



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA, MOBILIDADE E PARCERIAS

Diretoria de Transporte Aeroviário e Hidroviário

Belo Horizonte, 26 de agosto de 2024.

JUSTIFICATIVA

Assunto: Reajuste linear das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência, domésticas e internacionais do **Aeroporto Presidente Itamar Franco - Regional da Zona da Mata/(SBZM)**, em Goianá no Estado de Minas Gerais.

1. DO OBJETO

A Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias – SEINFRA, com sede na Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais, Rodovia Papa João Paulo II, nº 4143, Bairro Serra Verde, Belo Horizonte/MG, inscrita no CNPJ/MF 18.715.581/0001-03, promove esta consulta pública com objetivo de apresentar a proposta de resolução que reajusta as tarifas aeroportuárias do aeroporto supracitado e, ademais, para expor as razões que motivaram a respectiva alteração.

2. DA JUSTIFICATIVA

Considerando a Resolução nº 392, de 6 de setembro de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica.

Considerando que a SEINFRA é signatária do Contrato SETOP nº 07/2014 (11199080), cujo objeto consiste na "EXPLORAÇÃO dos serviços aeroportuários do AEROPORTO REGIONAL DA ZONA DA MATA, que se dará mediante o cumprimento das CONDIÇÕES MÍNIMAS DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS pela CONCESSIONÁRIA", apresentamos, por meio desta nota técnica, a proposta de majoração da tabela tarifária do aeroporto em epígrafe.

2.1. Aeroporto Presidente Itamar Franco - Regional da Zona da Mata/Goianá (SBZM)

Conforme apresentado na Justificativa SEINFRA/DTA (6428728), de 8 de agosto de 2019, o Aeroporto Regional da Zona da Mata opera em déficit, ou seja, as receitas auferidas e compartilhadas não são suficientes para cobrir as despesas operacionais, e por consequência, a diferença é custeada com recursos do Tesouro Estadual, por meio do pagamento de Contraprestação Pecuniária (CP) mensal, ou seja, uma despesa anual de aproximadamente **R\$ 6,7 milhões**, em valores de 2024 (77733304).

O ANEXO V - Política Tarifária e Mecanismo de Pagamento, do Contrato SEINFRA nº 007/2014, define que as receitas tarifárias serão arrecadadas pela Concessionária, e compartilhadas com o Poder Concedente (SEINFRA):

2.5.1. AS RECEITAS TARIFÁRIAS arrecadadas pela CONCESSIONÁRIA serão partilhadas com o PODER CONCEDENTE, após descontados os repasses previstos em lei e as isenções vigentes.

(...)

2.6.1. Os descontos serão feitos da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA considerando-se o valor devido após a incidência da NOTA DO QID. (g.n.)

Considerando este déficit e seu impacto nos cofres estaduais, esta Secretaria propôs, em 2019, a mudança dos tetos das tarifas de embarque e conexão de passageiros e de pouso e permanência de aeronaves do Aeroporto Regional da Zona da Mata para valores equivalentes à tarifa de embarque doméstico de **R\$ 36,00**, conforme consta na Resolução SEINFRA nº 14, de 11 de outubro de 2019 (95912028), processo SEI nº 1300.01.0001539/2019-91.

O Contrato SEINFRA nº 007/2014 previa o valor das tarifas, dentro dos limites da Resolução ANAC nº 180, de 25 de janeiro de 2011, porém a mesma foi revogada pela Resolução nº 350 (95737888), de 19 de dezembro de 2014, que foi alterada pela Resolução nº 392, de 6 setembro de 2016, Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, Resolução nº 432, de 19 de junho de 2017, e Resolução nº 508, de 14 de março de 2019.

A Resolução nº 392, de 6 setembro de 2016, atribuiu ao Delegatário, o Estado de Minas Gerais, conforme exposto acima, a competência para estabelecer a sua própria tabela de preços para as tarifas aeroportuárias:

Art. 1º Estabelecer o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica.

§ 1º Os valores das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada deverão ser estabelecidos pelos delegatários dos aeródromos de que trata o caput deste artigo. (g.n.)

É importante ressaltar que a Concessionária informou que tem envidado todos os esforços para manter uma prestação de serviço de excelência e adequada às expectativas e necessidades dos usuários. Outrossim, a Concessionária, desde a assunção do aeroporto, propiciou melhorias, tanto nas condições operacionais do aeroporto quanto na infraestrutura dos respectivos equipamentos, que proporcionaram benefícios diretos aos usuários dos serviços públicos e passageiros em geral, elevando assim a oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários.

Desde o aumento do teto tarifário em 2019, tem-se procedido ao reajuste das tarifas com base na variação do IPCA, sem aumento real, considerando que os valores já estão próximos dos valores máximos cobrados em aeroportos brasileiros.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

As tarifas aeroportuárias são os valores pagos aos operadores de aeródromos para remuneração pela utilização das instalações, equipamentos e demais serviços disponibilizados pela infraestrutura aeroportuária.

As definições de tarifas estabelecidas pela [Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973](#), foram excluídas pela Lei do Voo Simples (Lei nº 14.368, de 2022) com o objetivo de modernizar e simplificar a regulamentação do setor de aviação civil no Brasil. A exclusão dessas definições faz parte de um esforço para reduzir a burocracia e tornar o sistema mais eficiente e competitivo. A Lei do Voo Simples permite que as tarifas aeroportuárias sejam determinadas de forma mais flexível pelas concessionárias e operadores, dentro das diretrizes estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Isso dá aos operadores a capacidade de ajustar as tarifas de acordo com a demanda, os custos operacionais e outras variáveis, garantindo uma gestão mais eficiente dos aeroportos. Ao remover essas definições, a Lei do Voo Simples oferece maior liberdade para que o setor responda às dinâmicas de mercado, sem as amarras de regulamentações fixas e antiquadas.

Os responsáveis pelas definições das tarifas praticadas nos aeroportos brasileiros dependem da modalidade administrativa de cada aeroporto:

1 . Aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO): Possuem regime tarifário estabelecido pela Resolução ANAC nº 508, de 14 de março de 2019, e pela Portaria nº 1.040/SRA, de 3 de abril de 2019. As tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência são definidas pela própria Infraero em seus aeroportos, respeitados os valores de Receita Teto vigentes

e eventuais Propostas Apoiadas, quando aplicáveis, além de observadas as diretrizes dispostas na Resolução. Essas tarifas deverão ser disponibilizadas ao público no site da Infraero: <https://www4.infraero.gov.br/portal-financeiro>.

2. Aeroportos delegados aos estados ou municípios mediante convênio com a Secretaria de Aviação Civil (SAC/Ministério de Portos e Aeroportos): Para estes aeroportos não há teto tarifário estabelecido pela ANAC. De acordo com a Resolução nº 392, de 6 de setembro de 2016, a determinação dos valores das tarifas aplicáveis a esses aeroportos é de responsabilidade do próprio delegatário do aeródromo (o poder público local, responsável pela assinatura do convênio), que pode ainda repassar contratualmente a operação do aeroporto a terceiros.

A Resolução nº 392, de 6 de setembro de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), trata das tarifas aeroportuárias aplicáveis aos aeroportos que foram delegados aos Estados, Distrito Federal ou Municípios, cujo objetivo geral dessa normativa é padronizar as práticas relacionadas à cobrança de tarifas aeroportuárias em aeroportos delegados, assegurando a regularidade dos serviços e a previsibilidade dos custos. De forma resumida, essa resolução estabelece:

a) Autonomia tarifária e flexibilização para aeroportos delegados: Os entes delegatários (estados, municípios ou Distrito Federal) têm autonomia para definir as tarifas, respeitando os limites e diretrizes estabelecidos pela ANAC, visando garantir que as cobranças sejam justas e proporcionais aos serviços prestados. Essa autonomia permite ajustes locais conforme as necessidades e especificidades de cada aeroporto delegado.

c) Crítérios de reajuste: A resolução determina que os reajustes tarifários devem seguir os critérios definidos pela ANAC, que geralmente são baseados em índices de inflação, como o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Isso trouxe previsibilidade e segurança jurídica para os gestores dos aeroportos delegados, além de garantir que os reajustes sejam transparentes e estejam alinhados com a realidade econômica. O reajuste também visa manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

e) Transparência e publicidade: Uma exigência da resolução é que todas as tarifas aeroportuárias sejam divulgadas de forma clara e transparente. Os aeroportos delegados devem publicar as tarifas em locais visíveis e acessíveis, garantindo que os usuários tenham pleno conhecimento dos valores cobrados pelos serviços prestados.

g) Definição das tarifas aplicáveis: A norma trouxe uma classificação mais detalhada das tarifas aeroportuárias, como as tarifas de embarque, pouso e permanência, e regulamentou a forma como essas tarifas podem ser ajustadas, de acordo com a realidade de cada aeroporto.

i) Fiscalização e controle: A ANAC mantém o papel de fiscalização e controle sobre a aplicação das tarifas aeroportuárias. Mesmo que os Estados, Municípios ou Distrito Federal tenham autonomia na gestão, a agência monitora o cumprimento das normas e limites estabelecidos, assegurando a regularidade dos serviços.

A Resolução ANAC nº 392/2016 inovou ao definir um regime específico de tarifas para aeroportos que foram delegados ao Estado de Minas Gerais, por exemplo. Isso foi uma forma de reconhecer que esses aeroportos podem ter características e necessidades diferentes dos grandes aeroportos administrados diretamente pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). Essa flexibilização permitiu maior autonomia para os entes subnacionais na gestão das tarifas.

Em resumo, a Resolução nº 392/2016 deu continuidade ao processo de regulamentação das tarifas em aeroportos delegados aos estados, assegurando **autonomia tarifária, transparência**, e a **possibilidade de reajustes controlados**, sob a supervisão da ANAC.

Os Aeroportos concedidos à iniciativa privada pelo Governo Federal possuem tetos tarifários estabelecidos em seus instrumentos contratuais, particularmente no Anexo 4 – Tarifas, e estão disponíveis no site da ANAC. Os tetos das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia previstas no Anexo 4 dos contratos de concessão federais são reajustados de forma ordinária anualmente, podendo também ser reajustados de forma extraordinária.

As tarifas de navegação aérea são de responsabilidade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), exceto para a área terminal do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), que estão definidas no contrato de concessão.

Conforme disposto na cláusula 12, item 12.2, do Convênio de Delegação nº 038/2012 (95737886), entre a União e o Estado de Minas Gerais, “as Tarifas Aeroportuárias aplicadas serão limitadas e reajustadas de acordo com a legislação e regulamentação federal em vigor”. Com base nesse dispositivo legal, esta nota técnica tem como objetivo geral abordar o tema relativo à tarifação aeroportuária, com a finalidade de oferecer os subsídios necessários para eventuais ações envolvendo alteração nos preços das tarifas do Aeroporto em epígrafe.

CONSULTA PÚBLICA

A fim de garantir que a nova abordagem regulatória atinja os benefícios esperados, a Resolução nº 392/2016 elenca boas práticas a serem observadas pelo regulador e operador de aeródromo local. Além disso, vale ressaltar que a ANAC atua junto aos delegatários no sentido de orientá-los no exercício da norma. Ressalta-se, por fim, que a ANAC sempre terá, sob a legislação vigente, competência para restaurar a regulação tarifária em casos específicos em que isso se mostre como a melhor opção regulatória.

Cumprido destacar que o responsável pela definição e, posteriormente, pelo reajuste das tarifas deverá seguir princípios como previsibilidade, transparência, informação e participação social, observando especialmente as diretrizes constantes no § 3º do Art. 1º da Resolução nº 392/2016, quais sejam:

“§ 3º Ao estabelecer os valores das tarifas aeroportuárias, os delegatários de aeródromos deverão observar as seguintes diretrizes:

I - as tabelas vigentes com os valores tarifários adotados pelo operador aeroportuário deverão ser mantidas atualizadas e disponibilizadas nos aeroportos e em seu sítio eletrônico para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral;

II - as alterações dos valores das tarifas deverão ser informadas ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência;

III - eventuais aumentos tarifários deverão ser precedidos de consulta pública fundamentada; e

IV - os descontos tarifários deverão ser baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço.” (g.n.)

Ato corroborado pelos respectivos convênios de delegação:

CLÁUSULA SEXTA – DAS OBRIGAÇÕES GERAIS DO DELEGATÁRIO

(...)

XXXI - informar à população e aos usuários em geral, sempre que houver alteração das tarifas aeroportuárias cobradas, o novo valor e sua data de vigência, com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência, na forma da regulamentação em vigor; (g.n.)

Por se tratar de reajuste inflacionário, e não um aumento real do teto tarifário, consultamos a ANAC, em 2021, sobre a necessidade da consulta pública, que confirmou sua necessidade:

Respondendo às perguntas, conforme o art. 1º, III, da Resolução nº 392/2016, qualquer aumento tarifário deve ser precedido de consulta. Assim, mesmo que a proposta de majoração seja equivalente à inflação do período, essa proposta deve ser submetida a consulta pública antes de ser implementada.

O reajuste do teto tarifário, aqui apresentado, além de compensar o impacto inflacionário, visa diminuir o déficit na operação do Aeroporto Presidente Itamar Franco - Regional da Zona da Mata (SBZM), que impactam diretamente nos cofres do Estado, ou seja, indiretamente, todo cidadão mineiro, ainda que nunca tenha utilizado o aeroporto em epígrafe, tem seus impostos direcionados para ativos do qual não se beneficia.

Em contrapartida, ao reajustar as tarifas, o ônus recair-se-á sobre o usuário dos aeroportos que, este sim, usufrui e desfruta da infraestrutura ali instalada. Importante destacar que as tarifas de embarque e conexão são aquelas que impactam diretamente os usuários do aeroporto, pois as mesmas são pagas no ato da compra da passagem. As demais incidem sobre os proprietários das aeronaves.

Considerando os dados acima expostos, propomos o reajuste do teto tarifário do Aeroporto Presidente Itamar Franco - Regional da Zona da Mata (SBZM), buscando assim, melhorar o equilíbrio financeiro da operação do aeroporto. A utilização do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, proposta nesta Nota Técnica, ante a ausência de norma expressa em ambos os contratos destes aeroportos, tem como referências os reajustes anuais dos Contratos de Concessões Federais, regulados pela ANAC, e na tabela tarifária da INFRAERO, que também utiliza o IPCA, respectivamente:

*6.5. Após o primeiro reajuste, as Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas **serão reajustadas anualmente pelo IPCA**, tendo como referência a data de publicação do último reajuste, observando-se a seguinte fórmula:*

(...)

*IPCA_t corresponde ao **IPCA divulgado pelo IBGE** no mês anterior ao do reajuste;
IPCA_{t-1} corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE no mês anterior ao do reajuste do ano. (Contratos de Concessão - ANAC)*

Art. 8º A Receita Teto será reajustada todo mês de dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior, conforme a seguinte fórmula:

(...)

*IPCA_{t-1} corresponde ao **IPCA divulgado pelo IBGE** no mês de dezembro do ano-calendário t1;*

IPCA_{t-2} corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE no mês de dezembro do ano-calendário t2; (INFRAERO - Resolução nº 508, de 14 de março de 2019)

O Contrato de Concessão do Aeroporto da Pampulha, como referência, também utiliza o IPCA no reajuste do teto tarifário.

4.1. **Da Memória de Cálculo do Reajuste Tarifário**

Com base no exposto acima, propomos a seguinte fórmula para o reajuste tarifário

$$Tarifa_{k,t} = Tarifa_{k,2019} \times \frac{IPCA_t}{IPCA_{2019}}$$

Tarifa_{k,t}: tarifa da categoria k reajustada no ano t

Tarifa_{k,2019}: tarifa da categoria k vigente em novembro de 2019

k: categoria tarifária (pouso, permanência área de estadia e pátio, etc.)

t: ano-calendário

IPCA_t: IPCA divulgado pelo IBGE para o mês anterior ao do reajuste do ano

IPCA₂₀₁₉: IPCA divulgado pelo IBGE no no mês anterior à data do reajuste anterior

Para o caso concreto, tem-se o IPCA₂₀₁₉ – relativo ao nível de preços de outubro de 2019 e publicado pelo IBGE, correspondente a **5.233,07** e o IPCA_t – relativo ao nível de preços de junho de 2023

e publicado pelo IBGE em julho de 2024, correspondente a **6.941,51**, resultando em variação de **32,647%** no período:

ANO	MÊS	NÚMERO ÍNDICE
2019	OUT	5.233,07
2024	JUN	6.941,51
		VARIAÇÃO: 32,647%

Assim sendo, os tetos das Tarifas Domésticas de Embarque e Conexão (em R\$) do Grupo I, aplicáveis aos passageiros do transporte aéreo regular e não regular (voo charter), ficariam conforme tabela abaixo:

Embarque	Conexão	Pouso/Ton	Permanência Ton/horas pátio de manobras	Permanência Ton/horas pátio de estadia
47,75	14,61	14,96	2,9494	0,6319

5. CONCLUSÃO

Sob esse contexto, e considerando a estrutura tarifária estabelecida na Lei nº 6.009/1973, regulamentada pelo Decreto nº 89.121/1983, cujos valores são fixados e reajustados conforme modelo regulatório estabelecido pela Resolução ANAC nº 392/2016, a proposta de Resolução tem como objetivo alterar o teto tarifário do Aeroporto Presidente Itamar Franco - Regional da Zona da Mata/Goianá (SBZM).

Sem mais para o momento, agradecemos a atenção dispensada e colocamos esta Secretaria a disposição para qualquer esclarecimento que se fizer necessário.

(assinado eletronicamente)

Hélio Guerra Borchardt

Diretor de Transporte Aeroviário e Hidroviário



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Guerra Borchardt, Diretor**, em 30/08/2024, às 12:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **95737904** e o código CRC **61C3AB94**.