



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA, MOBILIDADE E PARCERIAS

Diretoria de Transporte Aeroviário

Belo Horizonte, 25 de julho de 2023.

JUSTIFICATIVA

Assunto: Reajuste linear das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência, domésticas e internacionais do **Aeroporto Usiminas - Regional do Vale do Aço (SBIP)**, em Santana do Paraíso, e do **Aeroporto Presidente Itamar Franco - Regional da Zona da Mata/(SBZM)**, em Goianá, ambos 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 dos aeroportos supracitados e, ademais, para expor as razões que motivaram a respectiva alteração.

2. DA COMPETÊNCIA DA SEINFRA/DIRETORIA DE GESTÃO AEROVIÁRIA E HIDROVIÁRIA

O Decreto nº 48.665, de 04/08/2023, e suas alterações, estabelece que a Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (SEINFRA) é responsável por exercer o papel de Poder Concedente e de Agente Regulador das concessões aeroportuárias sob sua competência:

Art. 2º – A Seinfra tem como competência planejar, dirigir, executar, controlar, avaliar e regular as ações setoriais a cargo do Estado relativas:

I – à infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário;

II – aos terminais de transportes de passageiros e cargas;

III – à estrutura operacional de transportes;

IV – às concessões e a outras parcerias público-privadas;

(...)

O mesmo Decreto nº 48.665/2023, estabelece as responsabilidades da Diretoria de Gestão Aeroviária e Hidroviária, entre as quais avaliar e instruir os processos administrativos necessários à revisão tarifária:

Art. 26 – A Diretoria de Gestão Aeroviária e Hidroviária tem como competência desenvolver estudos, planejar e executar ações necessárias à promoção, administração, manutenção, operação, exploração e ao desenvolvimento do transporte aeroviário e hidroviário, com atribuições de:

I – planejar e propor iniciativas, projetos de investimento e melhorias do transporte aeroviário e hidroviário;

II – propor, implementar e monitorar a política estadual de transportes dos setores aeroviário e hidroviário;

III – promover a disseminação da documentação técnica sobre política,

planejamento e gestão dos setores aeroviário e hidroviário;

(...)

V – orientar ações de gestão, segurança, desenvolvimento sustentável e patrimônio relativos ao transporte aeroviário e hidroviário;

(...)

VII – supervisionar as atividades inerentes à concessão, à autorização e à permissão de exploração da infraestrutura e de prestação de serviços nos setores de transporte aeroviário e hidroviário;

(...)

IX – subsidiar tecnicamente a Subsecretaria de Transportes e Mobilidade para tomada de decisão sobre aditamentos contratuais, no âmbito das concessões aeroviárias e hidroviárias;

(...)

XIII – acompanhar e apoiar os pedidos de edição de decretos de declaração de utilidade pública e os processos de desapropriação relacionados com os serviços públicos de transporte sob concessão ou permissão e instruir os processos relacionados aos serviços públicos de transporte de gestão direta do Estado, no âmbito de sua competência;

(...)

XVI – colaborar com os órgãos competentes da União no que se refere à aplicação e à elaboração da Política Aeronáutica Nacional no Estado;

(...)

XX – acompanhar, definir e monitorar a aplicação da totalidade das receitas arrecadadas, em quaisquer das formas de exploração dos aeródromos delegados ao Estado, e dos recursos derivados das outorgas, no desenvolvimento e fomento da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, incluindo outros aeródromos do respectivo Plano Aeroviário e na infraestrutura de acesso viário a aeródromos;

XXI – promover e divulgar medidas para a melhoria da qualidade do serviço prestado pelos operadores de aeródromo;

(...)

Ante o exposto e, considerando as atribuições conferidas à SEINFRA e à Diretoria de Gestão Aeroviária e Hidroviária, procede-se a análise na presente Nota Técnica.

3. DA JUSTIFICATIVA

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", e do Contrato SEINFRA nº 005/2020 (18306354), cujo objeto consiste na "Gestão, Operação, Gerenciamento e Manutenção do Aeroporto USIMINAS (SBIP), conjugada com a operação da estação prestadora de serviços de telecomunicações e de tráfego aéreo (EPTA), situado no município de Santana do Paraíso/MG", apresentamos, por meio desta nota técnica, a proposta de majoração da tabela tarifária dos aeroportos em epígrafe.

3.1. Aeroporto Usiminas - Regional do Vale do Aço (SBIP)

Um total de 1.426.891 passageiros passaram pelo Aeroporto Usiminas - Regional do Vale do Aço entre 2012 a 2022, movimentando 32.579 voos e 1.113 toneladas de carga. O aeroporto teve queda na movimentação de passageiros em função de uma reforma emergencial em 2019, que deixou o aeroporto fechado por 3 meses, e no ano seguinte, em função da pandemia de COVID-19, entre março de 2020 e novembro de 2021. Entre maio de 2021 e novembro de 2021, aproveitando a baixa demanda do setor aéreo por causa da pandemia, o aeroporto passou por uma reforma na pista de pouso e decolagem, nas taxiways e no pátio de aeronaves, além de nivelar a faixa de pista na Cabeceira 23.

Quanto ao custo operacional do aeroporto, o mesmo pode ser decomposto em três principais categorias: **custos com serviços de terceiros, custos com pessoal e outros custos operacionais**. As receitas podem ser decompostas em duas principais categorias: **tarifárias e comerciais**. O gráfico e a tabela abaixo apresentam, respectivamente, a movimentação de passageiros/ano e a arrecadação tarifária do aeroporto durante os últimos anos, desde a assunção pelo Estado:

Gráfico 01 – Movimentação passageiros

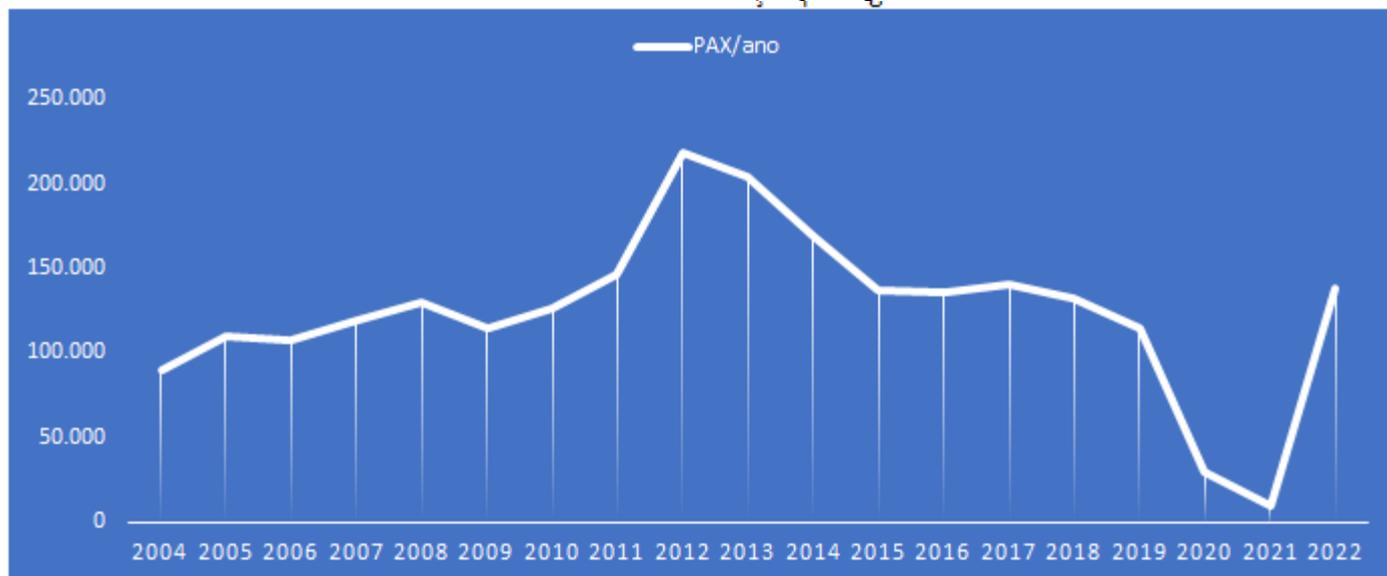


Tabela 01 – Receitas tarifárias SBIP

ANO	TOTAL TARIFÁRIO
2016	R\$ 891.884,31
2017	R\$ 1.690.748,54
2018	R\$ 1.799.132,94
2019	R\$ 1.597.623,97
2020	R\$ 1.121.570,86
2021	R\$ 4.008,30
2022	R\$ 1.012.240,90
TOTAL	R\$ 7.104.968,92

O Contrato SEINFRA nº 005/2020 define que todas as receitas tarifárias são destinadas ao Contratante, neste caso, a SEINFRA:

5.1 As receitas oriundas das tarifas aeroportuárias previstas na Lei nº 6009, de 26 de dezembro de 1973, serão arrecadadas e destinadas à CONTRATANTE, desde que os fatos que as originarem tenham ocorrido durante a vigência deste contrato, integrando o preço estabelecido na Cláusula Quarta. (g.n.)

Dos dados existentes, verifica-se que o resultado financeiro das operações têm sido negativo, o que significa que o montante de receitas auferidas tem sido insuficiente e, portanto, inferior ao custo operacional do aeroporto. A despesa com o Contrato da INFRAERO, para 2023, é de aproximadamente **R\$ 6 milhões**, ou seja, acima da arrecadação tarifária.

Conforme verifica-se do gráfico acima, o Aeroporto Regional do Vale do Aço/Usiminas (SBIP) opera em déficit. Neste contexto, esta Secretaria analisou a possibilidade de aumentar o teto tarifário a fim de diminuir o déficit operacional de forma gradativa, até que seja alcançado um valor de ponto de equilíbrio, a partir do qual não haja mais déficit na operação. Isso ocorreu em novembro de 2019, quando a tarifa de embarque foi reajustada para **R\$ 36,00**, conforme consta na Resolução SEINFRA nº 13, de 11 de outubro de 2019 (48924880), processo SEI nº 1300.01.0000978/2019-09.

3.2. **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, 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 de aproximadamente **R\$ 5,5 milhões**, em valores de 2021.

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 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** em 2019, conforme consta na Resolução SEINFRA nº 14, de 11 de outubro de 2019 (48935959), 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 (49027394), de 19 de dezembro de 2014, que foi alterada pelas Resoluções: nº 392 (48934586), de 6 setembro de 2016; nº 400, de 13 de dezembro de 2016; nº 432, de 19 de junho de 2017; e nº 508, de 14 de março de 2019, atribuindo ao Delegatário, o Estado de Minas Gerais, a competência para estabelecer a sua própria tabela de preços para as tarifas aeroportuárias:

Art. 1º Estabelecer, nos termos dessa Resolução, o modelo de regulação tarifária e reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias de armazenagem a capatazia e as regras de arrecadação e recolhimento.

(...)

§ 2º O modelo de regulação tarifária estabelecido por esta Resolução deverá se aplicar aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica em caso de expressa determinação pela ANAC em ato específico.

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.

4. **DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**

Conforme disposto na cláusula 12, item 12.2, dos Convênio de Delegação nº 038/2012 (48934970) e Convênio de Delegação nº 023/2016 (48924879), 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 dos Aeroportos em epígrafe.

Contextualizando, cabe destacar que existem diversos aspectos relevantes e pertinentes aos reajustes e às próprias tarifas aeroportuárias, que estão estabelecidos em legislação vigente da ANAC, e, portanto, deve-se considerar em sua regulamentação, dentre os quais, os tipos tarifários estabelecidos na

Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, alterada pelo Decreto Lei nº 2.060, de 1983, e pela Lei nº 12.648, de 2012, “*in verbis*”:

Art. 2º A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto estão sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada;

(...)

Art. 3º As tarifas aeroportuárias a que se refere o artigo anterior, são assim denominadas e caracterizadas:

I - Tarifa de embarque - devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros; incide sobre o passageiro do transporte aéreo;

II - Tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

III - Tarifa de permanência - devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

IV - Tarifa de Armazenagem - devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea dos Aeroportos;

V - Tarifa de Capatazia - devida pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o item anterior; incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito.

VI - Tarifa de Conexão - devida pela alocação de passageiro em conexão em Estação de Passageiros durante a execução do contrato de transporte; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.

O Decreto nº 89.121, de 6 de dezembro de 1983, por sua vez, estabelece os parâmetros que devem ser utilizados na definição dos valores tarifários:

Art. 4º A tarifa de embarque será cobrada do passageiro do transporte aéreo, antes do embarque, e será quantificada em função da categoria do aeroporto e da natureza da viagem (doméstica ou internacional).

Art. 5º A tarifa de pouso será cobrada do proprietário ou explorador da aeronave e será quantificada em função do peso máximo de decolagem da aeronave, constante de seu certificado de navegabilidade, da categoria do aeroporto e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

Art. 6º A tarifa de permanência será cobrada de proprietário ou explorador da aeronave e será quantificada em função do peso máximo de decolagem da aeronave, constante de seu certificado de navegabilidade, da categoria do aeroporto, da natureza do voo (doméstico ou internacional) do local do estacionamento e da duração da permanência.

Ao longo dos últimos anos, a ANAC vem se adequando às novas práticas e assumindo seu papel de agência reguladora, deixando à cargo dos entes delegatários a obrigação de regular as tarifas aeroportuárias. Com o advento da Resolução nº 392, de 6 de setembro de 2016 (48934586), que "*dispõe sobre o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica*", a ANAC estabeleceu novo regime tarifário aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica, onde cada operador aeroportuário deverá estabelecer a sua própria tabela de preços para as tarifas aeroportuárias.

Assim, os aeródromos conveniados, que já são tarifadores, não precisam mais seguir os tetos tarifários indicados pela ANAC para a categoria a que pertenciam. A categorização, inclusive, já não se aplica mais. A autorização para a arrecadação de tarifas deve, então, ser concedida pelo poder público local, a quem também compete definir os valores a serem cobrados.

A decisão se fundamenta no fato de que o poder local, delegatário da infraestrutura, constitui o agente com maior capacidade de equacionar as necessidades de recomposição dos custos dos aeroportos e o interesse do público usuário, pois conhece de perto a realidade dos aeroportos sob sua responsabilidade, bem como o perfil do público local. Assim, torna-se fundamental e legítimo que esta Secretaria assuma o papel de ente regulador e fiscalizador definindo, portanto, as tarifas dos aeródromos sob sua responsabilidade, tal qual reza a referida resolução em vigor:

“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.)

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 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.

5. DO REAJUSTE

O reajuste do teto tarifário, aqui apresentado, além de compensar o impacto inflacionário, visa diminuir o déficit na operação do Aeroporto Usiminas - Regional do Vale do Aço (SBIP) e 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 algum dos aeroportos 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 do Aeroporto Usiminas - Regional do Vale do Aço (SBIP) e 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.

5.1. 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 $IPCA_{2019}$ – 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 2023, correspondente a **6.659,95**, resultando em variação de **27,267%** no período:

ANO	MÊS	NÚMERO ÍNDICE
2019	OUT	5.233,07
2023	JUN	6.659,95
		VARIAÇÃO: 27,267%

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
45,82	14,02	14,35	2,8297	0,6062

6. 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 dos Aeroportos:

- a) Aeroporto Usiminas - Regional do Vale do Aço/Santana do Paraíso (SBIP);
- c) 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



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Guerra Borchardt, Diretor**, em 07/08/2023, às 14:59, 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 **70240745** e o código CRC **34BEAB6F**.