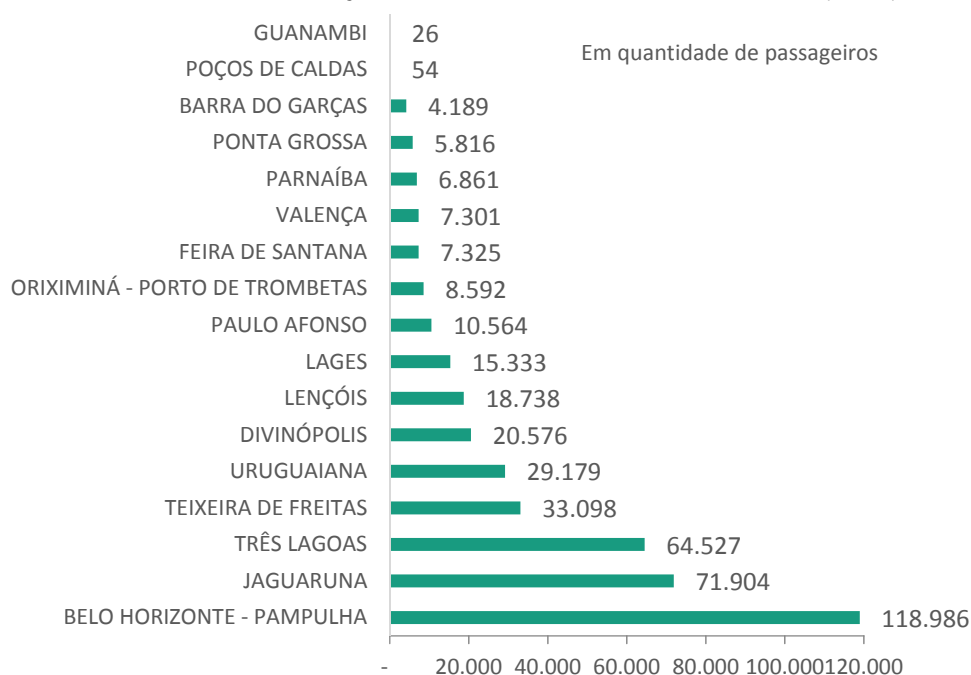


Gráfico 1 – Movimentação de passageiros advindos da aviação comercial por aeroporto da Categoria I (2016)
Fonte: Dados obtidos do Sistema Hórus. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

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

Tabela 4 – Movimentação comercial de aeronaves no Aeroporto de Guanambi (2012-2016)

Descrição		2012	2013	2014	2015	2016
Doméstico	Aviação regular – decolagem	19	-	-	-	-
	Aviação regular – pouso	19	-	-	-	-
	Aviação não regular – decolagem	-	-	2	-	1
	Aviação não regular – pouso	-	-	2	-	1
Total de movimentação		38	-	4	-	2

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

No Aeroporto de Guanambi, considerando-se o período de 2012 a 2016, toda a movimentação de aeronaves correspondeu a aeronaves domésticas, sendo que em 2012 registrou-se o maior número, totalizando 38 movimentações.

Quanto à aviação geral, não foram apresentados quaisquer registros pelo operador aeroportuário com relação a este tipo de movimentação no Aeroporto de Guanambi.

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

PROJEÇÃO DE PASSAGEIROS (2020-2035)

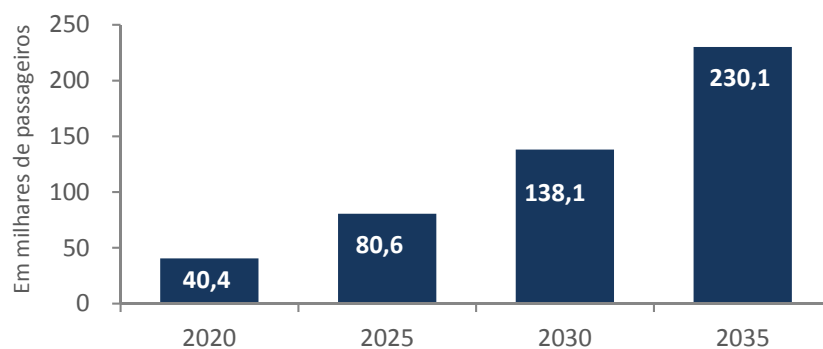


Gráfico 2 – Projeção de passageiros para o Aeroporto de Guanambi (2020-2035)
Fonte: Dados fornecidos pela SAC/PR – atual MTPA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

De acordo com dados disponibilizados pela SAC/PR – atual MTPA, é estimada uma demanda de aproximadamente 230,1 mil passageiros no aeroporto para o ano de 2035, sendo este aproximadamente seis vezes maior do que a projeção para 2020.

Considerações finais

As informações e análises apresentadas refletem a situação atual do Aeroporto de Guanambi (SNGI) no que diz respeito às suas características gerais.

O Aeroporto de Guanambi, atualmente, possui operação diurna e noturna e sua gestão é realizada pelo Governo do Estado da Bahia.

Vale ressaltar que a construção do relatório de gestão aeroportuária depende diretamente da quantidade e qualidade das informações repassadas pelo delegatário e operador do aeroporto. Sendo assim, a quantidade de informações e análises nesse relatório é reflexo direto das informações que puderam ser coletadas.

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

O diagnóstico do Aeroporto de Guanambi, 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.

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

_____. Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR). **Conheça o Brasil quevoa**. Relatório Executivo. [2015]. Disponível em: <http://www.aviacao.gov.br/obrasilquevoa/pdf/Relatorio_Executivo_O_Brasil_que_Voa_v4.pdf> Acesso em: 7 abr. 2017.

_____. Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR). **Programa de desenvolvimento da aviação regional vai democratizar o transporte aéreo**. 23 de janeiro de 2015. Última modificação: 12 de março de 2015. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/noticias/2015/01/programa-de-desenvolvimento-aviacao-regionalquer-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. Bahia: Guanambi. 2016. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso: 20 jun. 2016

Lista de abreviaturas e siglas

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
EPL	Empresa de Planejamento e Logística
ICAO	International Civil Aviation Organization
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
PCN	<i>Pavement Classification Number</i>
PIB	Produto Interno Bruto
PPD	Pista de Pouso e Decolagem
RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
REA	Rota Especial de Aeronaves
RFFS	<i>Rescue and Fire Fighting Services</i>
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
SNGI	Código ICAO do Aeroporto de Guanambi
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UTP	Unidade territorial de planejamento

Lista de figuras

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

Lista de gráficos

Gráfico 1 – Movimentação de passageiros advindos da aviação comercial por aeroporto da Categoria I (2016).....	17
Gráfico 2 – Projeção de passageiros para o Aeroporto de Guanambi (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 Guanambi (2012-2016)	16
Tabela 4 – Movimentação comercial de aeronaves no Aeroporto de Guanambi (2012-2016)	17

