



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias

Diretoria de Transporte Aeroviário e Hidroviário

Ofício SEINFRA/DTA nº. 29/2025

Belo Horizonte, 15 de fevereiro de 2025.

Ao Senhor

TOMÉ BARROS MONTEIRO FRANCA

Secretário Nacional de Aviação Civil

Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo

70044-902 - Brasília – DF

C/C

Ao Senhor

RAFAEL PEREIRA SCHRE

Diretor do Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias – DOPR

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo

70044-902 - Brasília – DF

Assunto: Consulta Pública - Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR

Referência: [Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 1300.01.0000153/2025-53].

Processo MPOR nº 50020.004697/2024-11

Prezados Senhores,

Cumprimentando-o cordialmente, faço referência à Consulta Pública do **Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR**, atualmente com data limite fixada para 17 de janeiro de 2024. Esta consulta tem como objetivo colher contribuições sobre o programa que visa permitir a concessão, às operadoras de aeroportos com contratos vigentes, de blocos deficitários de aeroportos regionais (ou individualmente) para operação e realização de investimentos por meio de processos competitivos simplificados.

A Nota Técnica nº 108/2024/DOPR-SAC-MPOR (105226672) identificou os aeroportos de Varginha (SBVG), Patos de Minas (SNPD), Pouso Alegre (SNZA) e Teófilo Otoni (SNT0) como "potenciais candidatos para a segunda etapa" do AmpliAR. Adicionalmente, os aeroportos de Araxá (SBAX), Ponte Nova (SNCZ), Passos (SNOS) e Salinas (SNSS) foram indicados como possíveis candidatos para etapas futuras do programa, no entanto, diversos aeródromos estratégicos para a conectividade regional ficaram de fora do escopo inicial do programa AmpliAR.

Dessa forma, conforme detalha a Nota Técnica nº 5/SEINFRA/DTA/2025 (107619472), pedimos a avaliação por este Ministério para que sejam realizados ajustes no Programa com inclusão dos seguintes aeródromos mineiros no programa AmpliAR, considerando sua relevância socioeconômica, potencial turístico e viabilidade operacional:

- I - A mudança para a primeira etapa do AmpliAR do seguinte aeroporto, visando acelerar investimentos e otimizar sua operação e considerando aspectos sociais:

a) Aeroporto de Teófilo Otoni (SNT0) - Importante pólo comercial e de saúde do nordeste mineiro, com histórico positivo no extinto programa Voe Minas Gerais e operação atual da Azul Conecta. Sua inclusão contribuiria para a conexão do Vale do Mucuri com os principais centros do país.

II - A inclusão do seguinte aeroporto no AmpliAR na primeira etapa, considerando aspectos sociais:

a) Aeroporto de Salinas (SNSS) - Localizado no Vale do Lítio, fundamental para viabilizar o escoamento e a logística da mineração de lítio, segmento estratégico para a economia nacional.

III - A inclusão dos seguintes aeroportos no AmpliAR na segunda etapa:

a) Aeroporto de Araxá (SBAX) - Possui infraestrutura adequada e importância estratégica para o turismo e a economia regional.

b) Aeroporto de Passos (SNOS) - Atende a uma região de expressiva atividade econômica e agropecuária, além de contar com investimentos já realizados para adequação da infraestrutura.

c) Aeroporto Prefeito Octávio de Almeida Neves (SJDR), em São João del Rei - Cidade com grande fluxo turístico, demanda crescente e potencial de integração ao circuito turístico de Minas Gerais.

d) Aeroporto de Diamantina (SNDT) - Cidade histórica e patrimônio da humanidade, com demanda potencial para aviação regional e desenvolvimento turístico.

Diante da análise da Nota Técnica nº 5/SEINFRA/DTA/2025 e do alinhamento com os critérios do AmpliAR, solicitamos avaliação para que os referidos aeroportos sejam incluídos no Programa AmpliAr, garantindo a inserção de Minas Gerais na política nacional de aviação regional.

Finalmente, informo a V.Sa. que esclarecimentos adicionais sobre este processo poderão ser coordenados diretamente com a SEINFRA no telefone (31) 3915-8241 ou pelo e-mail aeroviário@infraestrutura.mg.gov.br

Sem mais, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

Pedro Bruno Barros de Souza

Secretário de Estado de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Bruno Barros de Souza**, Secretário(a) de Estado, em 17/02/2025, às 19:49, 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 **107619106** e o código CRC **1EF89722**.

Rodovia Papa João Paulo II, 4143 - Bairro Serra Verde - Belo Horizonte - CEP 31630-900



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias

Diretoria de Transporte Aeroviário e Hidroviário

Nota Técnica nº 5/SEINFRA/DTA/2025

PROCESSO Nº 1300.01.0000153/2025-53

Assunto: Nota técnica referente à Consulta Pública do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

1. DO OBJETO

Trata a presente Nota Técnica de apresentar subsídios e sugestões na Consulta Pública do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR.

O Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR foi criado pelo governo brasileiro com o objetivo de viabilizar investimentos privados para modernizar e melhorar a infraestrutura de aeroportos regionais deficitários, que constam do planejamento setorial (Plano Aeroviário Nacional - PAN). O programa busca levar os ganhos e o sucesso das concessões federais para aeroportos regionais estratégicos, promovendo desenvolvimento econômico, integração social e acesso a serviços essenciais, como saúde e segurança operacional. Funciona por meio de concessões à iniciativa privada, no qual as concessionárias assumem a gestão e os investimentos necessários para melhorar a infraestrutura e os serviços desses aeroportos.

2. DA COMPETÊNCIA DA SEINFRA/DTA

O Decreto nº 48.665, de 04/08/2023 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;

O mesmo Decreto nº 48.665/2023, estabelece que as responsabilidades da Diretoria de Transporte Aeroviário e Hidroviário (DTA):

Art. 52 – A Diretoria de Transporte Aeroviário e Hidroviário tem como competência gerir e fiscalizar os contratos de concessão de transportes aéreos e hidroviários, com atribuições de:

I – zelar pelo cumprimento de contratos e convênios na sua área de atuação;

II – acompanhar e executar as ações necessárias à manutenção das condições físicas, operacionais e financeiras das concessionárias, permissionárias e autorizatárias para o início da operação do sistema concedido, bem como durante todo o período de vigência e encerramento do instrumento, incluindo a coordenação do recebimento do sistema e do serviço concedido;

III – analisar e instruir os processos administrativos necessários à apuração de infrações e aplicações de penalidades e os demais processos necessários à adequada gestão e execução dos contratos e convênios dentro de sua área de atuação, incluindo aqueles que venham a ensejar alteração ou extinção dos referidos instrumentos;

IV – acompanhar e apoiar a remoção e realocação de infraestrutura de serviços públicos e privados necessários à execução de investimentos no âmbito de sua competência e instruir os respectivos processos;

V – prestar apoio técnico para o acompanhamento de processos judiciais e extrajudiciais entre o Estado e as concessionárias e permissionárias de sua área de atuação;

VI – subsidiar tecnicamente as demais diretorias no âmbito de suas respectivas competências;

VII – instruir os procedimentos administrativos punitivos nos contratos de concessão sob sua competência quando cabível;

VIII – realizar cálculos e analisar relatórios de acompanhamento dos indicadores de desempenho e de saúde financeira das concessionárias.

As atividades da DTA não se sobrepõem às competências da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as orientações, políticas e diretrizes do Governo federal, bem como de fiscalizar as concessões aeroportuárias federais. A ANAC atua para promover a segurança da aviação civil e para estimular a concorrência e a melhoria da prestação dos serviços no setor. E o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), organização do Comando da Aeronáutica (COMAER), tem por finalidade planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, com a proteção ao voo, com o serviço de busca e salvamento e com as telecomunicações do Comando da Aeronáutica.

Importante salientar que, dentre as informações, documentos e fundamentos apresentados pela requerente, cumpre-nos, exclusivamente, proceder com nossa manifestação nos limites do pertinente sob a ótica da infraestrutura de transporte aeroviário, sem adentrar em outras questões suscitadas que não são afetas à competência desta Secretaria e desta Diretoria.

3. DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Preliminarmente, cumpre apresentar a legislação aplicável ao caso, iniciando pela previsão constitucional de competência da União para exploração da infraestrutura aeroportuária, prevista no art. 21 da Constituição de 1988:

Art. 21. Compete à União: (...)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: (...)

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

Contudo, em razão da extensão do território brasileiro, da existência de interesses locais e da necessidade de melhor gerir recursos públicos, a União, há anos, delega a manutenção e a exploração dos aeródromos civis públicos aos Estados, Distrito Federal e Municípios, o que é feito mediante celebração de Convênios de Delegação, firmado pelo atual Ministério de Portos e Aeroportos, conforme o art. 36, III, do **Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)**, [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#), segundo o qual:

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização. (...)

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto manda a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados. (g.n.)

Quanto à classificação dos aeródromos civis, o CBA os definem como sendo privados ou públicos, apresentando ainda suas características principais:

Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial. (...)

Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Resumidamente, um aeródromo público é aberto ao uso geral da aviação civil, podendo ser utilizado por qualquer piloto ou empresa que cumpra as regulamentações, sendo administrado por entidades governamentais ou concessionárias. Já um aeródromo privado é restrito ao uso exclusivo do proprietário ou de pessoas autorizadas, como empresas ou clubes de aviação, não sendo obrigado a atender ao público. E a diferença entre aeroporto e aeródromo está principalmente na infraestrutura e no tipo de operações realizadas. Um aeródromo é qualquer área definida, em terra ou água, destinada à decolagem, pouso e movimentação de aeronaves, podendo ser simples, com pistas de terra ou grama e poucas instalações, comum em operações menores como aviação geral ou agrícola. Já um aeroporto é um tipo de aeródromo com infraestrutura mais complexa, incluindo terminais de passageiros, terminais de carga, torre de controle e outras facilidades, sendo destinado a voos comerciais regulares. Em resumo, todo aeroporto é um aeródromo, mas nem todo aeródromo é um aeroporto.

Tem-se ainda o **Plano Geral de Outorgas – PGO**, aprovado pela [Portaria SAC-PR nº 183, de 14 de agosto de 2014](#), que estabelece diretrizes gerais e modelos para a exploração de aeródromos civis públicos, e dentre suas finalidades, uma delas é consolidar a política pública que já vinha sendo adotada pela Secretaria em seus processos de definição e regularização de outorgas de aeródromos civis públicos do país.

O PGO estabelece a exploração pela União de aeródromos passíveis de exploração por pessoas jurídicas públicas ou privadas mediante autorização, nos termos de seu art. 4º, inciso II, destacando ainda que os requerimentos de exploração mediante autorização deverão ser recebidos e processados por esta Secretaria e, quando deferidos, encaminhados à ANAC, para fins de emissão dos respectivos Termos de Autorização. O instituto da autorização é regido pelo [Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012](#), que estabelece:

Art. 2º É passível de delegação por meio de autorização a exploração de aeródromos civis públicos destinados exclusivamente ao processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi aéreo, conforme definições constantes da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Cabe destacar que a ANAC exerce o papel de autoridade de aviação civil, sendo, portanto, o órgão responsável por regular e fiscalizar o tema de aviação civil, inclusive no que diz respeito à administração de aeródromos, conforme disposto em sua lei de criação ([Lei nº 11.182, de 27 de setembro 2005](#)):

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Neste contexto, importa perceber que a ANAC é responsável pela homologação, registro e cadastro dos aeródromos, nos termos do art. 8º, XXVI, da Lei nº 11.182/2005:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: (...)

XXVI – homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

Desta maneira, Minas Gerais possui atualmente 68 (sessenta e oito reais) aeródromos públicos. Atualmente os seguintes aeródromos mineiros estão homologados:

a) Delegados ao Estado de Minas Gerais, sob gestão dos municípios (21):

Almenara - SNAR	João Pinheiro - SNJP	Piumhi - SNUH
Cláudio - SWUD	Manhuaçu - SNJM	Ponte Nova - SNCZ
Curvelo - SNQV	Muriae - SNBM	Salinas - SNSS
Diamantina - SNDT	Passos - SNOS	São João del-Rei - SNJR
Guaxupé - SNGX	Patos de Minas - SNPD	Teófilo Otoni - SNTD
Jaíba - SNMK	Patrocínio - SNPJ	Três Corações - SNVI
Janaúba - SNAP	Pirapora - SNPX	Ubá - SNUB

b) Delegados diretamente pela União aos municípios (36):

Abaeté - SNLI	Ipanema - SJO7	Poços de Caldas - SBPC
Alfenas - SNFE	Iturama - SNYU	Pouso Alegre - SNZA
Araçuaí - SNUI	Jequitinhonha - SNJQ	Rio Paranaíba - SNRP
Araguari - SNAG	Juiz de Fora - Francisco de Assis - SBJF	Santa Maria do Suaçuí - SNSI
Araxá - SBAX	Lavras - SSOL	Santa Rita do Sapucaí - SJXI
Campo Belo - SNCA	Minas Novas - SNMN	São Lourenço - SNLO
Capelinha - SICK	Nanuque - SNNU	São Sebastião do Paraíso - SNPY
Caxambu - SNXB	Oliveira - SNRZ	Três Marias - SNAS
Conceição do Mato Dentro - SNKD	Ouro Fino - SNOF	Ubatuba - SNCT
Conselheiro Lafaiete - SNKF	Pará de Minas - SNPA	Unaí - SNUN
Formiga - SNFO	Paracatu - SNZR	Varginha - SBVG
Frutal - SNFU	Paraguru - SNPU	Viçosa - SNVC

c) Delegados militar (COMAER) (1):

Barbacena - SBBQ

d) Por meio de Autorização - Plano de Outorga Específico (POE) (2):

Ituiutaba - SNYB

São João Nepomuceno - Aeroclube Sebastião Carlos Leite - SNNE

e) Concedidos à iniciativa privada (6):

Confin (SBCF): Concedido à BH Airport

Aeroporto de Regional da Zona da Mata/Goianá (SBZM): Concedido pelo Estado à Socicam

Belo Horizonte/Pampulha (SBBH): Concedido pelo Estado ao Grupo CCR

Montes Claros (SBMK): Concedido à AENA

Uberaba (SBUR): Concedido à AENA

Uberlândia (SBUL): Concedido à AENA

f) Aeroportos sob gestão da INFRAERO (3):

Ipatinga/Santana do Paraíso (SNDP)

Divinópolis (SNDV)

Governador Valadares (SBGV)

Os seguintes aeródromos estão pendentes de homologação (a condução do processo de homologação é de responsabilidade do delegatário):

Itajubá (sem código ICAO) - em construção pelo Estado de Minas Gerais

Januária (sem código ICAO) - em processo de reabertura pelo município

4. O PROGRAMA DE INVESTIMENTOS PRIVADOS EM AEROPORTOS REGIONAIS – AMPLIAR

O Programa AmpliAR é uma iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) que visa impulsionar a aviação regional no Brasil, conectando regiões isoladas e promovendo o desenvolvimento econômico e social. A proposta é integrar investimentos privados para modernizar e ampliar a infraestrutura de aeroportos regionais deficitários.

Nesta primeira etapa não foi contemplado nenhum aeroporto mineiro.

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou o Programa AmpliAR, que visa atrair investimentos privados para aeroportos regionais. Por recomendação da unidade técnica do TCU que fez parte da Comissão de Solução Consensual (CSC), o AmpliAR foi projetado para ser implementado em mais de uma etapa, de forma semelhante às concessões aeroportuárias. Cada etapa, por sua vez, pode ser realizada em uma ou mais rodadas, dependendo da quantidade de aeroportos envolvidos e da complexidade da operação.

Segue breve resumo a seguir:

Objetivos

Melhorar a infraestrutura de mais de 200 aeroportos estratégicos identificados pelo Plano Aeroviário Nacional (PAN).

Atrair investimentos privados para reduzir custos operacionais e aumentar a eficiência da aviação regional.

Conectar comunidades remotas às principais redes aéreas e de serviços essenciais.

Principais Características

Foco inicial: Amazônia Legal e Nordeste, regiões com maior necessidade de adequações estruturais.

Modelo em blocos: Aeroportos são agrupados para facilitar a concessão, garantindo maior viabilidade econômica.

Adesão voluntária: Estados e municípios podem optar por participar.

Investimentos estimados: R\$ 5,3 bilhões para adequação e modernização de aeroportos.

Destaques Operacionais

Greenfield: Inclusão de 13 novos aeroportos para atender áreas prioritárias, com Capex de R\$ 2 bilhões (preliminar).

Gestão privada: Contratos com prazo de até 30 anos para garantir eficiência e modernização.

Consulta pública: Construção conjunta de propostas para atender às necessidades regionais.

Benefícios Esperados

Redução do isolamento de comunidades remotas.

Melhoria no acesso à saúde, educação e outros serviços essenciais.

Estímulo ao desenvolvimento econômico regional e à conectividade aérea.

Cronograma

Consulta pública: Dezembro de 2024 a fevereiro de 2025.

Abertura de propostas: Maio de 2025.

Celebração de contratos: Julho de 2025.

São 101 aeroportos com potencial para participar do programa., sendo 88 aeroportos existentes e 13 novos, que serão divididos em blocos. O foco inicial são as regiões mais isoladas e com maior necessidade de adequações de infraestrutura: Amazônia Legal e Nordeste. Cada bloco foi estruturado de modo a maximizar a eficiência operacional e facilitar a integração regional.

Na primeira fase, foram criados os seguintes onze (11) blocos de aeroportos deficitários:

Bloco I - Inclui aeroportos dos estados do Acre e Amazonas. São eles: Marechal Thaumaturgo, Tarauacá, Carauari, Eirunepé, Lábrea, Santo Antônio do Içá e São Paulo de Olivença. Esses aeroportos são fundamentais para a conectividade de áreas remotas, proporcionando acesso essencial e fomentando o desenvolvimento econômico local. Eles facilitam o transporte de pessoas e mercadorias, crucial em regiões com acesso terrestre limitado.

Bloco II - Abrange aeroportos no Amazonas: Barcelos, Fonte Boa, Manicoré, Santa Isabel do Rio Negro e São Gabriel da Cachoeira. Essenciais para a logística regional, esses aeroportos promovem a integração de comunidades remotas e sustentam atividades econômicas locais, sendo vitais para o transporte e a integração regional.

Bloco III - Consiste em aeroportos localizados no Amazonas. São eles: Apuí, Borba, Itacoatiara, Maués e Parintins. Esses aeroportos são vitais para a conectividade e desenvolvimento econômico, atendendo áreas com relevância cultural e turística, além de suportarem atividades econômicas locais.

Bloco IV - Composto por aeroportos localizados no Pará, incluindo: Monte Dourado, Breves e Salinópolis. Esses aeroportos atendem áreas turísticas e econômicas significativas, sendo estratégicos para o desenvolvimento regional e a conectividade entre regiões.

Bloco V - Engloba quatro aeroportos no Pará: Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso e Trombetas (Oriximiná). Estes são essenciais para o suporte às atividades de mineração e logística regional, fornecendo infraestrutura crítica para o transporte de trabalhadores e insumos.

Bloco VI - Inclui os aeroportos de Paragominas, Redenção, São Félix do Xingu e Tucuruí, todos no Pará. Esses aeroportos são cruciais para o suporte às atividades agrícolas e industriais, facilitando o transporte de produtos e pessoas, e desempenhando um papel chave no desenvolvimento regional.

Bloco VII - Compreende aeroportos de Rondônia: Cacoal, Costa Marques, Guajará-Mirim e Vilhena. Importantes para a agricultura e economia local, esses aeroportos promovem conectividade e comércio fronteiriço, sendo fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico da região.

Bloco VIII - Composto por aeroportos localizados na Bahia, incluindo Guanambi, Lençóis e Paulo Afonso; no Maranhão: Barreirinhas; em Pernambuco: Serra Talhada, Araripina e Garanhuns; e um representante do Piauí: São Raimundo Nonato. Esses aeroportos são significativos para o suporte ao turismo e desenvolvimento regional, facilitando o acesso a áreas turísticas importantes e promovendo o desenvolvimento econômico e social das regiões atendidas.

Bloco IX - Contém aeroportos nos estados do Maranhão e do Tocantins, sendo eles: Bacabal, Balsas e Araguaína, aeroportos essenciais para a conectividade e desenvolvimento econômico regional, suportando atividades agrícolas e de transporte.

Bloco X - Abrange aeroportos no Mato Grosso: Aripuanã, Cáceres, Juína e Tangará da Serra. Esses aeroportos são cruciais para a conectividade e desenvolvimento econômico, suportando áreas com atividades agrícolas intensas e de transporte.

Bloco XI - Inclui aeroportos do Mato Grosso. São eles: Canarana, Porto Alegre do Norte e Primavera do Leste.

Esses aeroportos são fundamentais para o suporte às atividades econômicas regionais, especialmente na agricultura e transporte.



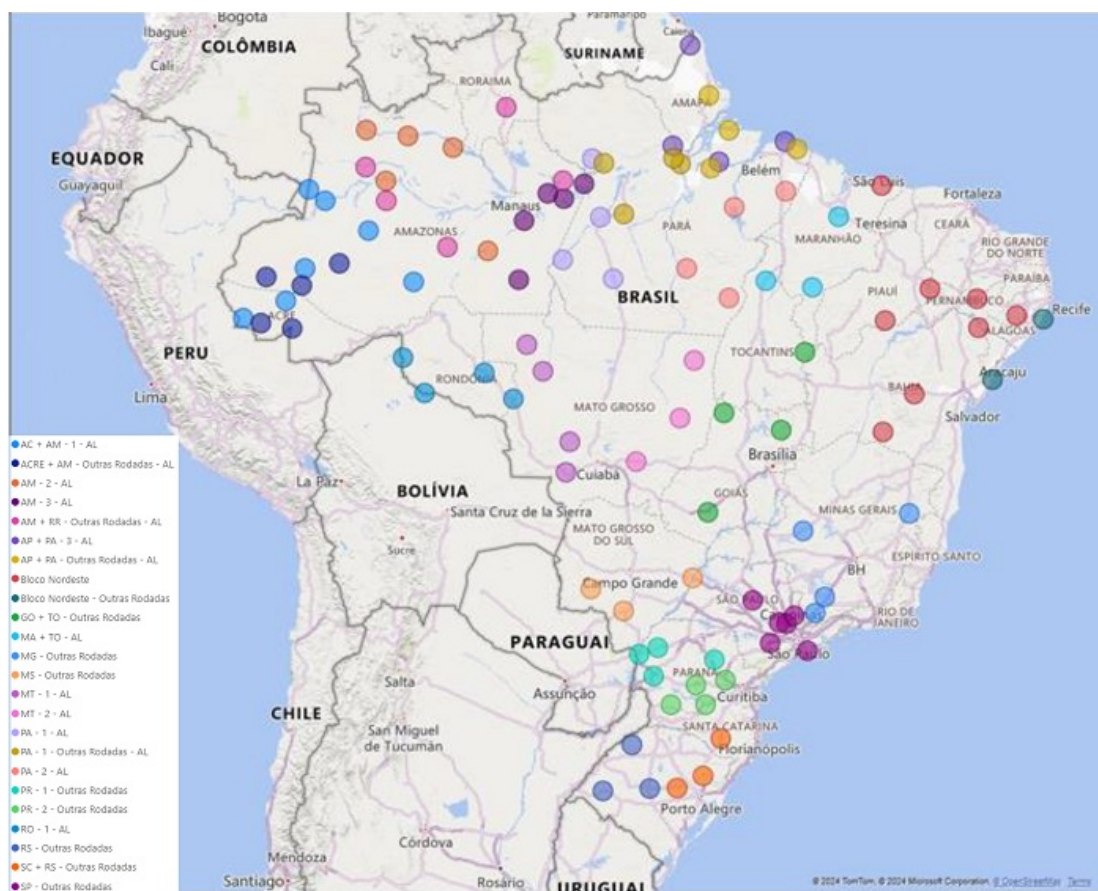
Em adição à primeira etapa relatada acima, na qual se buscou priorizar aeroportos regionais localizados na Amazônia Legal e em alguns estados do Nordeste, o MPOR pretende dar continuidade à política pública do AmpliAR por meio da inclusão de outros aeroportos regionais do PAN, além de submeter novamente eventuais blocos remanescentes da primeira etapa.

Na Nota Técnica nº 108/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR, o Aeroporto de Varginha aparece na lista de "aeroportos candidatos para a segunda etapa (parte 1)" e os aeroportos de Patos de Minas (SNPD), Pouso Alegre (SNZA), Teófilo Otoni (SNTO) e Varginha (SBVG) aparecem como "potenciais candidatos para a segunda etapa (parte 2)":

MG - Outras Rodadas	SNPD	Patos de Minas	MG
	SNZA	POUSO ALEGRE	MG
	SNTO	Teófilo Otoni	MG
	SBVG	VARGINHA	MG

Há também alguns aeroportos que haviam sido objeto de manifestação de interesse da INFRAERO, o que levou a uma alocação potencial na estatal em nível de planejamento. Não obstante, considerando não terem sido iniciadas tratativas para atribuição ou contratação da empresa para gestão e operação desses ativos, tais aeroportos podem ser candidatos para etapas futuras do AmpliAR, a depender, naturalmente, do interesse de seus delegatários. Nesta lista temos os aeroportos de Araxá (SBAX), Ponte Nova (SNCZ), Passos (SNOS) e Salinas (SNSS):

ICAO	Município	UF
SBAX	Araxá	MG
SNCZ	Ponte Nova	MG
SNMA	Monte Alegre	PA
SNSS	Salinas	MG
SNTI	Óbidos	PA
SNOS	Passos	MG



Os aeroportos de **Patos de Minas (SNPD)**, **Pouso Alegre (SNZA)**, **Teófilo Otoni (SNT0)** e **Varginha (SBVG)** foram incluídos no programa AmpliAR, como "POTENCIAIS CANDIDATOS PARA A SEGUNDA ETAPA", devido a uma combinação de fatores estratégicos e técnicos, conforme indicado no documento e nos objetivos do programa. Esses fatores incluem:

1. Relevância Regional: Esses aeroportos atendem a cidades importantes em Minas Gerais, que são polos regionais em termos de economia, comércio e serviços. Isso os torna fundamentais para fortalecer a conectividade e o desenvolvimento local.
2. Deficiências de Infraestrutura: Esses aeródromos apresentam lacunas significativas em infraestrutura, o que impacta sua capacidade operacional e limita seu potencial de atender a demanda existente e projetada. A inclusão no programa visa viabilizar os investimentos necessários para melhorias.
3. Demanda de Passageiros e Carga: São localizados em áreas com potencial de crescimento na movimentação de passageiros e cargas, impulsionando o desenvolvimento econômico da região.
4. Prioridade para Integração Regional: O programa prioriza locais que possam promover integração entre regiões menos conectadas e grandes centros urbanos, contribuindo para a inclusão social e econômica.
5. Viabilidade de Concessão: Esses aeroportos foram considerados atrativos para concessões devido ao potencial de atrair operadores privados, seja individualmente ou como parte de blocos regionais.
6. Adequação ao PAN: Os aeroportos fazem parte do Plano Aeroviário Nacional (PAN), que orienta investimentos para aprimorar infraestrutura crítica e ampliar a cobertura da aviação regional no Brasil.

Os aeroportos de **Araxá (SBAX)**, **Ponte Nova (SNCZ)**, **Passos (SNOS)** e **Salinas (SNSS)** podem ser candidatos para etapas futuras do AmpliAR, conforme consta na Nota Técnica:

4.88. Por fim, há também alguns aeroportos que haviam sido objeto de manifestação de interesse da Infraero, o que levou a uma alocação potencial na estatal em nível de planejamento. Não obstante, considerando não terem sido iniciadas tratativas para atribuição ou contratação da empresa para gestão e operação desses ativos, tais aeroportos podem ser candidatos para etapas futuras do AmpliAR, a depender, naturalmente, do interesse de seus delegatários.

5. DO HISTÓRICO

Preliminarmente, apresentaremos resumidamente os planos e projetos anteriores ao Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR, tanto no âmbito federal, quanto no estadual, que abordaram planejamento e investimento em infraestrutura aeroportuária em Minas Gerais, cronologicamente.

5.1. Plano Aeroviário do Estado de Minas Gerais (PAEMG/1999)

O Plano Aeroviário do Estado de Minas Gerais (PAEMG/1999) foi um estudo estratégico desenvolvido para planejar e organizar o sistema de aviação civil no estado de Minas Gerais. Elaborado em 1999 pelo IAC (Instituto de Aviação Civil) em parceria com a Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP), o plano tinha como objetivo principal promover o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e aeroviária no estado, visando atender às demandas de transporte aéreo, impulsionar o crescimento econômico e melhorar a conectividade regional.

A definição do Sistema Estadual de Aeroportos no PAEMG tinha como objetivo selecionar as unidades aeroportuárias que deverão atender ao tráfego aéreo previsto para o Estado nos próximos vinte anos (1999-2019), bem como classificá-las de acordo com sua função no sistema e com o porte das aeronaves previstas nas operações. As unidades selecionadas deverão receber prioridade nos investimentos, adequando suas respectivas infraestruturas às condições necessárias ao desenvolvimento da aviação regional e geral:

- a) Aeroportos Internacionais eram os aeroportos caracterizados como portões de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas formalidades de alfândega, polícia, saúde pública e demais serviços análogos;
- b) Aeroportos Nacionais eram os aeroportos de capitais ou grandes centros metropolitanos com características adequadas às operações de aviação doméstica;
- c) Aeroporto Regional consistia nos aeroportos destinados a atender às regiões de interesse estadual, que apresentam demanda por transporte aéreo regional regular, em ligações com grandes centros metropolitanos e capitais, bem como aqueles com potencial socioeconômico compatível, indicados pelo estudo de hierarquização dos municípios;
- d) Aeroporto Local tratava de aeroportos caracterizados pela operação exclusiva da aviação não regular (pequeno porte ou charter), induzida pela atividade econômica local, de qualquer natureza, inclusive a atividade turística. São também unidades que desempenham a função de absorver o tráfego da aviação geral de outros aeroportos onde este segmento provoque interferências indesejáveis.

Aeroporto Int.	Confins	Aeroporto Local	Alfenas	Aeroporto Complementar	Abaeté
Aeroporto Nacional	Pampulha		Barbacena		Águas Formosas
	Uberlândia		Campo Belo		Almenara
Aeroporto Regional	Uberaba		Ubaporanga		Araçaí
	Montes Claros		São Lourenço		Bambuí
	Araxá		Chapada Gaúcha		Bonfinópolis de Minas
	Conselheiro Lafaiete		Curvelo		Brasília de Minas
	Divinópolis		Diamantina		Buenópolis
	Governador Valadares		Formiga		Buritit
	Ituiutaba		Frutal		Capelinha
	Juiz de Fora		Guaxupé		Conceição do Mato Dentro
	Ouro Preto		Itajubá		Espinosa
	Paracatu		Iturama		Guanhães
	Passos		Janaúba		Januária
	Patos de Minas		João Pinheiro		Manhuaçu
	Pirapora		Lavras		Mantena
	Poços de Caldas		Leopoldina		Mocimbinho/Jaíba
	Pouso Alegre		Monte Carmelo		Montalvânia
	Teófilo Otoni		Muriaé		Rio Pardo de Minas
	Santana do Paraíso		Nanuque		Sacramento
	Varginha		Pará de Minas		Salinas
			Ponte Nova		Santa Vitória
			Prata		São Francisco
			São João del Rei		São Gotardo
			Três Marias		São Sebastião do Paraíso
			Ubá		
			Unaí		

5.2. **PROAERO (2003-2014)**

Outro aspecto a se considerar são os investimentos já realizados pelo Estado em diversos aeródromos, alguns com recursos da União, por meio do PROFAA e do FNAC, nos quais novos investimentos para atender aviação regular tendem a ser menores. O extinto Programa Aeroportuário de Minas Gerais (ProAero), iniciado em 2003 e encerrado em 2014, tinha como objetivo fortalecer a infraestrutura dos aeroportos públicos do Estado, e visava reduzir a distância média da sede de um município, por meio de rodovia pavimentada, a um aeroporto. A seleção dos aeroportos do ProAero foi baseada em distribuição estratégica no Estado, na densidade populacional diretrizes do Plano Aeroviário do Estado de Minas Gerais (PAEMG/1999) e nos pareceres técnicos, resultado das vistorias realizadas pelo Comando da Aeronáutica (COMAER) em parceria com o Estado.

Aliando a outros projetos do Governo de Minas Gerais, nos últimos 21 anos, 33 aeroportos mineiros receberam investimentos, em obras de adequação, ampliação, melhoria e revitalização e construção, além da contratação de estudos de viabilidade (EVTE) e projetos executivos, totalizando aproximadamente R\$ 400 milhões em investimentos, alguns com recursos do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos - PROFAA e do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC:

ALMENARA	GUAXUPÉ	PATROCÍNIO
ARAXÁ	IPANEMA	PIRAPORA
CAPELINHA	ITUIUTABA	PIUMHI
CLÁUDIO	ITURAMA	POÇOS DE CALDAS
CURVELO	JANUÁRIA	SANTANA DO PARAÍSO/IPATINGA

DIAMANTINA	LAVRAS	SÃO JOÃO DEL REI
DIVINÓPOLIS	MANHUAÇU	TEÓFILO OTONI
FRUTAL	OLIVEIRA	TRÊS CORAÇÕES
GOIANÁ/ARZM	OURO FINO	UBÁ
GOVERNADOR VALADARES	PASSOS	UBAPORANGA
GUANHÃES	PATOS DE MINAS	VIÇOSA

5.3. Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos (PIL – Aeroportos) (2014)

O Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos (PIL – Aeroportos), lançado em 2014, foi uma iniciativa do Governo Federal do Brasil com o objetivo de expandir e modernizar a infraestrutura aeroportuária do país, atraindo investimentos privados e melhorando a eficiência do transporte aéreo. O programa fazia parte de um conjunto mais amplo de medidas chamado Programa de Investimentos em Logística (PIL), que também incluía projetos nas áreas de rodovias, ferrovias e portos.

No lançamento, 33 aeroportos mineiros foram selecionados inicialmente, mas alguns foram excluídos e não tiveram seus estudos concluídos:

AEROPORTOS MG	ESTIMATIVA PIL (2014)	VALOR ATUALIZADO (jan/2025)	CENÁRIO	SUPRIMIDO
Araxá	R\$ 59.470.000,00	R\$ 115.823.772,00	3C (A 319) com 80% PMD	
Caxambu	R\$ 35.190.000,00	R\$ 68.536.044,00	ATR-42 com 90% PMD	X
Diamantina	R\$ 24.590.000,00	R\$ 47.891.484,00	ATR-42 com 97% PMD	
Ituiutaba	R\$ 46.990.000,00	R\$ 91.517.724,00	3C (A 319) com 80% PMD	X
Jaíba	R\$ 34.957.089,21	R\$ 68.082.426,95	3C (A319) com 90% PMD	X
Janaúba	R\$ 20.800.000,00	R\$ 40.510.080,00	ATR-42 com 100% PMD	
João Pinheiro	R\$ 29.247.915,00	R\$ 56.963.239,25	ATR-42 com 100% PMD	X
Juiz de Fora	R\$ 103.343.592,78	R\$ 201.271.981,30	ATR-42 com 90% PMD	X
Muriaé	R\$ 397.052.215,14	R\$ 773.298.894,21	3C (A319) com 80% PMD	
Ouro Preto	R\$ 572.079.830,89	R\$ 1.114.182.678,64	3C (A319) com 80% PMD	X
Paracatu	R\$ 35.870.000,00	R\$ 69.860.412,00	ATR-42 com 100% PMD	
Passos	R\$ 45.370.000,00	R\$ 88.362.612,00	ATR-42 com 100% PMD	
Patos de Minas	R\$ 53.780.000,00	R\$ 104.741.928,00	3C (A319) com 90% PMD	
Piumhi	R\$ 27.200.000,00	R\$ 52.974.720,00	ATR-42 com 90% PMD	X
Pirapora	-	-	-	X
Poços de Caldas	R\$ 49.800.000,00	R\$ 96.990.480,00	3C (A319) com 84% PMD	
Ponte Nova	R\$ 312.006.027,48	R\$ 607.662.939,12	ATR-42 com 90% PMD	X
Pouso Alegre	R\$ 152.336.917,00	R\$ 296.691.379,55	3C (A319) com 80% PMD	X
Salinas	R\$ 21.350.000,00	R\$ 41.581.260,00	ATR-42 com 97% PMD	
São João Del Rei	R\$ 14.970.000,00	R\$ 29.155.572,00	ATR-42 com 93,5% PMD	
São Sebastião do Paraíso	R\$ 31.194.000,00	R\$ 60.753.434,40	ATR-42 com 100% PMD	X
Teófilo Otoni	R\$ 97.429.912,91	R\$ 189.754.498,38	ATR-42 com 90% PMD	
Ubá	R\$ 25.620.000,00	R\$ 49.897.512,00	ATR-42 com 100% PMD	
Unaí	R\$ 124.100.000,00	R\$ 241.697.160,00	3C (A319) com 90%	X
Varginha	R\$ 94.800.000,00	R\$ 184.632.480,00	3C (A319) com 90%	

5.4. ASSISTÊNCIA TÉCNICA: PLANO DE CONCESSÕES PARA AEROPORTOS REGIONAIS EM MINAS GERAIS - USTDA (2018)

A Assistência Técnica (“AT”) foi financiada pela United States Trade and Development Agency (“USTDA”), por meio da Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas de Minas Gerais (SETOP) e da Secretaria de Estado de Planejamento de Minas Gerais (SEPLAG), com o propósito de examinar dezenove aeroportos regionais em Minas Gerais e escolher cinco dentre os examinados para prepará-los sob a PPP ou arranjos de concessão, levando em consideração os objetivos estatais para o desenvolvimento econômico.

Sob essa AT, a Nathan Associates foi responsável por fornecer assistência especializada para definir o potencial de crescimento dos aeroportos dos estados, para analisar a viabilidade financeira e econômica dos cinco aeroportos selecionados, para desenvolver os planos de investimentos para esses aeroportos e para definir os planos de ação de concessão para cada um deles. Como resultado, foram entregues estudos para embasar a concessão dos seguintes aeroportos:

- Ipatinga - Santana do Paraíso (SBIP);
- Patos de Minas (SBPD);
- Varginha (SBVG);
- Araxá (SBAX); e

5.5. VOE MINAS GERAIS - PIRMA (2016-2019)

O programa "Voe Minas Gerais" - Projeto de Integração Regional de Minas Gerais – Modal Aéreo (Pirma), foi uma iniciativa conduzida pela CODEMIG (Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais) e pela SETOP (Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais) com o objetivo de fomentar o desenvolvimento da aviação regional no estado de Minas Gerais. O programa foi lançado em 2016 e visava ampliar a conectividade aérea no estado por meio de voos comerciais de pequeno porte, especialmente em regiões menos atendidas, promovendo o crescimento econômico e turístico.

a) Objetivos do programa:

- Oferecer transporte aéreo regular para cidades com pouca ou nenhuma conectividade aérea.
- Fomentar o desenvolvimento econômico e turístico das regiões atendidas.
- Facilitar deslocamentos entre cidades do interior e a capital, reduzindo o tempo de viagem.
- Estimular o uso da infraestrutura aeroportuária existente em municípios menores.

b) Operação:

- Os voos eram operados por aeronaves de pequeno porte, como o Cessna Grand Caravan, com capacidade para cerca de 9 passageiros.
- As passagens eram comercializadas por preços acessíveis em relação à aviação tradicional.
- A empresa responsável pela operação dos voos era a TwoFlex (posteriormente adquirida pela Azul Conecta, subsidiária da Azul Linhas Aéreas).

O "Voe Minas Gerais" foi descontinuado em 2019, devido a desafios operacionais e financeiros. Algumas das cidades atendidas passaram a contar com serviços alternativos, como os oferecidos pela Azul Conecta.

Ao se analisar as movimentações de passageiros do extinto programa Voe Minas Gerais, pode-se destacar o Aeroporto de Teófilo Otoni, com quase 10 mil passageiros, considerado a grande surpresa do programa, pois apresentou alta taxa de ocupação e elevado PAX. Como consequência, foi um dos primeiros aeródromos a ter voos do Azul Conecta em Minas Gerais. Outro ponto que merece atenção é o Aeroporto de Diamantina, na quinta posição:

Cidade	Início	Fim	Duração (dias)	Taxa de Ocupação Média (Por Etapa)	Origem	Destino	PAX
Pampulha (hub)	nov/16	jun/19	942	-	15.180	14.552	29.732
Teófilo Otoni	dez/17	jun/19	547	32,85%	4.475	4.657	9.132
Manhuaçu	nov/16	jun/19	942	48,19%	1.138	1.246	2.384
Patos de Minas	nov/16	abr/19	881	35,52%	1.109	1.200	2.309
Caratinga	dez/17	jun/19	547	58,69%	1.209	1.083	2.292
Diamantina	nov/16	abr/19	881	38,61%	936	962	1.898
Poços de Caldas	dez/17	jun/19	547	40,08%	694	661	1.355
Araçuaí	jun/17	jun/19	730	43,77%	588	664	1.252
Almenara	mar/17	abr/19	761	40,61%	572	590	1.162
Viçosa	nov/16	abr/19	881	51,01%	498	615	1.113
Araxá	nov/16	abr/19	881	28,69%	482	458	940
Governador Valadares	ago/18	jun/19	304	40,64%	444	486	930
Pouso Alegre	nov/16	abr/19	881	35,78%	420	465	885
Passos	nov/16	abr/19	881	39,74%	344	341	685
Ipatinga	nov/16	jun/19	942	48,19%	341	336	677
Varginha	nov/16	abr/19	881	35,70%	295	324	619
Patrocínio	ago/18	abr/19	243	37,79%	103	86	189
Piumhi	ago/18	abr/19	243	38,94%	58	66	124
Guaxupé	mai/18	jun/19	396	42,98%	43	65	108

5.6. PLANO AEROVIÁRIO NACIONAL 2024 - PAN 24

O Plano Aeroviário Nacional - PAN é um importante marco para o setor de transporte aéreo brasileiro. Além de cumprir a previsão legal, atende às recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) quanto à necessidade de os países estruturarem suas ações voltadas à aviação civil em planos estratégicos. Ele destaca também o conjunto de ações, programas, políticas e regulações elencados como estratégicos para o alcance dos objetivos do transporte aéreo.

Os trabalhos para a reedição do Plano Aeroviário Nacional – PAN 24 tiveram início logo após o fim do anterior, ainda em 2018. Foi um trabalho conjunto entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil e a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, por intermédio de um Termo de Execução Descentralizada firmado em 2018. Foram muitas horas em discussões internas e junto a empresas aéreas, operadores aeroportuários, operadores de handling, operadores aéreos, especialistas e consultores do setor, indústria aeronáutica, universidades, membros do governo e reguladores.

Como decorrência da Consulta Pública, foi solicitado pelo Estado de Minas Gerais testes com Diamantina, São João Del Rei e Araxá, bem como a troca de Piumhi por Passos para se atender ao município de Capitólio.

Dessa forma, a lista final de aeroportos mineiros incluídos no Plano Aeroviário Nacional (PAN) 2024 é a seguinte:

a) Empreendimentos em Polos Turísticos: Aeroporto de Passos (SNOS)

Esse aeroporto está relacionado ao atendimento de destinos turísticos, como Capitólio:

"Para o caso de Passos, a demanda foi a troca de Passos por Piumhi, uma vez que Passos também é próximo a Capitólio e possui interesse de tráfego ordinário maior. Assim sendo, como o custo e o tempo de deslocamento terrestre é algo valorado na Análise Custo-Benefício, foi feito a avaliação de qual seria mais benéfico. Tendo por base a Matriz Origem-Destino de Telefonia (BRASIL, 2020) e os dados do Ministério do Turismo (Brasil, 2018) para a região, observou-se que o interesse terrestre da UTP de Passos é o triplo da UTP de Piumhi, e o interesse de deslocamento para viagens aéreas é são exatos 10,08 vezes maior. Pelos dados do Ministério do Turismo, o número de visitantes de Passos foi 9,7 vezes maior que o do próprio Capitólio para 2019. Assim sendo, entende-se que Passos atingir o ponto de inflexão do número de passageiros pode ser mais viável que Piumhi, mesmo que o acesso a Capitólio fique mais distante. Assim sendo, acatou-se a troca de Piumhi por Passos-MG, uma vez que o ΔVSPL turístico tende a ser maior com Passos, que se soma à demanda ordinária da UTP. O ponto de inflexão de Passos se deu com 30 mil a 91 mil passageiros no primeiro e no último ano, respectivamente."

b) Cenário Base: Aeroporto de Araxá (SBAX)

Este cenário inclui os aeroportos já consolidados na rede nacional, ou seja, aqueles que já desempenham papel relevante na aviação civil e que continuarão recebendo investimentos. São aeroportos que já fazem parte da infraestrutura existente e atendem às necessidades do transporte aéreo de passageiros e cargas.

O Aeroporto de Araxá (SBAX) foi incluído no Cenário Base (Tabela 7-3 – Relação de Aeroportos do Cenário Base), devido à movimentação de passageiros que atendeu ao critério de pelo menos 2.000 passageiros em dois anos consecutivos. Araxá migrou do Cenário Desenvolvimento para o Cenário Base na versão final.

Além de Araxá, constam na Relação de Aeroportos do Cenário Base: **Confins (SBCF)**, **Goianá (SBZM)**, **Governador Valadares (SBGV)**, **Montes Claros (SBMK)**, **Santana do Paraíso (SBIP)**, **Uberaba (SBUR)** e **Uberlândia (SBUL)**, todos concedidos ou sob gestão da INFRAERO..

c) Cenário Desenvolvimento 1: Aeroportos de Divinópolis (SNDV), Paracatu (SNZR), Ponte Nova (SNCZ), Pouso Alegre (SNZA), Salinas (SNSS) e Varginha (SBVG)

Os aeroportos desse cenário foram identificados como estratégicos para o crescimento do transporte aéreo no Brasil. Eles possuem potencial para expansão e, com investimentos adequados, podem fortalecer a conectividade aérea do país. Dentro desse cenário, há diferentes fases de desenvolvimento, dependendo da viabilidade socioeconômica e das necessidades regionais, considerando fatores como localização estratégica, análise socioeconômica (ΔVSPL), e potencial para atender ao turismo e transporte regional.

d) Cenário Estratégico: Aeroportos de Pampulha – Belo Horizonte (SBBH) e Pará de Minas (SNPA)

Os aeroportos deste cenário foram selecionados com base em critérios específicos, que consideram seu papel dentro do sistema aeroportuário brasileiro. São classificados em três subgrupos principais:

1. Metropolitanos e Manutenção: Aeroportos em grandes centros urbanos que atendem a uma alta demanda de passageiros ou possuem infraestrutura relevante para manutenção de aeronaves. Exemplo: Aeroporto da Pampulha (SBBH) em Belo Horizonte.
2. Treinamento: Aeroportos fundamentais para a formação de pilotos e outras atividades de capacitação aeronáutica. Exemplo: Aeroporto de Pará de Minas (SNPA).

e) Cenário Estratégico 3 – Mercados Regulares Contínuos: Aeroportos de Patos de Minas (SNPD) e Teófilo Otoni (SNTO).

Este cenário inclui aeroportos que possuem demanda contínua para voos comerciais regulares, mesmo que em menor escala. O objetivo é garantir que eles se tornem pólos regionais de transporte aéreo. Exemplo em Minas Gerais: Aeroportos de Patos de Minas (SNPD) e Teófilo Otoni (SNTO) foram incluídos nesse cenário, indicando que possuem mercado regular de passageiros e podem receber investimentos para expandir suas operações

Município	UF	Movimentação PAX 2023	Movimentação PAX 2024	Taxa de crescimento (%)	Posição no Ranking	CENÁRIO PAN2024	PAX médio / ano (2023-2052) Dashboard_DemandaPAN2022_vrs1.3	PAX médio / ano (2023-2052)
CONFINS	MG	10.392.579	12.192.955	17,34	6	BASE	15.387.658	
UBERLÂNDIA	MG	1.100.002	1.032.054	-6,15	29	BASE	1.810.500	
MONTES CLAROS	MG	353.363	352.759	-0,08	51	BASE	322.579	
GOIANÁ	MG	223.830	195.342	-12,73	58	BASE	245.637	
SANTANA DO PARAÍSO	MG	186.484	176.167	-5,36	60	BASE	347.223	
UBERABA	MG	74.243	98.316	32,42	64	BASE	138.915	
GOVERNADOR VALADARES	MG	77.157	86.881	12,6	67	BASE	167.077	
ARAXÁ	MG	2.356	18.742	695,5	99	BASE	38.599*	42.932
PATOS DE MINAS**	MG	1.755	12.375	605,13	104	ESTRATÉGICO 3	41.606*	44.154
TEÓFILO OTONI**	MG	1.824	3.196	75,22	114	ESTRATÉGICO 3	15.425*	19.826
VARGINHA**	MG	1.303	1.794	37,68	120	DESENVOLVIMENTO 1	152.534	159.716

SALINAS	MG		1.556	0	123	DESENVOLVIMENTO 1	38.216	38.216
PARACATU	MG	706	817	15,72	138	DESENVOLVIMENTO 1	13.753	13.753
DIVINÓPOLIS	MG		440	0	147	DESENVOLVIMENTO 1	156.012	230.189
BELO HORIZONTE	MG					ESTRATÉGICO 1		2.539.947
PARÁ DE MINAS	MG					ESTRATÉGICO 1		246.976
POUSO ALEGRE**	MG					DESENVOLVIMENTO 1	65.395	155.431
PASSOS	MG					DESENVOLVIMENTO 3		127.198
PONTE NOVA	MG					DESENVOLVIMENTO 1	93.587	94.661
ARAGUARI	MG					ESTRATÉGICO 1		6.646

(*) Dados do PAN 2018. (**) Incluído no AmpliAr.

Os seguintes aeroportos faziam parte do PAN 2018, mas foram excluídos do PAN 24:

Município	UF	Movimentação 2023	Movimentação 2024	Taxa de crescimento (%)	Posição no Ranking	CENÁRIO PAN2024	PAX médio / ano (2023-2052) DashBoard_DemandaPAN2022_vrs1.3	PAX médio / ano (2023-2052)
JUIZ DE FORA	MG					Desenvolvimento 2 PAN 2018		123.323
MANHUAÇU	MG	298	1.150	285,91	129	Desenvolvimento 2 PAN 2018	68.458	81.763
VIÇOSA	MG					Desenvolvimento 2 PAN 2018	59.998	74.746
UBAPORANGA	MG					Desenvolvimento 2 PAN 2018		45.918
DIAMANTINA	MG					Desenvolvimento 2 PAN 2018	39.593	42.856
PIRAPORA	MG					Desenvolvimento 2 PAN 2018		19.414
CAPELINHA	MG					Desenvolvimento 2 PAN 2018	4.154	6.476
JANAÚBA	MG					Desenvolvimento 2 PAN 2018		2.362

6. DA CONTRIBUIÇÃO

Da Nota Técnica supracitada se extrai o seguinte:

2.53. Sobre o tema, importante ressaltar que as listas de aeroportos do presente documento, tanto para a primeira etapa quanto para as futuras, têm caráter preliminar e propositivo e dependem de diversos fatores complexos até que sejam definidas, em especial dos resultados da consulta pública, dos ajustes na definição da estratégia pública e privada para a gestão de aeroportos regionais e do interesse de estados e municípios. A decisão final sobre a definição dos blocos que constarão no primeiro edital de processo competitivo simplificado e nos subsequentes depende ainda da manifestação dos atuais delegatários dos aeroportos e de análise caso a caso, considerando a coleta de informações, cujo processo é dinâmico e vivo. (g.n.)

Excluindo os aeroportos mineiros concedidos e os que estão sob gestão da INFRAERO, da lista final do PAN 2024, temos:

Cenário Base	Cenário Desenvolvimento 1	Cenário Desenvolvimento 3	Cenário Estratégico 1	Cenário Estratégico 3
Araxá (SBAX)	Paracatu (SNZR)	Passos (SNOS)	Pará de Minas (SNPA)	Patos de Minas (SNPD)*
	Ponte Nova (SNCZ)		Araguari (SNAG)	Teófilo Otoni (SNT0)*
	Pouso Alegre (SNZA)*			
	Salinas (SNSS)			
	Varginha (SBVG)*			

(*) Incluído no AmpliAr.

Diante do exposto, passamos às sugestões para inclusão no Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais (AmpliAR).

6.1. AEROPORTOS DO PAN 24

6.1.1. Aeroporto Romeu Zema (SBAX), em Araxá

A Prefeitura Municipal é delegatária do Aeroporto Romeu Zema (SAX), em Araxá, bem como é responsável por sua operação. O aeroporto de Araxá – MG (SBAX) atendeu em 2023 e 2024 o critério de passageiros e passou a compor o Cenário Base 24.

O Aeroporto de Araxá foi incluído devido ao alto potencial econômico verificado e por ter apresentado demanda por transporte aéreo regular, tendo sido classificado como Regional B no PAN2018. Com grandes indústrias nas áreas mineração, metalurgia, alimentos, energia, construção civil e entre outros, Araxá foi apontada em ranking feito pela revista Exame em parceria com a empresa Urban Systems como a segunda melhor cidade no Brasil para fazer negócios no setor de indústria.

Na mineração, Araxá é sede da CBMM, líder mundial em tecnologia do Nióbio. A presença do nióbio em Araxá representa uma valiosa oportunidade de crescimento e prosperidade para a região. O recurso natural é fundamental na produção de ligas metálicas, utilizadas em setores estratégicos como o aeroespacial. O nióbio desempenha um papel de extrema importância para Araxá, pois a cidade é responsável por abrigar uma das maiores reservas desse mineral estratégico no mundo, contribuindo significativamente para a economia local e para o desenvolvimento do país.

Além da vocação minerária, Araxá é um verdadeiro polo turístico que encanta visitantes de todas as partes com sua rica

história, suas belezas naturais e suas águas termais curativas. Com seus imponentes castelos, como o famoso Grande Hotel Termas de Araxá, e suas paisagens deslumbrantes, Araxá é um destino turístico imperdível para quem busca relaxamento, cultura e contato com a natureza. No setor de alimentos, a cidade também abriga as duas maiores fábricas de batata pré-frita congelada do Brasil: a Bem Brasil Alimentos e a McCain.

Resumo:

- a) Destino turístico e negócios: Cidade conhecida por seu turismo termal e eventos empresariais.
- b) Movimentação relevante: Saltou de 2.356 para 18.742 PAX em 2024, um aumento de 695,5%.
- c) Infraestrutura consolidada: Já opera voos comerciais e foi incluído no "Cenário Base" do PAN 2024.
- d) Potencial para novas rotas: Possui demanda para conexões com Belo Horizonte, São Paulo e Brasília.

Pelos motivos supracitados, esta Secretaria solicita à V. Sa. que o **Aeroporto Romeu Zema, em Araxá (SBAX)**, seja inserido no **Cenário de blocos de aeroportos candidatos ao AmpliAR para a segunda etapa**.

6.1.2. **Aeroporto de Salinas (SNSS), em Salinas**

Salinas, tradicionalmente conhecida pela produção de cachaça artesanal, tem buscado diversificar sua economia, e o crescimento da indústria do lítio pode representar uma transformação socioeconômica significativa para a região.

O Aeroporto de Salinas (SNSS) tem um papel crucial no desenvolvimento econômico do município e da região Norte de Minas, especialmente devido à sua localização estratégica no Vale do Lítio. Salinas está inserida em uma área que se destaca pela presença de jazidas significativas de lítio, um mineral essencial para a produção de baterias, veículos elétricos e diversas tecnologias sustentáveis. O crescimento desse setor vem atraindo investimentos expressivos, tornando a infraestrutura de transporte um fator-chave para a competitividade regional.

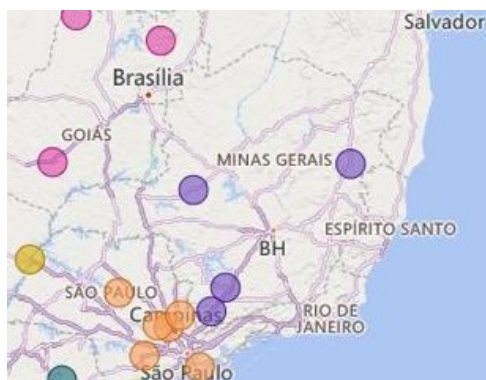
O Norte de Minas Gerais tem se consolidado como um polo de mineração de lítio, especialmente após a descoberta de reservas economicamente viáveis e o interesse de grandes empresas no setor. Entre os principais investimentos recentes na região estão:

- Projetos de extração e beneficiamento de lítio conduzidos por empresas nacionais e internacionais.
- Infraestrutura para exportação e transporte, uma vez que o lítio extraído precisa ser escoado para centros industriais e portos.
- Desenvolvimento de cadeias produtivas associadas, incluindo pesquisa e inovação para agregar valor ao minério extraído.

Nesse cenário, o Aeroporto de Salinas se torna essencial para atender às necessidades logísticas do setor mineral, proporcionando rapidez no deslocamento de técnicos, executivos e trabalhadores, além de possibilitar um escoamento mais eficiente de insumos e produtos ligados à mineração do lítio.

O município possui um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,667, segundo o último levantamento do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Esse número é considerado médio, mas há espaço para avanços, especialmente com os investimentos na mineração e infraestrutura. Com a exploração do lítio e os investimentos no setor de transportes e energia, espera-se um aumento no emprego, renda e desenvolvimento urbano, o que pode elevar o IDH nos próximos anos. Sua inclusão no Programa AmpliAR poderia garantir investimentos fundamentais para consolidar Salinas como um dos principais polos da nova economia baseada em minerais estratégicos, impulsionando a geração de emprego e renda e contribuindo para a melhoria dos indicadores socioeconômicos do município.

Deve-se observar que, apesar do AmpliAR ter como foco inicial "regiões mais isoladas e com maior necessidade de adequações de infraestrutura", o Norte de Minas, **uma das regiões mais carentes do estado, enfrentando desafios estruturais históricos que impactam o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida da população**, não foi contemplada em nenhuma fase do AmpliAR:



Pelos motivos supracitados, esta Secretaria solicita à V. Sa. que o **Aeroporto de Salinas, em Salinas (SNSS)**, seja inserido no **Cenário de blocos de aeroportos candidatos ao AmpliAR para a primeira etapa**.

6.1.3. **Aeroporto de Passos (SNOS), em Passos**

A cidade de Passos é a principal porta de entrada para Capitólio, um dos destinos turísticos mais visitados de Minas Gerais, conhecido por suas cachoeiras, cânions e o Lago de Furnas. Atualmente, a maior parte dos turistas chega à região por rodovias, enfrentando viagens longas e desgastantes a partir de Belo Horizonte, São Paulo e outras capitais.

O Aeroporto de Passos (SNOS) tem um papel estratégico para o desenvolvimento da região do sudoeste de Minas Gerais,

tanto no turismo quanto na economia local. Sua reestruturação e modernização são fundamentais para atender à crescente demanda impulsionada pelo turismo em Capitólio e pelo investimento da Heineken na nova fábrica na cidade vizinha de Passos.

O PAN 2024 reconheceu a importância do aeroporto para o turismo, destacando que o interesse de deslocamento aéreo para Passos é 10 vezes maior do que para Piumhi, que antes era cogitada como opção para atender a região de Capitólio:

Para o caso de Passos, a demanda foi a troca de Passos por Piumhi, uma vez que Passos também é próximo a Capitólio e possui interesse de tráfego ordinário maior. Assim sendo, como o custo e o tempo de deslocamento terrestre é algo valorado na Análise Custo-Benefício, foi feito a avaliação de qual seria mais benéfico. Tendo por base a Matriz Origem-Destino de Telefonias (BRASIL, 2020) e os dados do Ministério do Turismo (Brasil, 2018) para a região, observou-se que o interesse terrestre da UTP de Passos é o triplo da UTP de Piumhi, e o interesse de deslocamento para viagens aéreas é são exatos 10,08 vezes maior. Pelos dados do Ministério do Turismo, o número de visitantes de Passos foi 9,7 vezes maior que o do próprio Capitólio para 2019. Assim sendo, entende-se que Passos atingir o ponto de inflexão do número de passageiros pode ser mais viável que Piumhi, mesmo que o acesso a Capitólio fique mais distante. Assim sendo, acatou-se a troca de Piumhi por Passos-MG, uma vez que o AVSPL turístico tende a ser maior com Passos, que se soma à demanda ordinária da UTP. O ponto de inflexão de Passos se deu com 30 mil a 91 mil passageiros no primeiro e no último ano, respectivamente.

Pelos motivos supracitados, esta Secretaria solicita à V. Sa. que o **Aeroporto Passos (SNOS), em Passos**, seja inserido no **Cenário de blocos de aeroportos candidatos ao AmpliAR para a segunda etapa**.

6.1.4. **Aeroporto de Teófilo Otoni (SNTO)**

Teófilo Otoni é a cidade mais importante do Vale do Mucuri, localizada no nordeste de Minas Gerais. Conhecida como a "Capital Mundial das Pedras Preciosas", a cidade tem forte vocação para o comércio de gemas, além de ser um polo regional para os setores de serviços, educação e saúde. No entanto, apesar da sua importância econômica, Teófilo Otoni ainda enfrenta grandes desafios em infraestrutura, logística e desenvolvimento socioeconômico. A cidade ainda sofre com desigualdades sociais, baixa renda média e falta de oportunidades para a população jovem.

- a) IDH (Índice de Desenvolvimento Humano): 0,701, considerado médio-alto para os padrões do Brasil, mas inferior à média estadual de Minas Gerais (0,731).
- b) Renda per capita: Ainda abaixo da média do estado, refletindo as dificuldades econômicas da região.
- c) Educação: O acesso ao ensino superior melhorou com a chegada da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM), mas há deficiências na educação básica.
- d) Saúde: A cidade é referência para toda a região, mas enfrenta sobrecarga no sistema de saúde pública devido à alta demanda de municípios vizinhos.

Teófilo Otoni tem grande importância como entroncamento rodoviário, conectando o nordeste de Minas com o Espírito Santo, Bahia e o centro de Minas Gerais. No entanto, suas estradas são mal conservadas e insuficientes para o fluxo de veículos pesados. O Aeroporto de Teófilo Otoni (SNTO) tem grande potencial, mas ainda carece de investimentos para oferecer maior oferta de assentos. No programa Voe Minas Gerais, Teófilo Otoni foi um dos aeroportos com maior movimentação de passageiros, provando que existe mercado para voos regionais.

O Estado é delegatário do Aeroporto de Teófilo Otoni (SNTO), e a Prefeitura é responsável por sua operação. O aeroporto mais próximo é o de Governador Valadares, por estrada de pista simples (BR-116: Rio-Bahia) e mal conservada. Nas proximidades de Teófilo Otoni, crateras tornam a viagem complicada. Por isso este destino se tornou o mais procurado no Voe Minas Gerais.



Na época do PIL, a SAC chegou a divulgar os investimentos no Aeroporto de Teófilo Otoni (SNTO), com relatórios feitos pelo LabTrans e estudos contratados pelo BB.

A operação de voos regulares retornou em dezembro/2022 com o Azul Conecta.

Teófilo Otoni tem grande potencial econômico, mas sofre com infraestrutura precária, falta de transporte aéreo e desafios no desenvolvimento industrial. A modernização do aeroporto seria fundamental para impulsionar a economia local, atrair novos investimentos e melhorar a qualidade de vida da população. A inclusão da cidade no Programa AmpliAR pode ser decisiva para destravar seu crescimento e integrá-la melhor ao restante do país.

Pelos motivos supracitados, esta Secretaria solicita à V. Sa. que o **Teófilo Otoni (SNTO)** seja inserido no **Cenário de blocos de aeroportos candidatos ao AmpliAR para a primeira etapa**.

6.2. AEROPORTOS QUE NÃO FAZEM PARTE DO PAN 24

Apesar de não terem sido incluídos na versão final do PAN 2024, alguns aeroportos foram testados, mas que merecem estudos mais aprofundados:

*Dos estudos decorrentes da Consulta Pública, **Diamantina e São João Del Rei** foram testados com aeroportos Faixa 3, que atende a aeronaves 3C, e não 4C, uma vez que a SAC entende, por estudos pretéritos, que as estruturas são desafiadoras devido ao relevo. Apesar de terem apresentado pontos de inflexão do ΔVSPL, **para Diamantina o número de turistas foi considerado muito alto** e o CAPEX, considerando-se os estudos mencionados, ficou perto de R\$ 1 Bilhão, o que se torna inviável. Para **São João Del Rei**, apesar de um número de turistas mais baixo, o CAPEX ficou em R\$ 212,6 milhões, o que também se torna inviável do ponto de vista de investimento público. Entende-se que o caso de **São João Del Rei** merece estudos mais aprofundados, bem como diálogos com o governo de Minas Gerais. (g.n.)*

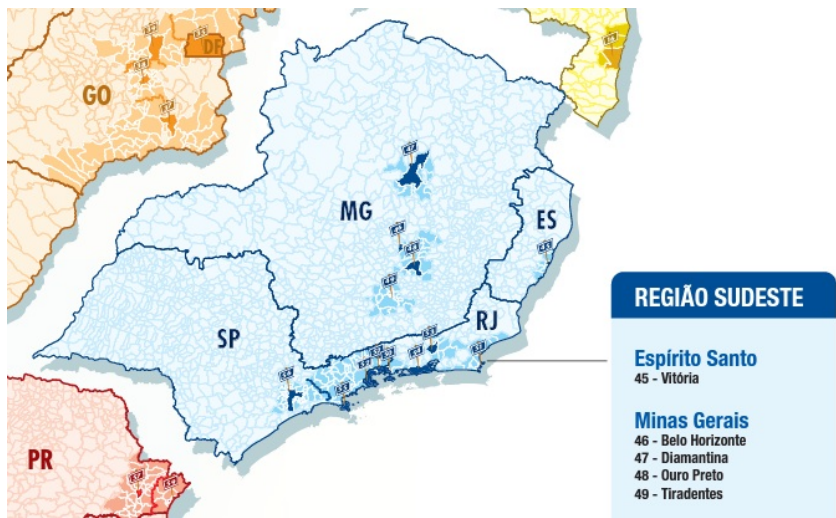
6.2.1. Aeroporto Prefeito Octávio de Almeida Neves (SJDR), em São João del Rei

São João del-Rei é uma das cidades históricas mais visitadas de Minas Gerais, com grande fluxo de turistas nacionais e internacionais interessados em seu patrimônio arquitetônico, igrejas barrocas e eventos culturais. Além disso, a cidade faz parte do Circuito das Cidades Históricas e da Estrada Real, um dos principais roteiros turísticos do estado. Além do turismo, São João del-Rei e Tiradentes atraem um público de alto poder aquisitivo e investidores interessados no setor imobiliário, gastronômico e cultural.

O Aeroporto de São João del-Rei (SNJR) está localizado a cerca de 6,1 quilômetros do centro da cidade, e a apenas 11 km do centro de Tiradentes. Tiradentes seria beneficiada indiretamente pelo investimento no Aeroporto de São João Del-Rei. A região é considerada prioridade estratégica para o turismo nacional, segundo critérios técnicos do Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional, do Ministério do Turismo.

Os destinos indutores do desenvolvimento turístico regional são aqueles que possuem infraestrutura básica e turística e atrativos qualificados, que se caracterizam como núcleo receptor e/ou distribuidor de fluxos turísticos. Em Minas Gerais temos 4 municípios classificados como destinos indutores nacionais e 18 destinos indutores estaduais. Os destinos nacionais são os municípios de Belo Horizonte, Diamantina, Ouro Preto e Tiradentes.

Já os destinos indutores estaduais são: Araxá, Brumadinho, Caeté, Camanducaia, Capitólio, Caxambu, Governador Valadares, Ipatinga, Itabira, Juiz de Fora, Maria da Fé, Montes Claros, Poços de Caldas, Santana do Riacho, São João del-Rei, São Lourenço, Sete Lagoas e Uberlândia.



Na época do PIL, a SAC chegou a divulgar os investimentos no Aeroporto de São João del-Rei (SNJR) em função deste potencial turístico, com relatórios feitos por LabTrans e estudos contratados pelo BB:



Porém, no relatório do PAN, o Aeroporto de São João del-Rei (SNJR) só é mencionado na Tabela 7-4 – Comportamento de ΔVSPL Conjunto pela Análise combinatória - Sudoeste de Minas Gerais, página 147, que avalia seu comportamento de forma conjunta com outros aeroportos, por uma análise combinatória dos pontos da região. Contudo, pode-se criticar a metodologia utilizada pois a análise é realizada levando-se em consideração aeródromos muito distantes de Tiradentes, conforme pode ser observado na tabela abaixo:

Município do Aeroporto	Distância até	km	Desl. Rodoviário
São João del-Rei (SNJR)	Pouso Alegre (SNZA)	330	4:24
São João del-Rei (SNJR)	Varginha (SBVG)	252	3:32
São João del-Rei (SNJR)	Piumhi (SNUH)	286	4:02
São João del-Rei (SNJR)	Passos (SNOS)	357	5:14
São João del-Rei (SNJR)	Três Corações (SNVI)	245	3:26
São João del-Rei (SNJR)	Divinópolis (SNDV)	174	2:35

O Aeroporto de São João del-Rei já recebeu voos comerciais no passado, operados por empresas como a TRIP Linhas Aéreas, que conectavam a cidade a Belo Horizonte e São Paulo. Entretanto, com a descontinuidade dos serviços, o aeroporto ficou subutilizado.

Recentemente a AZUL pediu adequações para poder operar com o ATR72, o que demandaria apenas adequar a SH do pátio para o ATR72, a instalação de uma EMS-A e a homologação do procedimento RNAV. O Aeroporto tem balizamento noturno, um TPS adequado para aviação regular, já está homologado como 3C e recebeu alguns equipamentos de safety doados pela SAC.

ICAO	Município do Aeroporto	Comprimento total da PPD	Largura da PPD	Capacidade de suporte do pavimento da PPD	Área do pátio de estacionamento	Área do TPS
SNJR	SÃO JOÃO DEL REI	1400	30	16/F/B/Y/T	5250	1662

Entendemos que o CAPEX ficou em R\$ 212,6 milhões foi superestimado, pois a operação com ATR-72 atenderia a demanda do Aeroporto, com um CAPEX menor, pois na época do PIL se estimou um investimento em torno de R\$ 30 milhões (atualizados pelo INCC). Além disso, ao alegar que SNJR tem número de turistas mais baixo, se foram considerados os turistas que visitam Tiradentes. O aeroporto reduziria o tempo de deslocamento de turistas que atualmente precisam ir de carro ou ônibus a partir de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, tornando a região mais acessível.

A inclusão do aeroporto no Programa AmpliAR garantiria os investimentos necessários para que ele volte a operar de forma eficiente, beneficiando todo o Campo das Vertentes e consolidando São João del-Rei e Tiradentes como destinos turísticos de destaque no Brasil.

Pelos motivos supracitados, esta Secretaria sugere à V. Sa. que o **Aeroporto de São João Del-Rei (SNJR)** seja inserido no **Cenário de blocos de aeroportos candidatos ao AmpliAR para a segunda etapa**.

6.2.2. Aeroporto de Diamantina (SNDT), em Diamantina

Tal como o Aeródromo de São João del-Rei, o Aeroporto de Diamantina não apareceu no “Estudo Especial sobre Empreendimentos em Polos Turísticos”, página 156, onde é feito um estudo para capturar todo o potencial de um polo turístico inexplorado.

O Aeroporto de Diamantina (SNDT) é estratégico para a conectividade do Alto Jequitinhonha e para o desenvolvimento econômico e turístico da região, que inclui cidades históricas como Diamantina e Serro. Sua modernização pode impulsionar a aviação regional, facilitando o acesso de turistas, empresários e moradores a esse território rico em cultura, patrimônio e produção agropecuária. A região é considerada prioridade estratégica para o turismo nacional, segundo critérios técnicos do Estudo de Competitividade dos 65

A economia de Diamantina está muito ligada ao turismo, a maior parte do intenso fluxo turístico focado na arquitetura e importância histórica. O município possui um rico e variado ecossistema em seu entorno, com cachoeiras, trilhas seculares e uma enorme área de mata nativa, que teve a felicidade de ser protegida com a criação de Parques Estaduais. A cidade é um dos destinos da Estrada Real, um dos roteiros culturais e turísticos mais ricos do Brasil, e faz parte do circuito turístico dos Diamantes.

Diamantina é Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO e um dos principais destinos turísticos de Minas Gerais. A cidade faz parte do circuito da Estrada Real, que atrai visitantes interessados no turismo histórico, religioso e ecológico.

Na época do PIL, a SAC chegou a divulgar os investimentos no Aeroporto de Diamantina (SNDT) em função deste potencial turístico, com relatórios feitos por LabTrans e estudos contratados pelo BB:



Porém, no relatório do PAN, o Aeroporto de Diamantina (SNDT) só é mencionado na Tabela 7-1, que apresenta lista de empreendimentos do PAN 2018. Apesar de não constar na projeção de demanda 2022-2052 do PAN 2022, ele consta da projeção de demanda 2022-2052 do PNL2035 (PAN2018), onde tem previsão de quase 60 mil PAX/ano em 2052 (vide Tabela 3).

Serro, a 50 km de Diamantina, também se beneficia da infraestrutura aeroportuária, sendo um destino conhecido por seu patrimônio histórico e sua produção de queijo artesanal, um dos mais premiados do Brasil. Com um aeroporto operante, Serro poderia explorar melhor seu turismo gastronômico e cultural, atraindo mais visitantes e fortalecendo sua economia local.

E o Aeroporto de Diamantina (SNDT), com as interdições de Turmalina, Minas Novas, Santa Maria do Suaçuí e Conceição do Mato Dentro, acaba por ser uma das poucas opções na região:



O aeroporto permitiria que turistas de cidades como Belo Horizonte, Brasília e São Paulo chegassem mais rapidamente à região, sem depender de longas viagens de carro em estradas sinuosas.

O Aeroporto de Diamantina já recebeu voos comerciais no passado, operados pela TRIP Linhas Aéreas, mas atualmente está subutilizado. No extinto programa Voe Minas Gerais, Diamantina foi um dos aeroportos com maior ocupação de passageiros, evidenciando seu potencial de demanda.

A AZUL informou ter interesse em operar neste aeroporto, que tem balizamento noturno e homologado como 3C, mas carece de alguns equipamentos para poder operar com IFR.

ICAO	Município do Aeroporto	Comprimento total da PPD	Largura da PPD	Capacidade de suporte do pavimento da PPD	Área do pátio de estacionamento	Área do TPS
SNDT	DIAMANTINA	1700	30	14/F/B/X/T	9600	260

Entendemos que o CAPEX perto de R\$ 1 Bilhão foi superestimado, pois a operação com ATR-72 atenderia a demanda do

Aeroporto, com um CAPEX menor, pois na época do PIL se estimou um investimento em torno de R\$ 50 milhões (atualizados pelo INCC).

O Aeroporto de Diamantina é essencial para o desenvolvimento do turismo e da economia do Alto Jequitinhonha, conectando a região a grandes centros urbanos e potencializando o fluxo de visitantes para Diamantina e Serro. Sua inclusão no Programa AmpliAR garantiria os investimentos necessários para transformar a aviação regional e fortalecer o turismo, o agronegócio e o comércio local.

Pelos motivos supracitados, esta Secretaria sugere à V. Sa. que o **Aeroporto de Diamantina (SNDT)** seja inserido no **Cenário de blocos de aeroportos candidatos ao AmpliAR para a segunda etapa**.

7. **DA CONCLUSÃO**

Considerando o Plano Aeroviário Nacional 2024;

Considerando os dados prévios do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais – AmpliAR;

Considerando que os estudos demonstram que alguns aeroportos mineiros possuem grande potencial para inclusão na **segunda etapa do AmpliAR**, como **Patos de Minas, Pouso Alegre, Teófilo Otoni e Varginha**, considerando fatores como demanda reprimida, relevância econômica e necessidade de infraestrutura;

Considerando que os aeroportos de **Araxá, Ponte Nova, Passos e Salinas** foram identificados como candidatos para fases futuras do programa, reforçando a importância da aviação regional para a integração e o crescimento do estado.

Diante disso, a SEINFRA reforça a importância de Minas Gerais ser contemplada nas próximas etapas do AmpliAR, garantindo que aeroportos estratégicos sejam modernizados e passem a desempenhar um papel ainda mais relevante na malha aeroviária nacional. A participação da iniciativa privada será essencial para viabilizar os investimentos necessários, assegurando a eficiência operacional e a ampliação dos serviços aeroportuários.

Ante todo o exposto, salvo melhor juízo, sugere-se:

- I - A mudança para a primeira etapa do AmpliAr dos seguintes aeroportos, visando acelerar investimentos e otimizar sua operação e considerando aspectos sociais:
 - a) Aeroporto de Teófilo Otoni (SNT0)
- II - A inclusão dos seguintes aeroportos no AmpliAR na primeira etapa, considerando aspectos sociais:
 - a) Aeroporto de Salinas (SNSS)
- III - A inclusão dos seguintes aeroportos no AmpliAR na segunda etapa:
 - a) Aeroporto de Araxá (SBAX)
 - b) Aeroporto de Passos (SNOS)
 - c) Aeroporto Prefeito Octávio de Almeida Neves (SJDR), em São João del Rei
 - d) Aeroporto de Diamantina (SNDT)

Bloco 12 - MG	Salinas (SNSS)
	Teófilo Otoni (SNT0)
MG - Segunda Rodada	Araxá (SBAX)
	Patos de Minas (SNPD)
	Diamantina (SNDT)
	Passos (SNOS)
	Pouso Alegre (SNZA)
	São João del Rei (SNDR)
	Varginha (SBVG)

Este é o parecer desta área técnica, à consideração superior.

(assinado eletronicamente)

Hélio Guerra Borchardt

Diretor de Transporte Aeroviário e Hidroviário

De acordo:

(assinado eletronicamente)

Breno Longobucco

Subsecretário de Regulação de Transportes



Documento assinado eletronicamente por **Breno Longobucco, Subsecretário**, em 17/02/2025, às 18:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Guerra Borchardt, Diretor**, em 17/02/2025, às 18:28, 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 **107619472** e o código CRC **71F827EF**.