



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ESPECIAL DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS

OFÍCIO Nº 219/2025/ASPAR-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **CARLOS VERAS**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
Câmara dos Deputados - Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF - Brasil - CEP 70160-900

Assunto: **Requerimento de Informação - RIC nº 1248, de 2025, de autoria do Amom Mandel - CIDADANIA/AM**

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Ao cumprimentá-lo cordialmente, reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 150 (9757339), de 12 de maio de 2025, que encaminha o Requerimento de Informação - RIC nº 1248, de 2025, de autoria do Amom Mandel, que *"Requer informações ao Ministério de Portos e Aeroportos acerca das medidas adotadas para fiscalizar as tarifas aéreas praticadas na Região Norte, em especial no trecho entre Manaus e Parintins durante o Festival Folclórico anual."*
2. A este respeito, informo que a Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, manifestou-se por meio da Nota Técnica nº 48/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR (9738899) , contendo as informações solicitadas.
3. Por fim, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexos:

- I. Nota Técnica nº 48/2025 (9738899)

Atenciosamente,

SILVIO COSTA FILHO
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos



Documento assinado eletronicamente por **Silvio Serafim Costa Filho, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos**, em 18/06/2025, às 19:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9888296** e o código CRC **218018C1**.



Referência: Processo nº 50020.002306/2025-05



SEI nº 9888296

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS, PATRIMÔNIO E POLÍTICAS REGULATÓRIAS AEROPORTUÁRIAS

NOTA TÉCNICA Nº 48/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR

Brasília, 13 de maio de 2025.

PROCESSO Nº 50020.002306/2025-05

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 1248, de 2025.

1. INTRODUÇÃO

1. A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) solicita, por meio do Despacho nº 407/2025/SAC-MPOR, de 24 de abril de 2025 (9668755), análise e manifestação acerca do Requerimento de Informação - RIC nº 1248, de 2025, de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal AMON MANDEL (CIDADANIA/AM), que "*fr*equer informações ao Ministério de Portos e Aeroportos acerca das medidas adotadas para fiscalizar as tarifas aéreas praticadas na Região Norte, em especial no trecho entre Manaus e Parintins durante o Festival Folclórico anual" (9660436).

2. O Decreto nº 11.354, de 1º de janeiro de 2023, estabelece no art. 15 de seu Anexo I as competências deste Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias (DOPR), que incluem "*propor e avaliar políticas e diretrizes para regulação econômica de serviços aéreos, infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à sustentabilidade ambiental e à prestação adequada dos serviços*" (inciso II). Verifica-se que a demanda em tela trata de questões relacionadas à regulação econômica dos serviços aéreos. Trata-se, pois, de matéria afeta às atribuições deste Departamento.

2. ANÁLISE

3. O Exmo. Sr. Deputado Federal AMON MANDEL (CIDADANIA/AM) solicita, por meio do Requerimento de Informação - RIC nº 1248, de 2025 (9660436), "*informações ao Ministério de Portos e Aeroportos acerca das medidas adotadas para fiscalizar as tarifas aéreas praticadas na Região Norte, em especial no trecho entre Manaus e Parintins durante o Festival Folclórico anual*". O RIC nº 1248, de 2025, *in verbis*:

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 1248, DE 2025 (Do Sr. AMOM MANDEL)

Requer informações ao Ministério de Portos e Aeroportos acerca das medidas adotadas para fiscalizar as tarifas aéreas praticadas na Região Norte, em especial no trecho entre Manaus e Parintins durante o Festival Folclórico anual.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, fundamentado no artigo 50, § 2º, da Constituição Federal e nos artigos 115, inciso I, e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, após consulta à Mesa, que sejam solicitadas ao Ministro de Portos e Aeroportos, o Sr. Silvio Costa Filho, acerca das medidas adotadas para fiscalizar as tarifas aéreas praticadas na Região Norte, em especial no trecho entre Manaus e Parintins durante o Festival Folclórico anual, conforme segue:

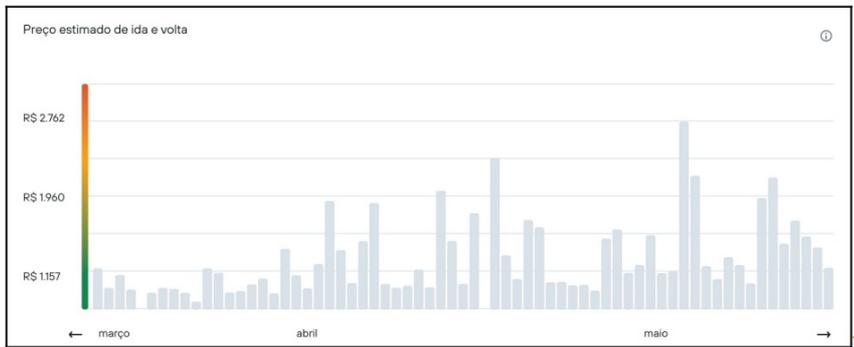
- a) Considerando as informações apresentadas neste Requerimento, o Ministério de Portos e Aeroportos possui algum estudo ou levantamento sobre a variação das tarifas aéreas praticadas na Região Norte, especialmente nos trechos entre Manaus e Parintins durante o Festival Folclórico? Caso positivo, favor disponibilizar os dados.
- b) Quais medidas têm sido adotadas para monitorar e coibir aumentos excessivos de tarifas aéreas em períodos de alta demanda, como ocorre no Festival de Parintins? Há alguma previsão de regulamentação específica para mitigar essa prática?
- c) O Ministério realiza alguma fiscalização sobre as contrapartidas exigidas das companhias aéreas que recebem incentivos fiscais estaduais e federais, como a redução do ICMS sobre o querosene de aviação? Em caso afirmativo, quais penalidades são aplicadas em caso de descumprimento?
- d) O Ministério possui dados sobre o número de voos cancelados pelas companhias aéreas na Região Norte nos últimos cinco anos? Qual foi o percentual de cancelamentos registrados nos períodos do Festival de Parintins e quais justificativas foram apresentadas pelas empresas?
- e) O Ministério tem dialogado com órgãos como a ANAC e o Ministério Público para investigar e punir práticas abusivas das companhias aéreas na Região Norte? Caso positivo, quais foram os encaminhamentos dessas articulações?
- f) O Governo Federal considera a possibilidade de revisão dos critérios para concessão de subsídios e incentivos fiscais às companhias aéreas, de forma a garantir que esses benefícios resultem em melhorias concretas no serviço prestado à população?
- g) Existe alguma ação planejada pelo Ministério para ampliar a concorrência no setor aéreo na Região Norte, de forma a reduzir os preços das passagens e evitar a concentração de mercado por poucas empresas?

Na oportunidade, solicito ainda, o encaminhamento de outras informações e/ou documentos que Vossa Excelência julgar necessário. Adicionalmente, rogo que quaisquer respostas adicionais, planilhas e documentos em geral sejam fornecidos em anexo ao ofício principal de resposta, sem que haja a necessidade de consulta a links com prazos estipulados, ou que partes das respostas sejam enviadas por meio diferentes de comunicação.

4. Em sua justificativa, o autor argumenta:

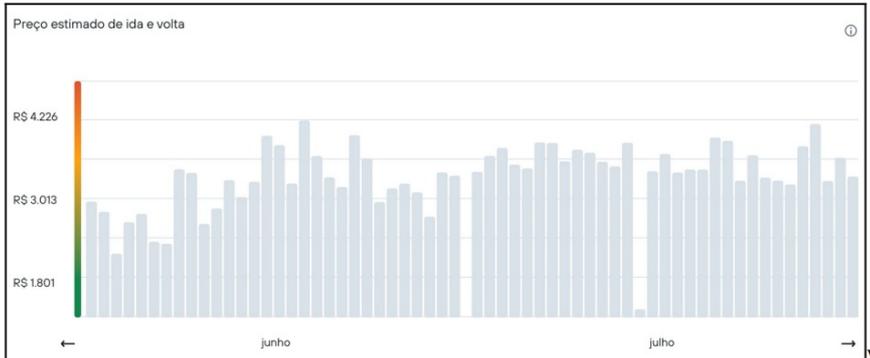
Durante debate promovido pela Confederação Nacional do Comércio (CNC) em Brasília1, no dia 26 de março de 2025, foram denunciadas práticas abusivas de companhias aéreas que operam no Amazonas, especialmente no trecho entre Manaus e Parintins durante o período do Festival Folclórico. Fora da temporada do festival, uma passagem aérea de ida e volta entre essas cidades custa, em média, entre R\$300 e R\$600. No entanto, durante o evento, os valores podem alcançar entre R\$2.500 e R\$5.000, representando um aumento de até 1.566,67% no valor das passagens, um acréscimo expressivo e potencialmente desproporcional no custo do transporte para a população da região e turistas2.

Neste ano, as apresentações dos bois Garantido e Caprichoso no Festival Folclórico de Parintins ocorrerão nos dias 27, 28 e 29 de junho. Durante esse período, os voos de Manaus para Parintins, com duração aproximada de uma hora, apresentam variações significativas nos preços das passagens aéreas. Por exemplo, para viagens de ida em 26 ou 27 de junho e retorno em 29 ou 30 de junho, os valores das passagens de ida e volta podem variar entre R\$ 3.129,98 e R\$ 5.974,48, dependendo dos horários escolhidos3. A seguir, são apresentados os valores das passagens nos três meses que antecedem o festival, permitindo uma análise da variação dos preços antes do evento. Na imagem adiante, observa-se um aumento expressivo nos preços das passagens durante o período do festival, que ocorre entre os meses de junho e julho.



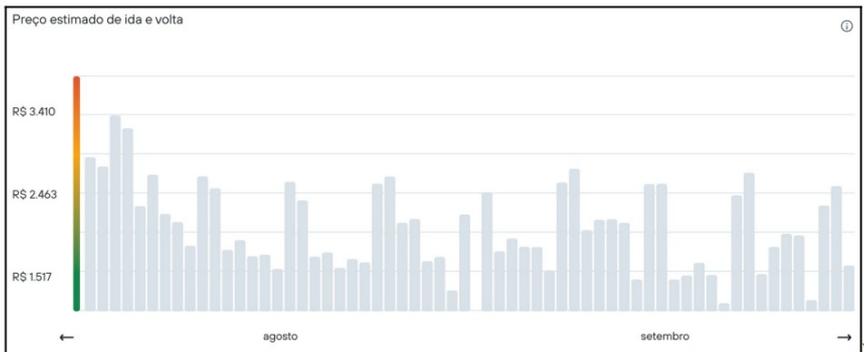
alores encontrados no site Kayak.

Na imagem adiante, observa-se um aumento expressivo nos preços das passagens durante o período do festival, que ocorre entre os meses de junho e julho.



alores encontrados no site Kayak.

Por fim, a terceira imagem exibe os valores das passagens no período posterior ao festival, evidenciando uma queda brusca nos preços após o evento.



alores encontrados no site Kayak.

A disparidade nos valores das passagens é ainda mais evidente ao comparar os preços praticados em meses consecutivos. As imagens a seguir, facilmente encontradas através de uma busca na rede de internet, demonstram que, em julho, fora do período do festival, as tarifas variam entre R\$1.359 e R\$1.645. Já em junho, durante o Festival Folclórico de Parintins, os preços sobem significativamente, atingindo valores entre R\$4.399 e R\$7.148. Essa diferença expressiva, observada com apenas um mês de intervalo, reforça o caráter abusivo dos reajustes aplicados pelas companhias aéreas e evidencia a necessidade de medidas regulatórias para evitar que a população e os turistas sejam prejudicados por práticas de mercado desproporcionais.

Use datas diferentes		Use datas diferentes	
Manaus (MAO) a Parintins (PIN)		Manaus (MAO) a Parintins (PIN)	
seg., 23 de jun. — dom., 29 de jun. Partir 2 dias antes · Voltar 1 dia antes	a partir de R\$ 7.148 Pesquisar	qua., 23 de jul. — qua., 30 de jul. Voltar 1 dia depois	a partir de R\$ 1.359 Pesquisar
dom., 22 de jun. — dom., 29 de jun. Partir 3 dias antes · Voltar 1 dia antes	a partir de R\$ 5.695 Pesquisar	qua., 23 de jul. — seg., 28 de jul. Voltar 1 dia antes	a partir de R\$ 1.645 Pesquisar
seg., 23 de jun. — sex., 27 de jun. Partir 2 dias antes · Voltar 3 dias antes	a partir de R\$ 4.399 Pesquisar	qua., 23 de jul. — dom., 27 de jul. Voltar 2 dias antes	a partir de R\$ 1.359 Pesquisar
Ver mais datas		Ver mais datas	

Preços das passagens Manaus (MAO) – Parintins (PIN) em junho e julho de 2025; Valores encontrados no site Google Flights.

Além das companhias aéreas, outros agentes do setor turístico também desempenham um papel fundamental na organização e comercialização de pacotes de viagem para o Festival Folclórico de Parintins. A Amazon Best Turismo e Eventos LTDA, por exemplo, é uma empresa especializada na organização de eventos premium e de luxo, turismo, receptivos e produções. Atuando como agência de turismo, ela está diretamente envolvida na venda de ingressos, passagens aéreas, hospedagem e outros serviços relacionados ao evento. De acordo com uma pesquisa divulgada pelo próprio site da empresa, é possível atestar a variação desproporcional dos valores durante o período folclórico em 2024.

MANAUS » PARINTINS					PARINTINS » MANAUS				
DATA	VOO	SAÍDA	CHEGADA	TARIFA*	DATA	VOO	SAÍDA	CHEGADA	TARIFA*
27/jun/24	9802	14:00	14:55	R\$ 2.570,02	27/jun/24	9803	15:45	16:40	R\$ 394,36
27/jun/24	9804	17:55	18:50	R\$ 2.570,02	27/jun/24	9805	19:45	20:40	R\$ 394,36
28/jun/24	9800	07:25	08:20	R\$ 2.570,02	28/jun/24	9801	09:00	09:55	R\$ 394,36
28/jun/24	9802	14:25	15:20	R\$ 2.570,02	28/jun/24	9803	16:00	16:55	R\$ 394,36
28/jun/24	9804	17:35	18:30	R\$ 2.570,02	28/jun/24	9805	19:10	20:05	R\$ 394,36
29/jun/24	9800	07:25	08:20	R\$ 2.570,02	29/jun/24	9801	10:45	11:40	R\$ 2.548,90
29/jun/24	9804	16:35	17:30	R\$ 2.570,02	29/jun/24	9805	18:10	19:05	R\$ 394,36
30/jun/24	9802	08:55	09:50	R\$ 2.570,02	30/jun/24	9803	10:30	11:25	R\$ 2.548,90
30/jun/24	9804	12:55	13:50	R\$ 415,48	30/jun/24	9805	14:30	15:25	R\$ 2.548,90
30/jun/24	9806	22:45	23:40	R\$ 415,48	01/jul/24	9807	00:25	01:20	R\$ 2.548,90
01/jul/24	9802	05:10	06:05	R\$ 415,48	01/jul/24	9803	06:45	07:40	R\$ 2.548,90
01/jul/24	9804	09:50	10:45	R\$ 415,48	01/jul/24	9805	11:30	12:25	R\$ 2.548,90
01/jul/24	9808	13:45	14:40	R\$ 415,48	01/jul/24	9809	15:20	16:15	R\$ 2.548,90
01/jul/24	9814	19:30	20:25	R\$ 415,48	01/jul/24	9815	22:30	23:25	R\$ 2.548,90

A disparidade nos preços persiste em 2025. A imagem a seguir apresenta a variação de preço dos voos para Parintins durante o período do festival neste ano, evidenciando não apenas um aumento expressivo em relação ao período que sucederá o evento, mas também uma elevação em comparação aos valores praticados no ano anterior.

MANAUS » PARINTINS					PARINTINS » MANAUS				
DATA	VOO	SAÍDA	CHEGADA	TARIFA*	DATA	VOO	SAÍDA	CHEGADA	TARIFA*
26/jun/25	TBD**	14:00	14:55	R\$ 2.715,68	26/jun/25	TBD**	15:45	16:40	R\$ 414,30
26/jun/25	TBD**	17:55	18:50	R\$ 2.715,68	26/jun/25	TBD**	19:45	20:40	R\$ 414,30
27/jun/25	TBD**	07:25	08:20	R\$ 2.715,68	27/jun/25	TBD**	09:00	09:55	R\$ 414,30
27/jun/25	TBD**	14:25	15:20	R\$ 2.987,24	27/jun/25	TBD**	16:00	16:55	R\$ 414,30
27/jun/25	TBD**	17:35	18:30	R\$ 2.715,68	27/jun/25	TBD**	19:10	20:05	R\$ 414,30
28/jun/25	TBD**	16:35	17:30	R\$ 2.715,68	28/jun/25	TBD**	18:50	19:05	R\$ 414,30
29/jun/25	TBD**	08:55	09:50	R\$ 2.715,68	29/jun/25	TBD**	10:30	11:25	R\$ 2.987,24
29/jun/25	TBD**	12:55	13:50	R\$ 2.715,68	29/jun/25	TBD**	14:30	15:25	R\$ 2.987,24
30/jun/25	TBD**	05:10	06:05	R\$ 414,30	30/jun/25	TBD**	06:45	07:40	R\$ 2.715,68
30/jun/25	TBD**	09:50	10:45	R\$ 414,30	30/jun/25	TBD**	11:30	12:25	R\$ 2.987,24
30/jun/25	TBD**	13:45	14:40	R\$ 414,30	30/jun/25	TBD**	15:20	16:15	R\$ 2.715,68

Diante desse cenário, o aumento exorbitante no custo do transporte aéreo é inaceitável, especialmente considerando que o festival é uma celebração cultural voltada ao lazer e à integração social. O evento, que preserva e exalta a tradição do boi-bumbá por meio da rivalidade entre os bois Garantido e Caprichoso, deveria ser acessível a todos os públicos, independentemente da classe social. No entanto, os preços elevados das passagens acabam excluindo grande parte da população, limitando o acesso a uma manifestação cultural de extrema relevância para a identidade amazônica e contrariando o caráter inclusivo e democrático que o festival deveria promover.

Nesse ínterim, vale mencionar que, de acordo com dados apresentados pela CNC4, o preço das passagens aéreas acumula alta de 118% desde o início da pandemia, sendo que, na Região Norte, esse aumento chega a 328%. Além disso, a atual malha aérea é concentrada nos grandes centros urbanos, o que limita o crescimento do turismo regional e reduz drasticamente a concorrência. Essa concentração é evidenciada pelo domínio de três companhias aéreas que controlam 99,8% do mercado nacional. Como resultado, os consumidores acabam pagando mais caro, mesmo diante de um cenário de demanda aquecida.

Conforme mencionado pelo presidente do Sistema CNC-Sesc-Senac, José Roberto Tadros, no evento promovido pela CNC, a aviação regional deve ser considerada uma ferramenta essencial de integração nacional, e não um serviço de luxo. Em muitas regiões, particularmente no Norte, as rodovias são escassas ou estão em condições precárias, tornando o transporte aéreo a única opção viável para deslocamento de pessoas e mercadorias.

Além do aumento significativo nas tarifas, verifica-se que as companhias aéreas que operam na região são beneficiadas por incentivos fiscais concedidos pelo Governo do Estado do Amazonas, como a redução da alíquota do ICMS sobre o querosene de aviação, estabelecida no Decreto nº 36.668/165. Em contrapartida, essas empresas deveriam cumprir condições específicas, como a manutenção de voos regulares e a oferta de tarifas mais acessíveis. No entanto, há diversos relatos de cancelamentos de voos, impactando negativamente os passageiros e comprometendo o acesso ao transporte aéreo na região.

A título de exemplo, em junho de 2023, os renomados levantadores de toadas Israel Paulain e Sebastião Jr. tiveram seus voos cancelados pela Azul Linhas Aéreas sem aviso prévio, sendo impedidos de embarcar para Parintins a tempo da tradicional saída do Boi Garantido no Dia dos Namorados. Na ocasião, Paulain expressou insatisfação com o cancelamento, destacando a importância de voos regulares durante o período do festival. Nesse ínterim, situações como essa geram transtornos não apenas aos consumidores, mas também afetam diretamente o turismo, a cultura e a economia local, que dependem da mobilidade aérea para garantir a presença de artistas, visitantes e profissionais envolvidos na realização do evento.

Dessa forma, buscando cumprir o meu papel representativo dos interesses da sociedade, entendo que é crucial assegurar a transparência, esclarecer dúvidas e estimular a fiscalização, logo, faz-se necessária a solicitação de informações acerca da situação, respeitando o interesse público e visando garantir um sistema mais justo, acessível e eficiente para todos os brasileiros.

Compreendendo que o acesso aos dados da administração pública é um direito garantido pelo artigo 5º da Constituição Federal e por diversos normativos do país, como a Lei de Responsabilidade Fiscal e a Lei de Acesso à Informação (Lei Federal nº 12.527/2011), que assegura o recebimento de informações a qualquer cidadão, sem necessidade de justificativa, abrangendo ações governamentais e dados orçamentários.

Considerando a extrema importância da matéria e a necessidade que o cidadão possui em ter acesso a informações relacionadas ao tema, para poder avaliar se as políticas estão sendo efetivadas e se as prioridades do governo estão alinhadas com as suas necessidades, solicito as informações aqui requeridas e o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente requerimento de informações.

5. Proceder-se-á, em seguida, à análise de cada um dos questionamentos encaminhados por meio do referido Requerimento de Informação.

a) Considerando as informações apresentadas neste Requerimento, o Ministério de Portos e Aeroportos possui algum estudo ou levantamento sobre a variação das tarifas aéreas praticadas na Região Norte, especialmente nos trechos entre Manaus e Parintins durante o Festival Folclórico? Caso positivo, favor disponibilizar os dados.

6. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e dá outras providências, estabelece no caput de seu art. 49 que "na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária". O § 1º do art. 49, por sua vez, prevê que "a autoridade de aviação civil poderá exigir dos prestadores de serviços aéreos que lhe comuniquem os preços praticados, conforme regulamentação específica". O registro das tarifas referentes aos serviços aéreos regulares é disciplinado, nesse sentido, pela Resolução ANAC nº 140, de 9 de março de 2010, e pela Portaria nº 2.923/SAS, de 27 de outubro de 2016. Sua divulgação, por sua vez, é regulamentada pela Resolução ANAC nº 437, de 26 de julho de 2017, que prevê, conforme seu art. 1º, que os dados "serão divulgados após o seu devido processamento para livre e irrestrito acesso de qualquer interessado".

7. O monitoramento das tarifas aéreas é conduzido tanto em caráter geral quanto em resposta a demandas específicas, por meio da análise de dados disponibilizados na plataforma de Dados Abertos da ANAC, com a finalidade precípua de subsidiar a formulação, a implementação e a avaliação de políticas públicas, sem que tal acompanhamento implique, por si só, qualquer intervenção nos mecanismos de precificação definidos pelo mercado — algo que, como exposto anteriormente, conflitaria com o disposto no art. 49 da Lei nº 11.182/2005.

8. Os dados relativos às tarifas aéreas comercializadas desde 2002 são disponibilizados pela ANAC em seu Painel de Tarifas Aéreas (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/tarifas-aereas>).

b) Quais medidas têm sido adotadas para monitorar e coibir aumentos excessivos de tarifas aéreas em períodos de alta demanda, como ocorre no Festival de Parintins? Há alguma previsão de regulamentação específica para mitigar essa prática?

9. Como destacado na resposta ao questionamento "a", a Lei nº 11.182/2005, estabelece no caput de seu art. 49 o regime de liberdade tarifária no transporte aéreo brasileiro. O texto original do Projeto de Lei nº 62, de 2004 (nº 3.846/2000 na Câmara dos Deputados), previa em seu art. 49, § 2º (vetado) que, "constatando aumento

abusivo das tarifas ou práticas prejudiciais à competição, a ANAC poderá estabelecer tarifas máximas ou mínimas para as linhas onde verificar irregularidade, sem prejuízo das sanções cabíveis".

10. Tal dispositivo foi vetado conforme as seguintes razões apresentadas na Mensagem nº 632, de 27 de setembro de 2005:

Ouvidos, os Ministérios da Justiça e da Fazenda manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo:

§ 2º do art. 49

"Art. 49.

§ 2º Constatando aumento abusivo das tarifas ou práticas prejudiciais à competição, a ANAC poderá estabelecer tarifas máximas ou mínimas para as linhas onde verificar irregularidade, sem prejuízo das sanções cabíveis.

Razões de veto

"A defesa da concorrência no País está estruturada em torno de um sistema, o chamado Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC, cujo modelo institucional abarca, no âmbito do Ministério da Justiça, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE e a Secretaria de Direito Econômico - SDE e, na estrutura do Ministério da Fazenda, a Secretaria de Acompanhamento Econômico.

Ora, tratando-se de um sistema, como cediço – e por definição –, há de ser visto e compreendido como um todo harmônico, composto de elementos coordenados entre si e regidos por normas comuns, tendo em vista um determinado fim.

A legislação que rege o SBDC não prevê exclusões ou exceções no que se refere a seu escopo de atuação. A competência para julgar condutas anticompetitivas, em todos os setores da economia, é do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, inclusive em setores regulados por agências.

Observamos ainda os termos do Projeto de Lei nº 3.337, de 2004, de autoria do Poder Executivo, em tramitação no Congresso Nacional, que dispõe sobre '... a gestão, a organização, o controle social das Agências Reguladoras, etc.', em cujo teor se prevê capítulo específico para tratar da 'interação entre as agências reguladoras e os órgãos de defesa da concorrência' (Capítulo III, do Projeto de Lei nº 3.337, de 2004), sempre no sentido de estabelecer o funcionamento harmônico entre tais órgãos.

Assim, a disposição irá acarretar conflitos de competência. Imagine-se a hipótese de a agência estipular preços mínimos para uma empresa acusada de estar praticando preços predatórios e a mesma empresa ser absolvida pelo CADE por essa prática.

Por fim, o dispositivo é contraditório com o art. 6º, o qual estabelece que se a ANAC 'tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis' ou seja, não se prevê que as providências sejam tomadas pela própria ANAC."

11. Cabe ressaltar, portanto, que o Poder Público — seja por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) ou da ANAC — não possui a prerrogativa de intervir na definição das tarifas praticadas pelas empresas aéreas, na medida em que operam sob regime de liberdade tarifária, conforme estabelece o art. 49 da Lei nº 11.182/2005. Ademais, destaca-se que a liberdade tarifária constitui um dos principais pilares regulatórios do setor, ao lado da liberdade de definição de rotas, e tem contribuído para a eficiência operacional, a diversificação da oferta e a ampliação do acesso ao transporte aéreo.

12. Não obstante, o MPor tem buscado implementar um conjunto de políticas públicas que, alinhadas às diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil — PNAC (aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009), buscam incentivar o desenvolvimento e a expansão da aviação regional, bem como estimular o uso do modal aéreo para transporte de passageiros, carga e mala postal — dentre elas, a redução de custos operacionais e financeiros das empresas aéreas e os investimentos diretos e indiretos em infraestrutura aeroportuária.

13. Entre as ações realizadas, destaca-se, em especial, a interlocução constante que este Ministério tem mantido com as empresas aéreas nacionais e estrangeiras, de modo a facilitar as ações necessárias para que haja a ampliação da conectividade e o adensamento da malha aérea brasileira, bem como a realização de investimentos diretos e indiretos (por meio de concessões) em infraestrutura aeroportuária e a promoção de uma agenda de competitividade para a aviação civil brasileira. Nesse sentido, convém destacar medidas implementadas desde 2023, como a criação do programa Voa Brasil, que tem como foco facilitar o acesso de aposentados e pensionistas aos serviços de transporte aéreo doméstico.

14. No âmbito da política setorial, o MPor tem se concentrado na formulação de medidas para a redução dos custos operacionais das empresas aéreas nacionais. Além disso, o Ministério está ativamente envolvido na busca de soluções para mitigar os custos elevados do querosene de aviação — QAV, que constitui o principal item de custo operacional das empresas aéreas. A redução dos custos operacionais é considerada estratégica para o fortalecimento da competitividade do setor aéreo nacional no contexto global.

15. Para além disso, convém destacar medidas complementares que foram instituídas com o apoio do Congresso Nacional, como a aprovação da Lei nº 14.978, de 18 de setembro de 2024, que alterou a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, de modo a permitir a concessão de empréstimos aos prestadores de serviços aéreos regulares. A partir da publicação do Decreto nº 12.293, de 6 de dezembro de 2024, o Governo Federal vem empreendendo esforços na regulamentação do referido diploma legal com o intuito de assegurar que a nova política pública contribua de maneira definitiva para a melhoria dos serviços de transporte aéreo no país.

16. Simultaneamente, em cooperação com a ANAC, o MPor tem promovido uma série de aprimoramentos no marco regulatório da aviação civil brasileira. Essas ações regulatórias estão voltadas para a criação de um ambiente normativo que promova a expansão da oferta de serviços aéreos, com o intuito de viabilizar a redução tarifária e aumentar o acesso da população ao transporte aéreo. A revisão regulatória inclui a simplificação de procedimentos, a modernização de normas de segurança e de processos de certificação e fiscalização, sempre em consonância com os melhores padrões internacionais. Essa revisão inclui a flexibilização de requisitos operacionais para aeronaves menores, que são mais adequadas para a operação em aeroportos regionais.

17. Outra iniciativa a cargo desta Pasta é o Programa Ampliar, programa inovador que visa atrair investimentos privados e promover o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária regional, garantindo maior acessibilidade e integração em diversas regiões do país. O programa se baseia no Plano Aeroviário Nacional (PAN), um instrumento de planejamento estratégico que identifica os aeroportos prioritários para receber investimentos, estabelece projeções de demanda e analisa as necessidades de infraestrutura. A previsão inicial é que cerca de 101 aeroportos do PAN sejam incluídos no programa, assegurando a melhoria da infraestrutura de forma ampla no país.

18. O programa permitirá que aeroportos regionais se beneficiem do modelo federal de concessões aeroportuárias, que tem viabilizado a construção de terminais modernos, a ampliação da oferta de serviços aéreos, o aumento da capacidade operacional e ganhos significativos em produtividade, gestão, eficiência e competitividade, além de maior celeridade nas compras e contratações necessárias às operações. A estimativa inicial é que o programa promova investimentos privados da ordem de R\$ 3,4 bilhões somente na primeira etapa, consolidando-se como um marco para a aviação regional.

c) O Ministério realiza alguma fiscalização sobre as contrapartidas exigidas das companhias aéreas que recebem incentivos fiscais estaduais e federais, como a redução do ICMS sobre o querosene de aviação? Em caso afirmativo, quais penalidades são aplicadas em caso de descumprimento?

19. A redução do ICMS incidente sobre o querosene de aviação configura política tributária de competência exclusiva dos Estados, nos termos do art. 155, inciso II, da Constituição Federal. Trata-se, portanto, de incentivo fiscal cuja concessão, regulamentação e eventual exigência de contrapartidas junto às empresas aéreas são estabelecidas por legislação estadual específica, não cabendo ao Poder Executivo federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos ou da Agência Nacional de Aviação Civil, exercer fiscalização, exigir obrigações acessórias ou aplicar sanções relacionadas a tais contrapartidas. Dessa forma, o MPor não realiza fiscalização sobre contrapartidas decorrentes de benefícios fiscais estaduais, tampouco aplica penalidades nesse contexto, uma vez que tais medidas não se inserem na esfera de competência da administração pública federal.

20. Ademais, não existem, no âmbito do MPor, políticas de incentivo fiscal análogas àquelas implementadas pelos Estados em relação à redução do ICMS sobre o QAV. Consequentemente, o Ministério não concede incentivos fiscais dessa natureza, tampouco estabelece contrapartidas vinculadas a benefícios tributários. Sua atuação, como destacado anteriormente, concentra-se na formulação de políticas públicas de aviação civil, no planejamento da infraestrutura aeroportuária e na articulação institucional com demais órgãos e entes federativos, respeitando os limites constitucionais de sua competência.

d) O Ministério possui dados sobre o número de voos cancelados pelas companhias aéreas na Região Norte nos últimos cinco anos? Qual foi o percentual de cancelamentos registrados nos períodos do Festival de Parintins e quais justificativas foram apresentadas pelas empresas?

21. A Lei nº 11.182/2005, atribui à Agência Nacional de Aviação Civil, em seu art. 8º, inciso X, a competência para regular e fiscalizar os serviços aéreos no Brasil. Entre essas atribuições, inclui-se o monitoramento dos indicadores de desempenho das operações, como atrasos e cancelamentos de voos. Cabe à ANAC, portanto, acompanhar e divulgar esses dados de forma sistemática, assegurando a transparência e a qualidade do serviço prestado.

22. Com esse objetivo, a Agência disponibiliza a Consulta Interativa — Pontualidade e Regularidade, ferramenta que permite ao usuário acessar informações atualizadas sobre o desempenho das companhias aéreas e dos aeroportos em relação à pontualidade e à regularidade dos voos. A plataforma está disponível no endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/passageiros/consulta-interativa-pontualidade-e-regularidade>. A Consulta Interativa utiliza dados da base

23. Em 2024, o Festival Folclórico de Parintins ocorreu entre os dias 28 e 30 de junho. A tabela a seguir consolida os dados operacionais dos voos com origem ou destino no Aeroporto Júlio Belém (SWPI), no município de Parintins, no período de 21 de junho a 3 de julho de 2024, detalhando o número diário de voos realizados, cancelados e classificados conforme o nível de pontualidade na chegada.

Tabela 1 - Quantitativo diário de voos com origem ou destino no Aeroporto de Parintins (SWPI) durante o período do Festival Folclórico de 2024 em relação à situação de chegada no aeroporto de origem ou destino

DATA	Situação do voo								Total de voos no dia
	Antecipado	Pontual	Realizado (sem informação sobre atrasos ou cancelamentos)	Atraso 30-60 minutos	Atraso 60-120 minutos	Atraso 120-240 minutos	Atraso > 240 minutos	Cancelado	
21/06/2024	1	1							2
22/06/2024	2								2
23/06/2024	2								2
24/06/2024	7	1	2	1	1			1	13
25/06/2024	1	2	1	1		4	7	1	17
26/06/2024	21	13	4	1				1	40
27/06/2024	24	6	7		1			4	42
28/06/2024	25	7	4					1	37
29/06/2024	15	20	3	5	2			1	46
30/06/2024	12	1						1	14
01/07/2024	2								2
02/07/2024	2								2
03/07/2024	2								2
Total do período	116	51	21	8	4	4	7	10	221

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil (Voo Regular Ativo).
Elaboração: DOPR/SAC/MPOR

24. Observa-se concentração mais elevada de operações aéreas com origem ou destino no aeroporto de Parintins no intervalo compreendido entre os dias 24 e 30 de junho de 2024. Nesse período, foram contabilizados 209 (duzentos e nove) voos, dos quais 10 (dez) foram cancelados, representando 4,78% do total. Os voos com atraso entre 30 e 60 minutos corresponderam a 3,83%, enquanto aqueles com atraso entre 60 e 120 minutos e entre 120 e 240 minutos representaram, respectivamente, 1,91% cada. Já os voos com atraso superior a 240 minutos totalizaram 3,35% do volume observado. Os dados disponibilizados pela ANAC não incluem as justificativas apresentadas pelas companhias aéreas para os atrasos e os cancelamentos dos voos analisados na Tabela 1.

e) O Ministério tem dialogado com órgãos como a ANAC e o Ministério Público para investigar e punir práticas abusivas das companhias aéreas na Região Norte? Caso positivo, quais foram os encaminhamentos dessas articulações?

25. O Ministério de Portos e Aeroportos tem promovido, por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil, o diálogo com a Agência Nacional de Aviação Civil para o aprimoramento das normas que regulam o transporte aéreo no Brasil, visando à prevenção de condutas que possam gerar litígios, contribuindo para maior segurança jurídica e eficiência no setor aéreo. Deve-se ressaltar, não obstante, que compete à ANAC, nos termos do art. 8º, inciso X, da [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#), regular e fiscalizar os serviços aéreos, incluindo a regulamentação dos direitos e deveres dos passageiros e empresas aéreas. Nesse sentido, a Agência publicou a [Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016](#), que disciplina as Condições Gerais de Transporte Aéreo, abrangendo direitos e deveres das partes contratantes em situações de atraso, cancelamento e interrupção de voos, além da preterição de passageiros. O normativo impõe às transportadoras a obrigação de reacomodação dos passageiros em outro voo próprio ou de empresa congênera, assim como a prestação de assistência material quando aplicável. Tais disposições visam assegurar a continuidade do serviço e mitigar os impactos de eventuais falhas na execução do transporte aéreo, como atrasos e cancelamentos.

26. No que se refere à fiscalização e ao monitoramento do cumprimento da regulamentação vigente, a ANAC mantém um conjunto de ações estratégicas, incluindo inspeções presenciais e remotas em operadores aeroportuários e transportadoras aéreas, além do acompanhamento sistemático das reclamações registradas na plataforma [Consumidor.gov.br](#). A Agência também realiza fiscalização de contratos e sítios eletrônicos das empresas aéreas, verificando a conformidade das informações prestadas aos consumidores e a aderência aos normativos em vigor. Paralelamente, adota medidas preventivas e corretivas, promovendo revisões normativas periódicas e aplicando sanções administrativas às entidades reguladas em casos de descumprimento reiterado das obrigações regulatórias.

27. A regulamentação em vigor decorreu de um processo normativo estruturado, iniciado em 2013, que envolveu a condução de estudos técnicos detalhados, *benchmarking* internacional e análise de impacto regulatório, garantindo a compatibilidade das disposições estabelecidas com o Código de Defesa do Consumidor ([Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990](#)) e a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo [Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009](#). As regras atuais estabelecem mecanismos de incentivo e penalização que desencorajam práticas como cancelamentos arbitrários e atrasos injustificados, impondo custos às transportadoras que não cumprem integralmente suas obrigações.

28. Além das ações já implementadas, a ANAC iniciou um estudo de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), previsto na Agenda Regulatória 2025-2026, com o propósito de revisar e aprimorar a Resolução ANAC nº 400/2016. Esse processo tem por objetivo avaliar os impactos do normativo e, se necessário, propor ajustes que garantam o equilíbrio entre a proteção dos consumidores, a competitividade do setor e a sustentabilidade da aviação civil no país.

29. Por fim, ressalta-se que o MPor vem adotando medidas concretas para apoiar a redução da judicialização no setor aéreo, priorizando a utilização de mecanismos alternativos de resolução de conflitos e o fortalecimento da interlocução com os órgãos de defesa do consumidor. Entre essas medidas, destacam-se a promoção da plataforma [consumidor.gov.br](#) como ferramenta central para a mediação direta entre consumidores e companhias aéreas; a implementação de iniciativas de capacitação e sensibilização junto às empresas para garantir maior observância aos direitos previstos no Código de Defesa do Consumidor; e a articulação com a Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), do Ministério da Justiça e Segurança Pública, para a criação de políticas integradas voltadas à solução extrajudicial de disputas.

f) O Governo Federal considera a possibilidade de revisão dos critérios para concessão de subsídios e incentivos fiscais às companhias aéreas, de forma a garantir que esses benefícios resultem em melhorias concretas no serviço prestado à população?

30. As diretrizes que orientam a atuação do Ministério de Portos e Aeroportos em relação ao setor aéreo estão fundamentadas na Política Nacional de Aviação Civil, aprovada pelo [Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009](#), que estabelece os princípios para o desenvolvimento sustentável, eficiente e integrado da aviação civil no território nacional. A PNAC busca promover um ambiente regulatório estável e orientado pelo equilíbrio entre a livre iniciativa, a segurança operacional, a ampliação da conectividade e a eficiência econômica, respeitando o regime de liberdade tarifária e de rotas previsto na Lei nº 11.182/2005.

31. Nesse contexto, as medidas adotadas pelo Poder Executivo federal têm por finalidade estruturar o setor de forma a garantir a previsibilidade regulatória, o estímulo à concorrência, o acesso da população ao transporte aéreo e a sustentabilidade econômica das operações. A atuação do Governo Federal concentra-se na formulação de políticas públicas que favoreçam a expansão da malha aérea, a modernização da infraestrutura aeroportuária, o fomento à aviação regional e a racionalização de custos sistêmicos, contribuindo para a melhoria contínua dos serviços. Todas as ações são orientadas por critérios técnicos, jurídicos e econômicos definidos no âmbito da política pública setorial, com ênfase na eficiência alocativa, no uso racional dos recursos públicos e na integração do transporte aéreo ao desenvolvimento nacional. O foco está na criação de um ambiente institucional que favoreça a adaptação do setor às dinâmicas de mercado, com ênfase na qualidade do serviço prestado e na ampliação do acesso da população brasileira ao transporte aéreo.

32. Adicionalmente, ressalta-se que a concessão de subvenções econômicas pela União observa os critérios legais estabelecidos na legislação orçamentária e financeira, bem como nas normas que regem a execução orçamentária e a destinação de recursos públicos. Qualquer política que envolva a transferência de recursos da União a agentes privados, inclusive no setor aéreo, deve estar amparada em previsão legal específica, com definição clara dos objetivos, critérios de elegibilidade, instrumentos de controle e mecanismos de avaliação de resultados, conforme exigido pelo ordenamento jurídico.

g) Existe alguma ação planejada pelo Ministério para ampliar a concorrência no setor aéreo na Região Norte, de forma a reduzir os preços das passagens e evitar a concentração de mercado por poucas empresas?

33. Para além do que já foi exposto, deve-se destacar que existem medidas em andamento no âmbito do MPOR para regulamentar a [Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025](#), que "Institui o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo (IS); cria o Comitê Gestor do IBS e altera a legislação tributária". A referida lei define o transporte aéreo regional em seu art. 284, § 1º, inciso VIII, como sendo "a aviação doméstica com voos com origem ou destino na Amazônia Legal ou em capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona ou centros locais, assim definidos pelo IBGE, e na forma regulamentada pelo Ministério de Portos e Aeroportos".

34. Nesse sentido, a Amazônia Legal, por exemplo, é delimitada pelo art. 2º da Lei Complementar nº 124, de 3 de janeiro de 2007, abrangendo os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Rondônia, Roraima, Tocantins, Pará, além da porção do estado do Maranhão localizada a oeste do Meridiano 44º. Por sua vez, as capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona e centros locais são definidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no estudo "Regiões de Influência das Cidades" (REGIC), que estabelece a hierarquia e as áreas de influência urbana no Brasil.

35. Na edição mais recente do REGIC (2018), os municípios brasileiros foram classificados com base em seu grau de influência e polarização no território nacional, organizados em cinco categorias:

I - **Metrópoles:** são os 15 principais centros urbanos, cujos fluxos de influência alcançam todas as cidades do país. A região de influência das Metrópoles é ampla e cobre toda a extensão territorial do país, com áreas de sobreposição em determinados contatos. As Metrópoles se subdividem em três níveis – grande metrópole nacional (apenas São Paulo/SP), metrópole nacional (apenas Brasília/DF e Rio de Janeiro/RJ), metrópole (ex. Belo Horizonte/MG, Fortaleza/CE, Porto Alegre/RS) etc;

II - **Capitais Regionais:** são os centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com as Metrópoles. Ao todo, 97 cidades foram classificadas como Capitais Regionais em todo o país, com três subdivisões – capital regional A (ex. Ribeirão Preto/SP), capital regional B (ex. Palmas/TO) e capital regional C (ex. Boa Vista/RR);

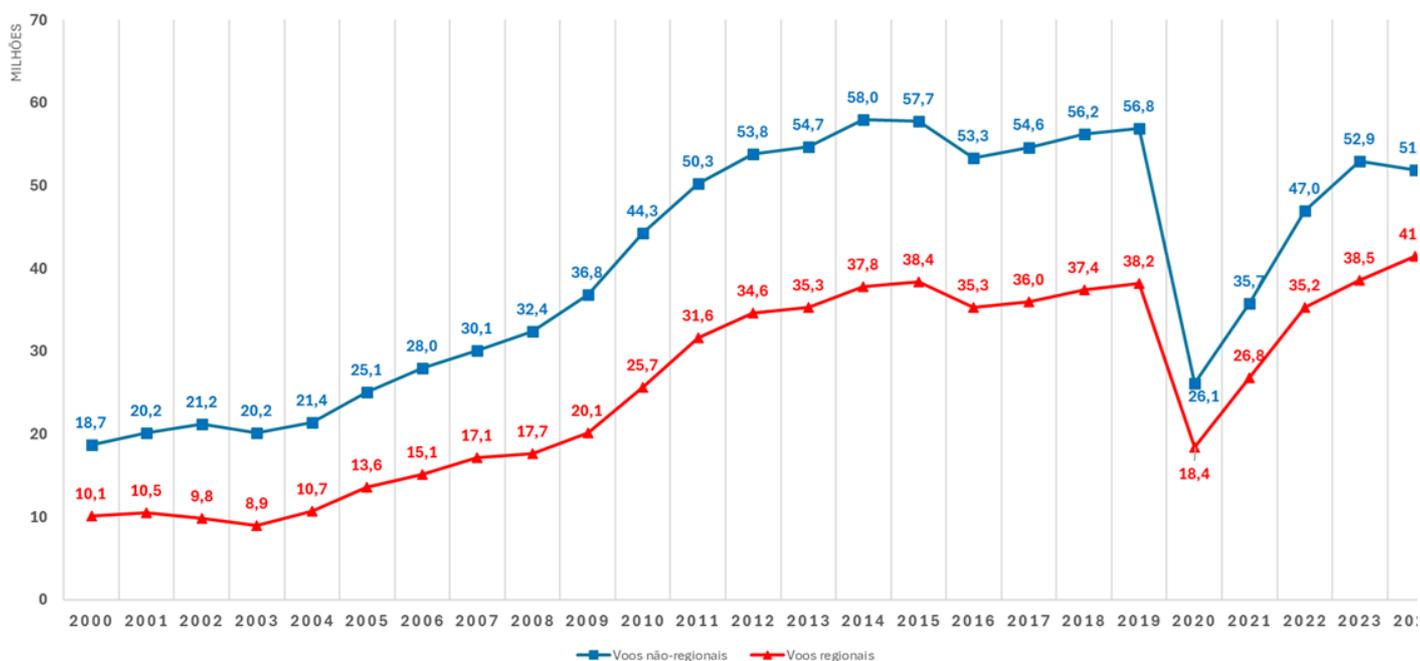
III - **Centros Sub-Regionais:** cidades que possuem atividades de gestão menos complexas, com áreas de influência de menor extensão que as das capitais regionais e com média populacional de 85 mil habitantes. Este nível se divide em dois grupos – Centro Sub-Regional A e Centro Sub-Regional B;

IV - **Centros de Zona:** cidades caracterizadas por menores níveis de atividades de gestão, com média populacional de 30 mil habitantes e subdivididas em dois conjuntos – Centro de Zona A e Centro de Zona B; e

V - **Centros Locais:** cidades que exercem influência restrita aos seus próprios limites territoriais, podendo atrair alguma população moradora de outras cidades para temas específicos, mas não sendo destino principal de nenhuma outra cidade.

36. Nos termos do critério estabelecido pela Lei Complementar nº 214/2025, constata-se que, no exercício de 2024, o segmento da aviação regional registrou o maior quantitativo histórico de passageiros transportados em voos domésticos regionais, totalizando aproximadamente 41,5 milhões de embarques. Tal volume supera o verificado em 2019 — último ano anterior à eclosão da pandemia de Covid-19 —, quando foram transportados cerca de 38,2 milhões de passageiros, conforme o Gráfico 1, a seguir — ou seja, um crescimento de 8,6% em 2024 em relação a 2019.

Gráfico 1 - Quantidade de passageiros transportados em voos regionais e não-regionais domésticos, conforme classificação de aviação regional adotada pela Lei Complementar nº 214/2025, de 2000 a 2024



Fonte: ANAC (Dados Estatísticos do Transporte Aéreo; disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/voos-e-operacoes-aereas/dados-estatistic-do-transporte-aereo>)

Elaboração: DOPR/SAC/MPOR

37. A retomada do segmento a partir do ano de 2023 decorre, entre outros fatores, da implementação de medidas indutoras por parte do Poder Executivo Federal, notadamente por intermédio do Ministério de Portos e Aeroportos e da Agência Nacional de Aviação Civil.

3. CONCLUSÃO

38. Recomenda-se o envio da presente nota técnica à Câmara dos Deputados em atenção ao Requerimento de Informação nº 1.248, de 2025, de autoria do Exmo.

Sr. Deputado Federal AMON MANDEL (CIDADANIA/AM), que "[r]equer informações ao Ministério de Portos e Aeroportos acerca das medidas adotadas para fiscalizar as tarifas aéreas praticadas na Região Norte, em especial no trecho entre Manaus e Parintins durante o Festival Folclórico anual" (9660436).

À consideração superior.

GUSTAVO PACHECO FORTES FLEURY
Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

FELIPE FREIRE DA COSTA
Coordenador-Geral

De acordo. Encaminhem-se os autos à Secretaria Nacional de Aviação Civil a fim de que sejam adotadas as providências cabíveis.

DANIEL RAMOS LONGO
Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Ramos Longo, Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias**, em 04/06/2025, às 11:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Freire da Costa, Coordenador Geral**, em 04/06/2025, às 12:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Pacheco Fortes Fleury, Especialista de Políticas Públicas**, em 04/06/2025, às 13:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9738899** e o código CRC **512BA2CA**.



Referência: Processo nº 50020.002306/2025-05



SEI nº 9738899

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: