

PLANO AEROVIÁRIO ESTADUAL DO MATO GROSSO DO SUL



2023





SUMÁRIO EXECUTIVO

Revisão 02 - SPL/CTAHF



GOVERNO DO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL

Eduardo Corrêa Riedel

Governador

Guilherme Alcântara de Carvalho

Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística

SUPERINTENDÊNCIA LOGÍSTICA

Derick Hudson Machado de Souza

Superintendente Logístico

Luiz Marcondes Góes dos Santos

Coordenador de Transportes Aéreo, Hidroviário e Ferroviário

EQUIPE TÉCNICA

Angel Ayoroa Ramos

Bruno Braz Antonio

Caique Xavier Fernandes

Catulio Marques Pereira

Edgard Ribeiro Junior

Fabíola de Carvalho Coelho Catarinelli Rocha

Luciana Abid Mercante

Luiz Marcondes Góes dos Santos

Milleny Mendes Ferreira Pacheco Vasquez

Pedro Aloisio Vendramini Duran



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. OBJETIVO.....	3
3. ESTRUTURA DO PLANO	5
4. PLANO DE AÇÃO	7
5. AERÓDROMOS PÚBLICOS.....	10
5.1. CENÁRIO ANTERIOR AO PLANO	11
5.2. CENÁRIO POSTERIOR AO PLANO	12
6. REGIÕES E INVESTIMENTOS.....	13
6.1. REGIÃO BOLSÃO	15
6.2. REGIÃO CAMPO GRANDE	17
6.3. REGIÃO GRANDE DOURADOS	19
6.4. REGIÃO PANTANAL.....	21
6.5. REGIÃO SUDOESTE	23
6.6. REGIÃO NORTE	25
6.7. REGIÃO CONE SUL	27
6.8. REGIÃO SUL-FRONTEIRA	29
7. CONCLUSÃO.....	30



1.INTRODUÇÃO

O Plano Logístico Aeroviário do Estado de Mato Grosso do Sul foi concebido como instrumento estratégico de planejamento e gestão, destinado a orientar, de forma técnica e integrada, o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária estadual. Sua formulação decorre do reconhecimento de que o transporte aéreo constitui elemento essencial para a integração territorial, o fortalecimento da logística regional e o apoio ao desenvolvimento econômico e social do Estado.



Figura 1 – Ilustração Plano Logístico Aeroviário de Mato Grosso do Sul.

No contexto sul-mato-grossense, a relevância da aviação é ainda mais evidente em razão das características do território estadual, marcado por ampla extensão geográfica, distribuição populacional descentralizada, expressiva diversidade regional e forte presença de atividades econômicas que demandam conectividade e mobilidade eficientes. Nesse cenário, a infraestrutura aeroviária assume papel estratégico não apenas para o deslocamento de pessoas e bens, mas também para o atendimento de demandas institucionais, operacionais e emergenciais, além de contribuir diretamente para o dinamismo de setores como turismo, comércio, agronegócio e serviços especializados.

Antes da consolidação do Plano, a malha aeroviária estadual apresentava um quadro heterogêneo, com diferenças significativas entre os aeródromos quanto à disponibilidade de infraestrutura, ao nível de estruturação física e à capacidade operacional. Enquanto alguns aeródromos já dispunham de condições mínimas de funcionamento e regularidade operacional, outras ainda dependiam de intervenções básicas de adequação, segurança, recuperação e suporte técnico. Em diversos casos, verificavam-se limitações relacionadas à insuficiência de cercamento operacional, desgaste de pavimentos, carência de melhorias em áreas de apoio, ausência de auxílios visuais à navegação e necessidade de ações permanentes de manutenção e modernização.



Figura 2 – Aeródromo Estância Santa Maria.



Figura 3 – Aeródromo de Camapuã.

Esse panorama evidenciava a necessidade de superar uma lógica de intervenções pontuais e fragmentadas, substituindo-a por uma abordagem estruturada, orientada por critérios técnicos, priorização estratégica e planejamento de médio e longo prazo. Foi nesse contexto que o Plano Logístico Aeroviário passou a se consolidar como ferramenta de organização da atuação estatal no setor, permitindo identificar gargalos, hierarquizar demandas, racionalizar investimentos e estabelecer uma trajetória contínua de qualificação e expansão da infraestrutura aeroportuária.

Dessa forma, o Plano representa mais do que a execução de obras e serviços. Trata-se de uma política pública de caráter estruturante, voltada à consolidação de uma malha aeroviária mais segura, funcional, integrada e territorialmente equilibrada, apta a ampliar a conectividade regional, reduzir desigualdades logísticas e criar condições mais favoráveis ao desenvolvimento sustentável do Estado de Mato Grosso do Sul.

2.OBJETIVO

O Plano Logístico Aeroviário do Estado de Mato Grosso do Sul tem como objetivo orientar, de forma estratégica e articulada, o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária estadual, por meio da implantação, restauração, modernização e ampliação dos aeródromos, com vistas ao fortalecimento da conectividade regional, ao aprimoramento da capacidade operacional da malha aeroviária e ao suporte ao desenvolvimento econômico e logístico do Estado.

Em termos específicos, o Plano busca promover a expansão e a qualificação da rede aeroportuária, assegurando maior integração entre as diferentes regiões do território sul-mato-grossense e ampliando as condições de acesso e mobilidade aérea. Busca, igualmente, elevar os níveis de segurança operacional, mediante a adequação da infraestrutura aeroportuária aos parâmetros técnicos e regulatórios aplicáveis, bem como recuperar e modernizar estruturas existentes, de modo a garantir melhores condições de funcionamento, maior confiabilidade operacional e continuidade dos serviços prestados.



Figura 4 – Aeródromo de Cassilândia.



Figura 5 – Aeródromo de Cassilândia.

O Plano também se orienta para a ampliação da capacidade operacional dos aeródromos estaduais, inclusive com a incorporação de soluções que possibilitem a expansão da janela de funcionamento, como a implantação de sistemas de balizamento noturno e outros dispositivos de apoio à navegação aérea. Paralelamente, pretende criar bases mais consistentes para o fortalecimento da aviação regional, contribuindo para o atendimento de demandas logísticas, institucionais, emergenciais e produtivas em diferentes áreas do Estado.

Sob uma perspectiva mais ampla, o Plano tem por finalidade consolidar a infraestrutura aeroportuária como ativo estratégico da política estadual de logística e desenvolvimento.

Nesse sentido, suas diretrizes convergem para a formação de uma rede aeroviária mais eficiente, segura e integrada, capaz de responder às necessidades atuais e futuras do Mato Grosso do Sul e de atuar como vetor de integração territorial, competitividade econômica e melhoria da prestação de serviços públicos.

3. ESTRUTURA DO PLANO

A estrutura do Plano Logístico Aeroviário do Estado de Mato Grosso do Sul foi organizada a partir de uma lógica progressiva de investimentos, orientada pela necessidade de preparar tecnicamente a área dos aeródromos para intervenções de maior complexidade e garantir que a expansão da infraestrutura ocorresse de forma segura, planejada e operacionalmente consistente. Nesse modelo, o desenvolvimento da malha aeroviária não se dá por ações isoladas, mas por etapas sucessivas e complementares, em que cada intervenção cria as condições necessárias para o avanço da etapa seguinte.



Figura 6 – Ilustração da Estrutura do Plano.

Na sequência, o Plano contempla a elaboração de projetos executivos de engenharia, etapa responsável por fornecer a base técnica necessária à execução das obras de implantação, ampliação, restauração ou modernização da infraestrutura aeroportuária. Os projetos executivos cumprem papel central na estrutura do Plano, uma vez que permitem diagnosticar as condições existentes, dimensionar soluções, estabelecer parâmetros construtivos, definir quantitativos e orientar tecnicamente a futura intervenção física.

Somente após essas etapas preparatórias o Plano avança para a execução das obras, abrangendo intervenções como implantação de aeródromos, restauração de pistas de pouso e decolagem, taxiways e pátios, construção de terminais de passageiros e edificações auxiliares, além da instalação de sistemas e equipamentos voltados ao aprimoramento da capacidade operacional. Nessa fase, o investimento ganha materialidade física e passa a produzir efeitos diretos sobre a funcionalidade, a segurança e a eficiência da malha aeroviária estadual.

Além da sequência principal (obras estruturantes, projeto executivo e obra), a estrutura do Plano também incorpora ações complementares de modernização e qualificação operacional, como a implantação de balizamento noturno, elaboração de relatórios técnicos especializados, adequações em áreas de inspeção e serviços de manutenção preventiva e corretiva.

Dessa forma, a estrutura do Plano Logístico Aeroviário evidencia uma organização racional e encadeada dos investimentos, em que as intervenções são distribuídas segundo uma lógica de preparação, detalhamento técnico e execução física. Esse modelo permite maior coerência entre planejamento e implementação, reduz riscos na aplicação dos recursos públicos e contribui para o desenvolvimento gradual e consistente da infraestrutura aeroportuária do Estado de Mato Grosso do Sul.

4. PLANO DE AÇÃO

O Plano de Ação do Plano Logístico Aeroviário do Estado de Mato Grosso do Sul corresponde ao conjunto de intervenções efetivamente programadas e executadas no âmbito de cada fase do Plano, abrangendo obras, serviços técnicos, ações de manutenção e medidas de expansão da infraestrutura aeroportuária estadual.

No exercício de 2023, foram desenvolvidas ações voltadas à consolidação inicial da infraestrutura. Destacam-se a implantação de cerca operacional padrão ICAO (International Civil Aviation Organization) no Aeródromo de Costa Rica (SDXJ) e no Aeródromo Rosada (SSGO), em São Gabriel do Oeste. Também foram realizadas a elaboração do relatório técnico das condições do pavimento e as manutenções corretivas e preventivas da infraestrutura do Aeródromo Estância Santa Maria (SSKG), em Campo Grande. O período contemplou, ainda, a elaboração do projeto executivo para a implantação de um novo aeródromo em Maracaju, além de manutenções corretivas e preventivas na infraestrutura do Aeroporto Regional de Bonito (SBDB).



Figura 7 – Alambrado padrão ICAO.



Figura 8 – Alambrado padrão ICAO.

Em 2024, o Plano de Ação avançou para intervenções de maior porte, contemplando a elaboração de projeto executivo para Ampliação e Restauração da Pista de Pouso e Decolagem (PPD), taxiway e pátio do Aeródromo Estância Santa Maria SSKG, bem como projeto executivo para implantação de aeródromo no Pantanal na região da Nhecolândia em Corumbá. No mesmo período, destacaram-se a aquisição de equipamento para a segurança operacional do Aeroporto Regional de Bonito, a restauração do pavimento asfáltico do Aeródromo de Camapuã, a implantação de um Aeródromo no município de Inocência, além da restauração dos pavimentos dos Aeródromos de Paranaíba SSPN, Cassilândia SSCL e Naviraí SSNB.



Figura 9 – Aeródromo Estância Santa Maria.

No exercício de 2025, foram executadas ações voltadas tanto à recuperação quanto à ampliação da infraestrutura estadual, incluindo a restauração do Aeródromo de Jardim SSJI, a implantação do aeródromo de Água Clara, a implantação do aeródromo em Maracaju, a manutenção preventiva e corretiva do sistema de balizamento noturno no Aeródromo Estância Santa Maria SSKG, a construção do Terminal de Passageiros (TPS) e edificações auxiliares do aeroporto de Dourados SBDO, além da implantação de cerca operacional padrão ICAO no Aeródromo de Aquidauana.



Figura 10 – Imagem de satélite Aeródromo de Inocência.

Por fim, em 2026, as ações concentraram-se na qualificação operacional, na ampliação da capacidade de funcionamento dos aeródromos e na expansão da infraestrutura aeroportuária estadual, destacando-se a contratação de serviços técnicos para análise do pavimento do Aeroporto Regional de Bonito, a implantação de balizamento noturno nos Aeródromos de Inocência e Paranaíba, a adequação da infraestrutura do Aeroporto Regional de Bonito, bem como a implantação de aeródromo no Pantanal, na localidade de Porto São Pedro, no município de Corumbá.



Figura 11 – Imagem Aeródromo de Porto São Pedro.

5.AERÓDROMOS PÚBLICOS

A evolução da infraestrutura aeroviária do Estado de Mato Grosso do Sul pode ser analisada a partir da comparação entre o cenário anterior e posterior à implementação do Plano Logístico Aeroviário, considerando as condições operacionais dos aeródromos públicos, especialmente no que se refere ao tipo de operação (VFR/IFR) e à disponibilidade de operação diurna e noturna, bem como a implantação de novos aeródromos, que promoverá a expansão da malha aeroviária e o aumento da capacidade de atendimento às demandas regionais.

5.1. CENÁRIO ANTERIOR AO PLANO

A tabela a seguir apresenta a situação operacional dos Aeródromos públicos homologados no Estado antes da implementação do Plano, evidenciando a predominância de operações diurnas e a limitação de infraestrutura em parte significativa da rede aeroviária:

ITEM	AERÓDROMO	ICAO	OPERAÇÃO
01	AEROPORTO REGIONAL DE BONITO	SBDB	VFR D/N IFR D/N
02	AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPO GRANDE	SBCG	VFR D/N IFR D/N
03	AERÓDROMO TERUEL	SSIE	VFR D
04	AERÓDROMO ESTÂNCIA SANTA MARIA	SSKG	VFR D/N
05	AERÓDROMO DE CASSILÂNDIA	SSCL	VFR D
06	AERÓDROMO DE CHAPADÃO DO SUL	SSCD	VFR D/N
07	AEROPORTO INTERNACIONAL DE CORUMBÁ	SBCR	VFR D/N IFR D/N
08	AERÓDROMO DE COSTA RICA	SDXJ	VFR D
09	AERÓDROMO DE COXIM	SSCI	VFR D
10	AEROPORTO DE DOURADOS	SBDO	VFR D/N IFR D/N
11	AERÓDROMO DE JARDIM	SSJI	VFR D
12	AERÓDROMO DE MARACAJU	SSMJ	VFR D
13	AERÓDROMO ARIOSTO DA RIVA	SSNB	VFR D
14	AERÓDROMO DE NIOAQUE	SSNQ	VFR D
15	AERÓDROMO DE NOVA ANDRADINA	SDK7	VFR D
16	AERÓDROMO DE PARANAÍBA	SSPN	VFR D
17	AEROPORTO INTERNACIONAL DE PONTA PORÃ	SBPP	VFR D E IFR D/N
18	AERÓDROMO DE PORTO MURTINHO	SSPM	VFR D
19	AEROPORTO DE TRÊS LAGOAS	SBTG	VFR D/N

Legendas:

- D:** Diurno
- N:** Noturno
- VFR:** Regras de Voo Visual
- IFR:** Regras de Voo por Instrumentos

5.2. CENÁRIO POSTERIOR AO PLANO

A tabela a seguir apresenta a situação operacional dos aeródromos públicos após a implementação das ações previstas no Plano Logístico Aeroviário, evidenciando a ampliação da rede, a melhoria das condições operacionais e o incremento da capacidade de funcionamento dos aeródromos:

ITEM	AERÓDROMO	ICAO	OPERAÇÃO
01	AEROPORTO REGIONAL DE BONITO	SBDB	VFR D/N IFR D/N
02	AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPO GRANDE	SBCG	VFR D/N IFR D/N
03	AERÓDROMO TERUEL	SSIE	VFR D
04	AERÓDROMO ESTÂNCIA SANTA MARIA	SSKG	VFR D/N
05	AERÓDROMO DE CASSILÂNDIA	SSCL	VFR D
06	AERÓDROMO DE CHAPADÃO DO SUL	SSCD	VFR D/N
07	AEROPORTO INTERNACIONAL DE CORUMBÁ	SBCR	VFR D/N IFR D/N
08	AERÓDROMO DE COSTA RICA	SDXJ	VFR D
09	AERÓDROMO DE COXIM	SSCI	VFR D/N
10	AEROPORTO DE DOURADOS	SBDO	VFR D/N IFR D/N
11	AERÓDROMO DE JARDIM	SSJI	VFR D/N
12	AERÓDROMO DE MARACAJU	SSMJ	VFR D
13	AERÓDROMO ARIOSTO DA RIVA	SSNB	VFR D
14	AERÓDROMO DE NIOAQUE	SSNQ	VFR D
15	AERÓDROMO DE NOVA ANDRADINA	SDK7	VFR D
16	AERÓDROMO DE PARANAÍBA	SSPN	VFR D/N
17	AEROPORTO INTERNACIONAL DE PONTA PORÃ	SBPP	VFR D E IFR D/N
18	AERÓDROMO DE PORTO MURTINHO	SSPM	VFR D/N
19	AEROPORTO DE TRÊS LAGOAS	SBTG	VFR D/N
20	AERÓDROMO DE ÁGUA CLARA	-	VFR D
21	AERÓDROMO DE AMAMBAI	-	VFR D
22	AERÓDROMO DE AQUIDAUANA	SSHA	VFR D
23	AERÓDROMO DE IGUATEMI	-	VFR D
24	AERÓDROMO DE INOCÊNCIA	SD5Q	VFR D/N
25	AERÓDROMO DE MARACAJU	-	VFR D/N
26	AERÓDROMO DE MUNDO NOVO	-	VFR D
27	AERÓDROMO DE RIBAS DO RIO PARDO	-	VFR D
28	AERÓDROMO DO PANTANAL NHECOLÂNDIA	-	VFR D
29	AERÓDROMO DO PANTANAL PORTO SÃO PEDRO	-	VFR D
30	AERÓDROMO ROSADA SÃO GABRIEL DO OESTE	SSGO	VFR D

6. REGIÕES E INVESTIMENTOS

A distribuição regional dos investimentos previstos no Plano Logístico Aeroviário do Estado de Mato Grosso do Sul evidencia a adoção de uma estratégia territorialmente abrangente, orientada para a qualificação progressiva da infraestrutura aeroportuária em diferentes porções do Estado. O Plano contempla intervenções em oito regiões de planejamento, são elas: Bolsão, Sul-Fronteira, Pantanal, Sudoeste, Norte, Campo Grande, Grande Dourados e Cone Sul.

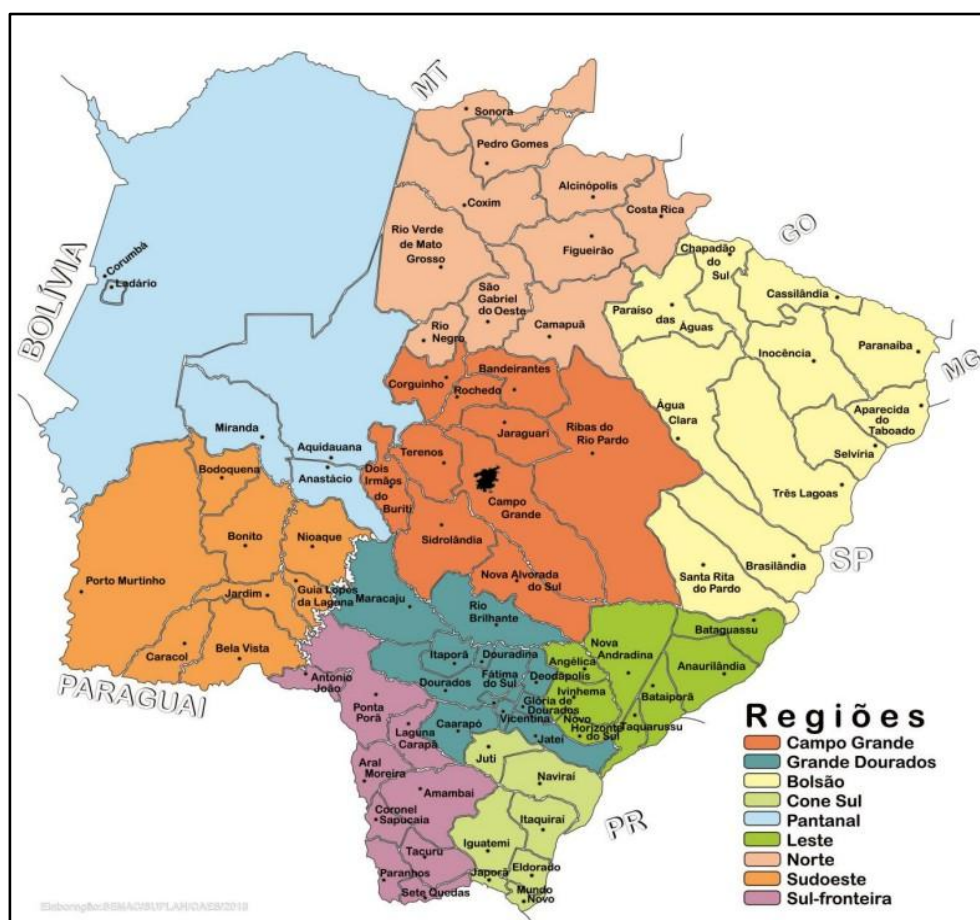


Figura 12 – Ilustração regiões do Estado de Mato Grosso do Sul.

Sob a perspectiva quantitativa, o material consolidado do Plano registra 63 intervenções, distribuídas entre ações executadas, em execução e previstas. Desse total, 23 correspondem a intervenções executadas, 10 encontram-se em execução e 30 estão previstas, o que evidencia a amplitude, a continuidade e o caráter progressivo da política pública aeroviária estadual.

REGIÃO	EXECUTADOS	EXECUÇÃO	PREVISTAS	TOTAL
BOLSÃO	04	04	02	10
SUL-FRONTEIRA	-	-	03	03
PANTANAL	01	01	04	06
SUDOESTE	08	02	07	17
NORTE	04	-	02	06
CAMPO GRANDE	03	01	04	08
GRANDE DOURADOS	01	02	03	06
CONE SUL	02	-	04	06
LESTE	-	-	01	01
	23	10	30	63

6.1. REGIÃO BOLSÃO

A Região do Bolsão destaca-se entre as áreas com maior volume de investimentos, concentrando ações executadas, em execução e previstas, com destaque para intervenções em Água Clara, Cassilândia, Inocência, Paranaíba, Aparecida do Taboado e Três Lagoas, totalizando R\$ 79.201.033,30 (setenta e nove milhões, duzentos e um mil, trinta e três reais e trinta centavos). Nessa região, sobressaem obras de implantação de aeródromos, restauração de infraestrutura e implantação de balizamento noturno.



Figura 13 – Ilustração Região do Bolsão.



Figura 14 – Aeródromo de Inocência.



Figura 15 – Implantação de Aeródromo em Água Clara.

6.2. REGIÃO CAMPO GRANDE

Na Região Campo Grande, os investimentos somam R\$ 61.291.429,14 (sessenta e um milhões, duzentos e noventa e um mil, quatrocentos e vinte e nove reais e quatorze centavos), com ênfase em ações voltadas ao Aeródromo Estância Santa Maria (SSKG), além de investimentos previstos em Ribas do Rio Pardo e Sidrolândia. A região se destaca pela presença de intervenções de planejamento, restauração, ampliação e manutenção de sistemas de balizamento noturno.



Figura 16 – Ilustração Região de Campo Grande.



Figura 17 – Aeródromo Estância Santa Maria.



Figura 18 – Balizamento Noturno Aeródromo Estância Santa Maria.

6.3. REGIÃO GRANDE DOURADOS

A Região Grande Dourados também apresenta expressiva participação no Plano, com investimentos da ordem de R\$ 67.707.095,13 (sessenta e sete milhões, setecentos e sete mil, noventa e cinco reais e treze centavos), abrangendo especialmente os municípios de Dourados e Maracaju. Nessa região, destacam-se a construção do terminal de passageiros e edificações auxiliares do Aeroporto de Dourados e a implantação do aeródromo de Maracaju, além de ações futuras relacionadas a balizamento noturno e infraestrutura complementar.



Figura 19 – Ilustração Região Grande Dourados.



Figura 20 – Implantação de Terminal de Passageiros Aeroporto de Dourados.



Figura 21 – Implantação de Aeródromo em Maracaju.

6.4. REGIÃO PANTANAL

No Pantanal, os investimentos totalizam R\$ 49.484.821,33 (quarenta e nove milhões, quatrocentos e oitenta e quatro mil, oitocentos e vinte e um reais e trinta e três centavos), com intervenções em Aquidauana e Corumbá, incluindo cercamento operacional, projetos executivos e implantação de aeródromos. Trata-se de região de elevada relevância logística, em razão de suas características territoriais e da necessidade de ampliar a conectividade em áreas de difícil acesso.



Figura 22 – Ilustração Região do Pantanal



Figura 23 – Aeronave de combate a incêndio Air Tractor.



Figura 24 – Aeronave de combate a incêndio Air Tractor.

6.5. REGIÃO SUDOESTE

A Região Sudoeste reúne investimentos de R\$ 22.278.647,74 (vinte e dois milhões, duzentos e setenta e oito mil, seiscentos e quarenta e sete reais e setenta e quatro centavos), distribuídos entre Bonito, Jardim, Bela Vista e Porto Murtinho, com ações que abrangem desde substituição de cobertura de terminal, manutenção de sistemas e medições técnicas até restauração de aeródromo e implantação de balizamento noturno e PAPI. A região possui importância estratégica tanto para a aviação regional quanto para o turismo e a integração fronteiriça.



Figura 25 – Ilustração Região Sudoeste.



Figura 26 – Terminal de Passageiros Aeroporto Regional de Bonito.



Figura 27 – Restauração do Aeródromo de Jardim.

6.6. REGIÃO NORTE

Na Região Norte, os investimentos somam R\$ 35.239.524,30 (trinta e cinco milhões, duzentos e trinta e nove mil, quinhentos e vinte e quatro reais e trinta centavos), alcançando Camapuã, Costa Rica, Coxim e São Gabriel do Oeste. As intervenções incluem implantação de alambrado padrão ICAO, restauração de aeródromos e previsão de implantação de balizamento noturno e pavimentação asfáltica, contribuindo para a ampliação da infraestrutura regional.



Figura 28 – Ilustração Região Norte.



Figura 29 – Receptivo do Aeródromo de Costa Rica.



Figura 30 – Restauração do Aeródromo de Camapuã.

6.7. REGIÃO CONE SUL

A Região Cone Sul concentra R\$ 25.551.823,61 (vinte e cinco milhões, quinhentos e cinquenta e um mil, oitocentos e vinte e três reais e sessenta e um centavos), com ações em Iguatemi, Mundo Novo e Naviraí, incluindo projeto executivo, implantação de aeródromo, restauração e balizamento noturno com PAPI. A distribuição desses investimentos reforça a diretriz de interiorização da infraestrutura aeroviária.



Figura 31 – Ilustração Região Cone Sul.



Figura 32 – Restauração Aeródromo de Naviraí.



Figura 33 – Restauração Aeródromo de Naviraí.

6.8. REGIÃO SUL-FRONTEIRA

Por sua vez, a Região Sul-Fronteira apresenta investimentos de R\$ 18.862.413,03 (dezoito milhões, oitocentos e sessenta e dois mil, quatrocentos e treze reais e três centavos), todos previstos para Amambai, envolvendo aquisição de área, projeto executivo e implantação de aeródromo, o que revela uma estratégia de estruturação futura da infraestrutura aeroportuária regional.



Figura 34 – Ilustração Região Sul-fronteira.

7. CONCLUSÃO

A trajetória apresentada ao longo deste documento evidencia a superação de uma lógica fragmentada de intervenções, substituída por uma atuação estruturada, progressiva e tecnicamente orientada no desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária estadual.

A articulação entre diagnóstico, planejamento, execução física e qualificação operacional demonstra que a evolução da malha aeroviária em Mato Grosso do Sul não decorre de iniciativas isoladas, mas de uma estratégia integrada, capaz de conferir maior racionalidade aos investimentos públicos e maior coerência entre as necessidades identificadas e as soluções implementadas.

Os resultados observados ao longo do período analisado revelam avanços concretos na ampliação da rede, na melhoria das condições operacionais dos aeródromos públicos, na incorporação de novos ativos aeroportuários e na adoção de soluções voltadas ao aumento da segurança e da capacidade de funcionamento, como a implantação de balizamento noturno e a expansão das possibilidades operacionais da infraestrutura existente. A comparação entre o cenário anterior e o posterior à sua implementação reforça essa evolução, ao demonstrar a ampliação da rede e o incremento das condições operacionais dos aeródromos públicos.

Mais do que viabilizar obras e serviços, essa política pública consolida a infraestrutura aeroviária como componente estratégico da logística estadual, com impactos diretos sobre a integração territorial, a mobilidade regional, o atendimento a demandas institucionais e emergenciais, bem como o fortalecimento de atividades econômicas relevantes para o Estado.

Nesse sentido, a continuidade dessa diretriz de atuação será fundamental para assegurar a consolidação de uma rede aeroviária cada vez mais segura, eficiente, integrada e compatível com as demandas presentes e futuras de Mato Grosso do Sul, fortalecendo seu papel como instrumento de desenvolvimento regional e de apoio à prestação de serviços públicos.