



ESTADO DE MATO GROSSO CÂMARA MUNICIPAL DE CÁ CERES

INDICAÇÃO Nº _____ DE ____ DE _____ DE 2026

AUTOR: Vereador Cézare Pastorello

Partido dos Trabalhadores

Propõe compatibilizar a concessão municipal de hangaragem com o Edital de Concessão Federal (Programa AmpliAR), para efetivação da aviação em Cáceres.

O Vereador **CÉZARE PASTORELLO**, no uso de suas atribuições regimentais, propõe ao Augusto Plenário que seja encaminhado expediente à Excelentíssima Prefeita de Cáceres, **Eliene Liberato Dias** para que esta ordene a execução imediata dos seguintes atos administrativos de gestão logística e governança preventiva:

1. **Instauração de Grupo de Trabalho Intersectorial para o EVTEA:** Determinar às responsáveis a elaboração imediata do *Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)* focado no dimensionamento espacial do lote aeroportuário do Hangar Público 01. O projeto de lei abstrato necessita do lastro técnico do EVTEA na fase preparatória, conforme preceitua a Lei Federal nº 14.133/2021, sob pena de paralisação ou direcionamento involuntário do futuro certame;
2. **Deflagração de Missão Oficial Perante o Ministério de Portos e Aeroportos (Programa AmpliAR):** Iniciar tratativas institucionais bilaterais junto à União e à SINFRA-MT para assegurar que a outorga onerosa municipal seja formalmente harmonizada ou absorvida como obrigação de investimento acessório (*CapEx obrigatório*) da concessionária que arrematar o lote do Aeroporto de Brasília em dezembro de 2026. Essa providência é urgente para blindar o município contra riscos de indenizações retroativas na transição de controle do sítio aeroportuário. Em anexo, também um levantamento feito por este mandado em março de 2026, quando do anúncio de inclusão do Aeroporto no bloco de licitação.

Sala das sessões, 17 de maio de 2026

**CÉZARE
PASTORELLO**

Partido dos Trabalhadores

Este documento contém anexo,
que vai digitalmente assinado
nos termos da Lei Nº 14.063/20

JUSTIFICATIVA

A presente proposição encontra pleno amparo no interesse público e na necessidade urgente de dotar o Município de Cáceres de infraestrutura logística compatível com o seu novo papel estratégico no cenário socioeconômico de Mato Grosso. O embasamento técnico e geopolítico para a imediata estruturação de um Hangar Público no Aeroporto Municipal Nelson Martins Dantas (SWKC/CCX) sustenta-se nos seguintes pilares fundamentais, detalhados no dossiê técnico que instrui esta matéria:

1. A Janela Histórica de Oportunidade e o Programa AmpliAR O Aeroporto de Cáceres vivencia um momento de virada sem precedentes. Após receber investimentos estruturantes conjuntos da ordem de R\$ 14 milhões — que resultaram na reestruturação do Terminal de Passageiros, na ampliação e pavimentação da pista para 1.600 metros e na homologação de seu balizamento noturno —, o aeródromo foi formalmente integrado ao grupo de dez terminais regionais incluídos no bloco de concessão federal vinculado ao Aeroporto Internacional de Brasília, sob o escopo do **Programa Federal AmpliAR**. Com o leilão de concessão cravado para **dezembro de 2026**, o município corre contra o relógio. Este interregno é a janela ideal e irrepetível para consolidar as diretrizes de infraestrutura de solo, sob pena de perda de protagonismo logístico e enfraquecimento do valor estratégico do sítio aeroportuário local perante os investidores internacionais.

2. O Diagnóstico do Estrangulamento Logístico Atual O *Relatório Técnico do Aeroporto Municipal de Cáceres (Maio de 2026)* aponta de forma taxativa: a deficiência estruturante mais crítica e impeditiva para o pleno desenvolvimento do aeródromo é a **ausência absoluta de um hangar público adequado**. Atualmente, o sítio conta apenas com um hangar privado de capacidade severamente limitada e de uso restrito. Essa lacuna atua como um gargalo que inibe diretamente a fixação de rotas comerciais regulares e afugenta a aviação geral de grande porte. A infraestrutura projetada deve ser dimensionalmente compatível com o perfil de aeronaves esperadas para o desenvolvimento regional, atendendo desde monomotores, bimotores e helicópteros executivos até aeronaves de transporte regional de médio porte, como o turboélice ATR-72 e jatos da categoria do ERJ-175.

3. O Adensamento Econômico: ZPE, Agronegócio e Turismo Premium A necessidade premente de hangaragem e serviços terrestres de apoio (*Ground Handling Services – GHS*) fundamenta-se na convergência de três motores econômicos que emergem na comarca:

1. **Fomento ao Ecoturismo de Alto Padrão:** O turismo premium e a pesca desportiva na Região do Pantanal Norte atraem um fluxo constante de aeronaves de proprietários de alta renda. Atualmente, esses operadores deixam de pernoitar e de sediar suas aeronaves em Cáceres pela carência de abrigo seguro contra intempéries e falta de suporte de rampa, evadindo divisas para a capital do Estado;
2. **Saúde e Emergência Médica:** Hangares estruturados são vitais para o suporte logístico a aeronaves de UTI móvel e Defesa Civil, otimizando o tempo de resposta em salvamentos e transporte de pacientes em estado crítico na faixa de fronteira.

4. **Sustentabilidade Financeira e Arrecadação Ativa (O Modelo Lucas do Rio Verde)** Diante das naturais restrições orçamentárias do Tesouro Municipal, que deve priorizar as dotações das áreas sociais de saúde e educação, a viabilização do hangar não deve consumir recursos públicos diretos. O dossiê técnico aponta para a excelência do modelo de **Concessão de Uso Onerosa de Área Pública Externa com Encargos**, espelhado no caso de sucesso do Aeroporto Municipal Bom Futuro, em Lucas do Rio Verde/MT (Lei Municipal nº 77/2021).

Por meio deste arranjo jurídico-administrativo baseado na Lei Federal nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações), o Município desonera-se integralmente dos custos de construção, operação e manutenção da estrutura, transferindo o risco e o investimento ao parceiro privado, enquanto retém a propriedade nua do solo dominical. Em contrapartida, a municipalidade passa a auferir receitas acessórias diretas através da cobrança de preço público pela outorga e pela arrecadação ativa de ISSQN sobre os serviços aeroportuários, de manutenção e de hangaragem paga que se fixarem no local, transformando uma área atualmente subutilizada em um poderoso ativo gerador de emprego, renda e conectividade.

5. A Imposição do Paralelismo Administrativo Imediato Para que Cáceres maximize suas vantagens, a gestão pública não pode adotar uma postura passiva. Impõe-se o princípio do **paralelismo administrativo**: enquanto o Gabinete da Prefeita e a assessoria de projetos realizam as articulações políticas de alto nível em Cuiabá e Brasília para tentar incluir o hangar como obrigação de investimento (*CapEx*) no edital federal do Bloco AmpliAR, o corpo técnico do Município deve, desde já, iniciar de forma autônoma o seu "trabalho de casa". Isso envolve a instauração imediata dos procedimentos para a elaboração do **Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)** da área externa e a formulação da respectiva minuta de regulamentação interna do sítio aeroportuário.

Se a via federal absorver o investimento, o Município terá os estudos prontos para balizar o contrato; se a via federal restar infrutífera, o Município terá a maturidade técnica e jurídica para disparar uma Concessão Onerosa ou PPP municipal de forma imediata, garantindo que empresários cacerenses e investidores de fora encontrem aqui as condições necessárias para registrar e manter suas aeronaves.

Pelas razões técnicas, fiscais e estratégicas expostas, solicitamos o referendo dos nobres pares e a acolhida imediata por parte do Poder Executivo Municipal.



Partido dos Trabalhadores

AEROPORTO MUNICIPAL NELSON MARTINS DANTAS

Cáceres – Mato Grosso

*Situação Atual, Perspectivas de Voos Comerciais,
Deficiências a Serem Sanadas e Necessidade de Hangar*

Março de 2026

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O Aeroporto Municipal Nelson Martins Dantas, localizado em Cáceres (MT), encontra-se em um momento histórico de transformação. Após décadas operando exclusivamente para a aviação geral e sem voos comerciais regulares, o aeródromo foi contemplado com um abrangente programa de modernização, e agora figura como um dos dez terminais regionais incluídos no novo bloco de concessão federal vinculado ao Aeroporto Internacional de Brasília, no âmbito do Programa AmpliAR.

Este relatório documenta a situação atual do aeroporto, os investimentos realizados, as perspectivas concretas para a operação de voos comerciais, as deficiências que ainda precisam ser superadas e a necessidade urgente de construção ou concessão de hangar — infraestrutura indispensável para viabilizar a aviação regular e atrair operadores privados.

DADOS IDENTIFICADORES DO AERÓDROMO

Nome Oficial: Aeroporto Municipal Nelson Martins Dantas

Município: Cáceres – Mato Grosso (MT)

Código ICAO: SWKC | Código IATA: CCX

Localização: Bairro Jardim Aeroporto, cerca de 7 km ao norte do centro da cidade

Administração: Prefeitura Municipal de Cáceres

Inauguração: 1997 | Primeira grande reforma: 2023–2025

Pista principal: ~1.600 metros (pavimentada)

2. CONTEXTO REGIONAL E IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA

2.1 Posição Geográfica e Econômica

Cáceres ocupa posição geográfica de singular relevância no Centro-Oeste brasileiro. Situada às margens do Rio Paraguai, a cidade faz fronteira com a Bolívia e funciona como portal de acesso ao Pantanal Norte, um dos maiores biomas úmidos do mundo e Patrimônio da Humanidade pela UNESCO. A distância de aproximadamente 220 km da capital Cuiabá e a ausência histórica de conectividade aérea direta tornaram o aeroporto local um ativo estratégico subutilizado.

Nos últimos anos, o município passou por uma virada econômica expressiva. A instalação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres, inaugurada em outubro de 2025 com a presença do presidente em exercício Geraldo Alckmin, representa novo patamar de atração de investimentos industriais voltados à

exportação, principalmente, na modalidade de serviços. A cidade também foi beneficiada **pelo Regime Cidades Gêmeas**, que regulamenta a instalação de free shop na fronteira com a Bolívia, e consolidou sua posição como 'porto seco' estratégico para o escoamento de produtos regionais.

VETORES ECONÔMICOS QUE SUSTENTAM A DEMANDA AÉREA

Zona de Processamento de Exportação (ZPE) – inaugurada em outubro de 2025

Regime Cidades Gêmeas e Free Shop

Turismo de natureza no Pantanal Norte (fauna, pesca esportiva, ecoturismo)

Rota logística estratégica: Santa Cruz de la Sierra (Bolívia) e Iquique (Chile)

Polo universitário: Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT)

2.2 Turismo Pantaneiro como Ativo Diferencial

O Pantanal Norte, onde Cáceres é o principal município de acesso, atrai turistas nacionais e internacionais interessados em safáris fotográficos, observação de fauna, pesca esportiva e vivências em pousadas pantaneiras. A alta temporada concentra-se nos meses de julho a outubro, período em que turistas europeus e norte-americanos representam parcela significativa da demanda. A ausência de voo direto até o aeródromo local força os visitantes ao percurso rodoviário de 220 km a partir de Cuiabá, representando uma barreira logística que inibe o crescimento do setor.

3. SITUAÇÃO ATUAL DO AEROPORTO

3.1 Histórico de Investimentos Recentes

O Aeroporto Nelson Martins Dantas foi inaugurado em 1997 e permaneceu por quase três décadas sem grandes intervenções estruturais. A partir de 2021, com o lançamento do Programa Mais MT Aeródromos Públicos, o Governo do Estado de Mato Grosso iniciou um ciclo de modernização que destinou recursos específicos para Cáceres, dentro de um pacote total de R\$ 105 milhões distribuídos por 22 municípios do estado.

As obras de reforma em Cáceres foram organizadas em três frentes principais, com investimento total de R\$ 12,1 milhões:

Frente de Obra	Descrição	Investimento	Status
1ª Frente – Pista	Microrrevestimento asfáltico da pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento	R\$ 2,1 milhões	Concluída

Frente de Obra	Descrição	Investimento	Status
2ª Frente – Terminal	Construção de novo terminal de embarque e desembarque de passageiros	R\$ 3,86 milhões	Concluída
3ª Frente – Navegação	Equipamentos de auxílio visual: sinalização horizontal, balizamento luminoso, PAPI, biruta iluminada, farol de aeródromo	R\$ 6,14 milhões	Concluída

Em outubro de 2025, o aeroporto foi oficialmente entregue à municipalidade, com a presença de autoridades estaduais e federais, simbolizando o encerramento da primeira fase do programa de modernização e o início de uma nova etapa operacional.

3.2 Infraestrutura Atual

Com as obras concluídas, o aeródromo passou a contar com a seguinte infraestrutura:

- Pista de pouso e decolagem pavimentada com aproximadamente 1.600 metros de comprimento
- Novo terminal de passageiros com instalações elétricas e sistema de climatização
- Sistema PAPI (Precision Approach Path Indicator) para operações noturnas
- Biruta iluminada e farol de aeródromo
- Sinalização horizontal e vertical completas
- Balizamento luminoso de pista
- Posto de abastecimento de combustível regularizado
- Caminhão de combate a incêndio
- Um hangar privado (existente, de capacidade limitada)

A realização dessas melhorias habilitou tecnicamente o aeródromo a receber operações de aviação comercial, inclusive no período noturno — condição anteriormente inexistente.

4. PERSPECTIVAS DE VOOS COMERCIAIS

4.1 Demanda Identificada e Interesse de Companhias

A retomada dos voos comerciais em Cáceres é uma pauta recorrente nas agendas política e econômica locais. Em fevereiro de 2025, a então prefeita municipal declarou publicamente que a companhia Azul Linhas Aéreas havia manifestado interesse em operar voos regulares a partir do aeródromo assim que a reforma fosse concluída. A

confirmação de demanda de uma das principais aéreas do país sinaliza que o mercado reconhece o potencial do destino.

O fluxo esperado de passageiros se sustenta em múltiplas fontes: empresários e executivos vinculados à ZPE e ao comércio fronteiriço, turistas nacionais e internacionais com destino ao Pantanal Norte, estudantes e funcionários da UNEMAT, e moradores da região que atualmente dependem de deslocamento rodoviário para acessar voos em Cuiabá.

4.2 Inclusão no Programa AmpliAR – Bloco de Concessão de Brasília

O marco mais relevante para as perspectivas aeroportuárias de Cáceres é sua inclusão no novo bloco de concessão do Aeroporto Internacional de Brasília, aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em 1º de abril de 2026. O modelo, parte do Programa AmpliAR do Ministério de Portos e Aeroportos, vincula dez terminais regionais à concessão do aeroporto da capital federal, usando Brasília como âncora econômica para viabilizar financeiramente os terminais menores.

BLOCO DE CONCESSÃO – AEROPORTO DE BRASÍLIA + 10 REGIONAIS

Leilão previsto: Dezembro de 2026

Investimento previsto nos regionais: R\$ 857,8 milhões (ampliação, manutenção e operação)

Terminais de MT incluídos: Cáceres (CCX), Juína e Tangará da Serra

Demais terminais: Alto Paraíso (GO), São Miguel do Araguaia (GO), Bonito (MS), Dourados (MS), Três Lagoas (MS), Ponta Grossa (PR) e Barreiras (BA)

Modelo: processo competitivo simplificado, com lance mínimo de 5,9% sobre receita bruta

Base legal: Repactuação entre MPor, ANAC e concessionária Inframerica

A gestão privada, esperada a partir de 2027, deve trazer melhorias imediatas na operação do terminal, capacidade de carga e oferta de voos regulares, viabilizando o transporte de executivos, turistas e mercadorias de alto valor agregado. Especialistas do setor aeroviário apontam a concessão como o 'combustível' que faltava para consolidar Cáceres como polo econômico regional.

4.3 Rotas com maior potencial

Rota	Distância Aprox.	Perfil da Demanda	Viabilidade
Cáceres – Cuiabá	220 km	Empresarial, turismo, estudantes	Alta

Rota	Distância Aprox.	Perfil da Demanda	Viabilidade
Cáceres – São Paulo (GRU/CGH)	1.750 km	Negócios, executivos ZPE	Média-Alta
Cáceres – Campo Grande	680 km	Turismo Pantanal, negócios	Média
Cáceres – Brasília	1.100 km	Governo, negócios	Média
Cáceres – Santa Cruz (Bolívia)	~400 km	Fronteiriço, exportação	Média (futuro)

5. DEFICIÊNCIAS A SEREM SANADAS

Apesar dos avanços expressivos, o aeroporto de Cáceres ainda apresenta lacunas relevantes que precisam ser endereçadas para suportar operações comerciais regulares, atrair investidores privados e cumprir as exigências da futura concessionária. As deficiências identificadas estão organizadas a seguir por grau de criticidade.

5.1 Deficiências Críticas (Impeditivas de Operação Comercial)

a) Ausência de Hangar Público Adequado

Esta é a deficiência mais crítica e estruturante do aeródromo. O aeroporto conta apenas com um hangar privado, de capacidade limitada, que não atende às necessidades operacionais de uma companhia aérea comercial. A ausência de hangar público compromete: (i) a manutenção de aeronaves em escala; (ii) a guarda e proteção de aeronaves durante períodos de inatividade; (iii) a atração de operadoras de aviação executiva e de cargas; e (iv) a viabilização de base operacional para companhias aéreas regionais.

A seção 6 deste relatório aborda em detalhes a necessidade e os modelos possíveis para a solução desta deficiência.

b) Extensão Insuficiente da Pista para Aeronaves de Médio Porte

A pista atual de 1.600 metros comporta aeronaves turboélice e jatos regionais de pequeno porte, como ATR 42/72 e Embraer 170/175. Para receber aeronaves de médio porte — como Boeing 737 ou Airbus A320, utilizados em voos diretos para São Paulo — seria necessária uma extensão para aproximadamente 2.200 metros. Esta ampliação, embora necessária para rotas de maior distância, pode ser realizada em uma segunda fase, após a consolidação das operações com jatos regionais.

c) Ausência de Sistema de Gestão Aeroportuária Profissional

O aeroporto é atualmente administrado pela Prefeitura Municipal, que, conforme reconhecido pela própria gestão local, não dispõe de estrutura técnica e financeira para gerir operações de aviação comercial. A dependência de uma concessionária privada ou de convênio com a Infraero/ANAC é condição essencial para a profissionalização da gestão.

5.2 Deficiências relevantes (Comprometem qualidade operacional)

d) Capacidade Limitada do Terminal de Passageiros

O novo terminal, embora uma melhoria expressiva em relação ao anterior, foi dimensionado para operações de baixo volume. Com a chegada de voos regulares, a estrutura existente pode se mostrar insuficiente para absorver picos de demanda, especialmente nos meses de alta temporada turística (julho a outubro). Faz-se necessário prever ampliações modulares do terminal à medida que o volume de passageiros crescer.

e) Ausência de Terminal de Cargas

A ZPE de Cáceres e as atividades de comércio exterior demandarão transporte aéreo de mercadorias de alto valor agregado. O aeroporto não conta com terminal de cargas, área de armazenagem refrigerada ou infraestrutura alfandegária, o que limita sua capacidade de atender ao segmento logístico — justamente um dos principais vetores de demanda identificados.

f) Infraestrutura de Apoio Terrestre Incipiente

Estacionamento com capacidade reduzida, ausência de acesso rodoviário adequado (via Rua Pirajá em obras), carência de serviços de táxi aéreo e ausência de sistemas de check-in automatizado são limitações que impactam a experiência do passageiro e a eficiência operacional.

5.3 Deficiências secundárias (Melhorias de médio Prazo)

g) Ausência de Posto de Fiscalização de Fronteira

Dada a proximidade com a Bolívia e o potencial de voos internacionais para Santa Cruz de la Sierra, o aeródromo precisará, a médio prazo, de estrutura alfandegária e de controle migratório para operações internacionais — hoje inexistente.

h) Capacidade de Redundância do Sistema de Navegação

Os equipamentos de auxílio à navegação instalados são suficientes para operações básicas, mas sistemas de ILS (Instrument Landing System) e VOR (VHF Omnidirectional Range) ainda não constam do plano de equipagem do aeródromo, limitando as condições de pouso em situações de baixa visibilidade.

6. A NECESSIDADE DE HANGAR: ANÁLISE E RECOMENDAÇÕES

6.1 Por que o Hangar é Imprescindível

Um hangar aeroportuário é, na prática, a peça central da infraestrutura de suporte à aviação. Sua ausência ou insuficiência cria um gargalo operacional que inibe diretamente a instalação de companhias aéreas, empresas de táxi aéreo, operadores de drones comerciais e serviços de manutenção. Em aeroportos regionais, o hangar desempenha papel equivalente ao de um galpão logístico em um terminal portuário: sem ele, a operação simplesmente não se estabelece.

No caso específico de Cáceres, a necessidade de hangar se fundamenta em quatro pilares:

- Viabilização da base operacional da futura concessionária: qualquer operadora comercial exigirá espaço adequado para guardar, inspecionar e realizar manutenção de primeiro nível em suas aeronaves.
- Atração de aviação executiva e de negócios: executivos vinculados à ZPE e ao comércio fronteiriço utilizam aeronaves próprias ou fretadas que necessitam de abrigo seguro e serviços de hangaragem.
- Suporte ao turismo de alto padrão: o ecoturismo pantaneiro premium movimenta aeronaves de pequeno porte (helicópteros, monomotores e bimotores) que precisam de estrutura de hangaragem e manutenção.
- Cumprimento das exigências regulatórias da ANAC: a certificação plena do aeródromo para operações comerciais regulares requer infraestrutura de suporte compatível com as normas da RBAC (Regulamento Brasileiro da Aviação Civil).

6.2 Dimensionamento do Hangar Necessário

Com base no perfil de aeronaves esperadas para o aeródromo de Cáceres na fase inicial de operações comerciais (jatos regionais como ERJ-175 e aeronaves turboélice como ATR-72), recomenda-se o seguinte dimensionamento mínimo para o hangar público:

Especificação	Requisito Mínimo	Recomendado
Área coberta	1.500 m²	2.500 m²
Pé-direito interno	8 metros	12 metros
Largura da porta frontal	30 metros	40 metros
Capacidade simultânea	2 aeronaves regionais	3–4 aeronaves regionais
Área de apoio (escritórios, almoxarifado)	300 m²	500 m²
Infraestrutura elétrica	Trifásico 220/380V	Trifásico + gerador
Sistema de combate a incêndio	Obrigatório (ANAC)	Com sistema espuma AFFF

6.3 Modelos de Viabilização do Hangar

Considerando que o município de Cáceres não dispõe de recursos próprios suficientes para construir e operar um hangar de grande porte, três modelos de viabilização são recomendados, podendo ser combinados:

Modelo A – Concessão pelo Governo Estadual

O Governo do Estado de Mato Grosso, por meio da SINFRA-MT, pode licitar a concessão de uso da área destinada ao hangar a um operador privado, mediante pagamento de outorga e obrigações mínimas de investimento. Este modelo é o mais adequado para atrair capital privado qualificado, reduzindo o risco para o erário público.

Modelo B – Inclusão nas Obrigações da Concessionária do Bloco AmpliAR

A melhor janela de oportunidade é incluir a construção do hangar público como obrigação contratual da concessionária vencedora do leilão do bloco Brasília, previsto para dezembro de 2026. O edital de concessão já prevê investimentos de R\$ 857,8 milhões para os dez aeroportos regionais do bloco, e o hangar de Cáceres deve constar explicitamente como item do plano de investimentos obrigatórios.

Modelo C – Parceria Público-Privada (PPP) Municipal ou Estadual

Uma PPP específica para o hangar, com contrapartida de exploração comercial (hangaragem paga, manutenção de aeronaves, serviços de GHS – Ground Handling Services), pode atrair investidores do setor de aviação. O prazo de concessão de 20 a

30 anos garante atratividade econômica ao parceiro privado, enquanto o poder público garante o ativo sem desembolso imediato.

RECOMENDAÇÃO PRIORITÁRIA

Deve-se exigir formalmente, ainda em 2026, junto ao Ministério de Portos e Aeroportos e à ANAC, a inclusão da construção de hangar público como item obrigatório do edital de concessão do Bloco AmpliAR/Brasília. Esta é a janela de oportunidade mais eficiente e financeiramente sustentável para resolver a lacuna de infraestrutura de hangaragem no Aeroporto Nelson Martins Dantas.

7. MARCO REGULATÓRIO E DESAFIOS INSTITUCIONAIS

7.1 Gestão Transitória e a Questão da Concessão Estadual

Enquanto o processo de concessão federal não se concretiza, o aeroporto permanece sob gestão da Prefeitura de Cáceres — cenário reconhecidamente inadequado para operações comerciais. A própria gestão municipal admitiu que o município 'não tem condições de gerenciar os voos', sendo necessária uma concessão conduzida pelo Governo do Estado como medida intermediária.

Recomenda-se que o Governo do Estado de Mato Grosso, por meio da SINFRA-MT, assuma a gestão operacional do aeródromo em regime de delegação ou convênio, até que a concessionária federal assuma o controle. Este período intermediário deve ser utilizado para: (i) regularizar a certificação operacional junto à ANAC; (ii) estabelecer protocolos de segurança compatíveis com operações comerciais; e (iii) preparar a estrutura administrativa do aeroporto para a transição à gestão privada.

7.2 Certificação e Regularização ANAC

A operação de voos comerciais regulares exige que o aeródromo seja certificado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) conforme os requisitos do RBAC nº 139 (Aeródromos Civis). A certificação abrange inspeção de pista, sistema de combate a incêndio, plano de emergência aeroportuária, controle de fauna, equipamentos de auxílio à navegação e capacidade do terminal. Recomenda-se que o processo de certificação seja iniciado imediatamente, sem aguardar o leilão de concessão.

8. CRONOGRAMA DE AÇÕES E RECOMENDAÇÕES

8.1 Ações Imediatas (2026)

- Solicitar formalmente ao **Ministério de Portos e Aeroportos a inclusão de hangar como obrigação do edital de concessão do Bloco AmpliAR**
- Iniciar processo de certificação ANAC (RBAC nº 139) para operações comerciais
- Formalizar convênio SINFRA-MT para gestão transitória do aeródromo
- Realizar estudo de viabilidade para PPP estadual ou municipal de hangar
- Estabelecer contato formal com a Azul Linhas Aéreas para compromisso de data de início de operações

8.2 Curto Prazo (2027)

- Iniciar obras ou concessão do hangar público, conforme modelo aprovado
- Receber e operar voos comerciais regulares sob gestão da nova concessionária
- Desenvolver terminal de cargas provisório para atender à ZPE
- Ampliar o estacionamento e melhorar o acesso viário ao aeroporto

8.3 Médio Prazo (2028–2030)

- Avaliar ampliação da pista para 2.200 metros (viabilização de rotas para São Paulo e Campo Grande com aeronaves maiores)
- Implantar terminal de cargas definitivo com área alfandegária
- Buscar habilitação para voos internacionais (Santa Cruz de la Sierra)
- Instalar sistemas ILS e VOR para operações em condições de baixa visibilidade

9. CONCLUSÃO

O Aeroporto Municipal Nelson Martins Dantas de Cáceres está, pela primeira vez em sua história, tecnicamente preparado para receber voos comerciais regulares. As obras realizadas com investimento de R\$ 12,1 milhões transformaram um aeródromo obsoleto em infraestrutura compatível com a demanda gerada pelo crescimento econômico regional. **A inclusão do terminal no bloco de concessão federal vinculado ao Aeroporto de Brasília representa a oportunidade mais concreta e estruturada das últimas décadas para transformar Cáceres em um hub regional de aviação.**

Contudo, a concretização deste potencial depende da superação de deficiências críticas — em especial, da construção de hangar adequado, que deve ser incluído como obrigação contratual no edital de concessão a ser lançado ainda em 2026. Sem esta infraestrutura, dificilmente qualquer operadora se fixará de forma sustentável no aeródromo.

A convergência de fatores — reforma concluída, ZPE instalada, regime de cidades gêmeas, turismo pantaneiro em crescimento e leilão de concessão previsto — cria uma janela de oportunidade única. Cabe às autoridades municipais, estaduais e federais agirem de forma coordenada para garantir que esta oportunidade se converta em realidade para os mais de 90 mil habitantes de Cáceres e para toda a região Pantanal Norte.

Cáceres (MT), março de 2026

10. FONTES E REFERÊNCIAS

As informações contidas neste relatório baseiam-se nas seguintes fontes primárias:

- SINFRA-MT – Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso. Notas oficiais sobre obras no Aeroporto de Cáceres (2023–2026).
- MT Econômico. 'Governo Federal e Estadual investem juntos mais de R\$ 1,3 bilhão em aeroportos de Mato Grosso.' Abril de 2026.
- PANROTAS. 'Aeroporto de Brasília terá novo leilão e concessão incluirá 10 aeroportos regionais.' Abril de 2026.
- Expressão Notícias. 'Aeroporto de Cáceres entra em bloco de concessão de Brasília e projeta salto no desenvolvimento regional.' Março de 2026.
- Prefeitura Municipal de Cáceres. Nota sobre inauguração da ZPE e entrega do Aeroporto. Outubro de 2025.
- Folha 5. 'Aeroporto de Cáceres deve receber voos comerciais da Azul ainda neste ano.' Fevereiro de 2025.
- Só Notícias. 'Obras de aeroporto estão 60% concluídas em Mato Grosso.' Junho de 2024.
- RCN67. 'Aeroporto de Três Lagoas pode entrar em pacote de concessão ligado ao terminal de Brasília.' Março de 2026.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. RBAC nº 139 – Certificação de Aeródromos.
- BNDES Setorial 50. 'A evolução recente do modelo de concessão aeroportuária sob a ótica da financiabilidade.'