



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

OFÍCIO Nº 137/2024/ASPAR-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **LUCIANO BIVAR**
Primeiro - Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: **Requerimento de Informação - RIC nº 191/2024, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM).**

Senhor Primeiro - Secretário,

Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 26, de 05 de março de 2024, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 191/2024, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), que requer informações a respeito da suspensão de voos entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO).

A este respeito, encaminho para conhecimento a Nota Técnica nº 49/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC - MPOR (8203019), contendo informações detalhadas sobre o assunto em questão.

Por fim, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexos:

Nota Técnica nº 49 (8203019)

Atenciosamente,

SÍLVIO SERAFIM 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 10/04/2024, às 19:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2405575>

Ofício 137 (8236487)

SEI 90620.001352/2024-06 / pg. 1

2405575



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](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 **8236187** e o código CRC **58A355F8**.



Referência: Processo nº 50020.001352/2024-06



SEI nº 8236187

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2405575>

Ofício 187 (8236187)

SEI 50020.001352/2024-06 / pg. 2

2405575



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

NOTA TÉCNICA Nº 49/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC - MPOR

Brasília, 01 de abril de 2024.

PROCESSO Nº 50020.001352/2024-06

INTERESSADO: ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS - ASPAR/MPOR

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 191, de 2024, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), que "Requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito da suspensão de voos entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO)".

1. INTRODUÇÃO.

1. O Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), por meio do Despacho nº 198/2024/GAB-SAC-MPOR/SAC - MPOR, de 12 de março de 2024 (8136458), faz referência ao Despacho nº 188/2024/GAB-SAC-MPOR/SAC - MPOR (8128256), por meio do qual solicitou análise e manifestação quanto ao Requerimento de Informação – RIC nº 191, de 2024, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), que *"Requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito da suspensão (sic) de voos entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO)"* (8062446).

2. Cumpre destacar que compete a este Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias (DOPR), nos termos do art. 15, inciso II, do Anexo I ao Decreto nº 11.354, de 1º de janeiro de 2023, *"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"*. Nesse sentido, constitui atribuição deste Departamento o exame da matéria.

2. ANÁLISE.

3. O Exmo. Sr. Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM) solicita ao Exmo. Sr. Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, por meio do Requerimento de Informação nº 191, de 2024 (8062446), as seguintes informações a respeito da suspensão de voos entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO):

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 191, DE 2024

Requer informações ao Ministério de Portos e Aeroportos acerca do encarecimento das passagens aéreas, principalmente para a região norte do Brasil, e as estratégias que o Governo Federal está considerando para solucionar essa questão.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro seja encaminhado ao Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito da suspensão (sic) de voos entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO).

- 1) O Ministério, por meio da ANAC, está em tratativas com as companhias aéreas para tratar a respeito da rota Manaus-Porto Velho?
- 2) Como o Ministério pretende resolver a escassez de voos no Norte do país?
- 3) Há perspectiva para que a rota Manaus-Porto Velho não seja descontinuada?

4. Inicialmente, cumpre esclarecer que a [Lei nº 11.182, de 25 de setembro de 2005](#), que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), estabelece em seu art. 48, § 1º, que *"fica assegurada às empresas prestadoras de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na Anac, observadas exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado editadas pela Anac"*. O caput do art. 49, por sua vez, determina que prevalecerá o regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos. Abaixo, transcreve-se a íntegra de ambos os dispositivos:

Art. 48 (VETADO)

§ 1º Fica assegurada às empresas prestadoras de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na Anac, observadas exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado editadas pela Anac.

Art. 49 Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoText=50020.001352/2024-06> / pg. 3

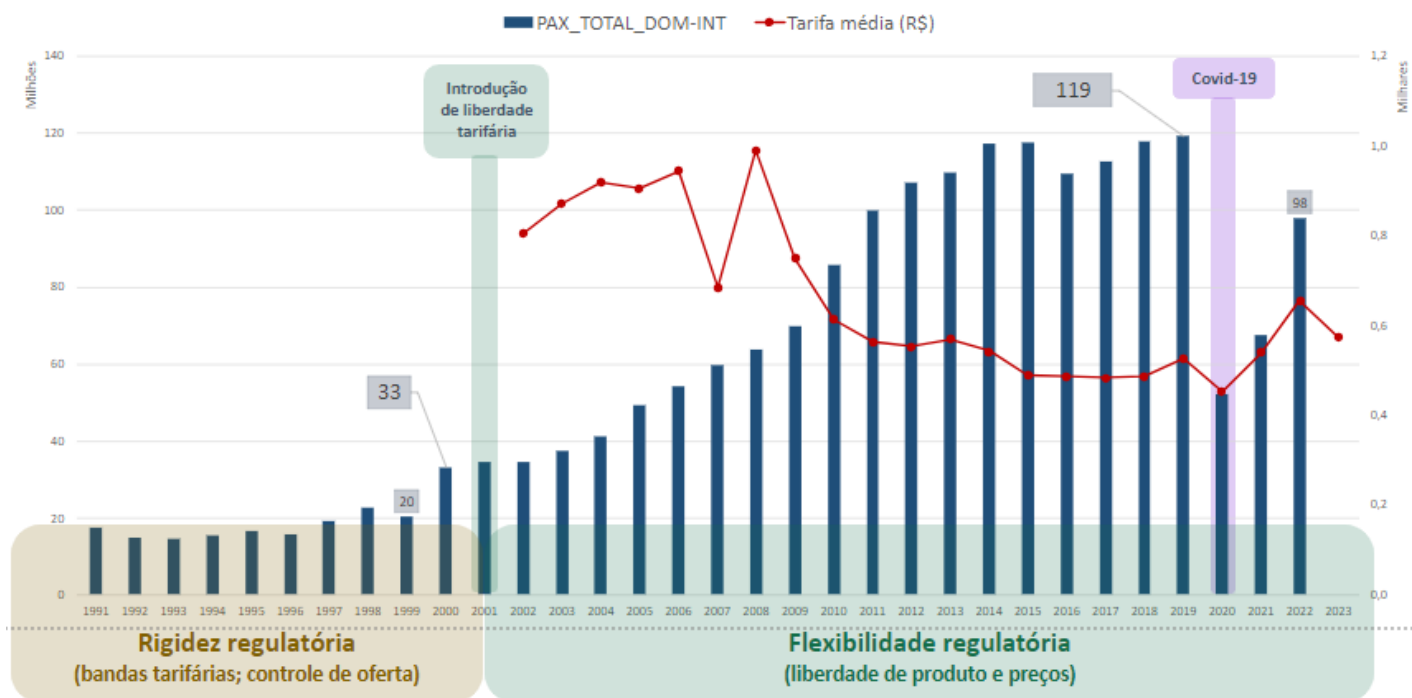


2405575

5. Conforme exposto, a Lei nº 11.182/2005 atribui às empresas aéreas a competência para definir as localidades, rotas, frequências e horários a serem operados. Além disso, a legislação confere liberdade às empresas para estabelecer o valor das tarifas cobradas pelos serviços de transporte ofertados. Os dispositivos legais supramencionados - arts. 48 e 49 da Lei nº 11.182/2005 - constituem princípios basilares do arcabouço regulatório que disciplina a indústria brasileira de transporte aéreo. Sua introdução no ordenamento jurídico setorial contribuiu de maneira decisiva para o desenvolvimento da aviação civil brasileira, viabilizando, desde 2001, um aumento significativo na quantidade de passageiros e uma redução substancial no preço médio das passagens aéreas.

6. Vale destacar que o arcabouço normativo do setor aéreo brasileiro mostra-se alinhado às melhores práticas regulatórias observadas internacionalmente. Com efeito, os maiores mercados da aviação civil internacional (*i.e.* EUA, Austrália, México, Reino Unido, Espanha, França, Itália etc) possuem estrutura regulatória bastante similar àquela existente no Brasil. No gráfico abaixo, é possível constatar os efeitos positivos gerados como decorrência da introdução do modelo regulatório atualmente vigente, baseado nos princípios da liberdade de oferta e da liberdade tarifária.

Gráfico 1: Evolução da quantidade de passageiros transportados (segmentos doméstico e internacional) e da tarifa média (segmento doméstico).



7. Um elemento central do arcabouço normativo do setor aéreo brasileiro diz respeito à completa assunção do risco pelo operador aéreo. Diferentemente das empresas privadas que exploram concessões federais de infraestrutura aeroportuária, as empresas que atuam no setor de transporte aéreo não possuem garantia de equilíbrio econômico-financeiro por parte do Estado. Ou seja, ao oferecer o serviço de transporte aéreo, todos os riscos são assumidos pelas empresas ofertantes. Em função dessa característica, a tendência é que a oferta de voos em uma dada localidade seja influenciada pelas características do mercado local (*i.e.* renda média, demanda, fatores geográficos) e pela conjuntura setorial mais ampla, abrangendo, inclusive, outras localidades.

8. Nesse contexto, convém ressaltar que os órgãos do Governo Federal - seja este Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) ou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) - não dispõem de competência institucional para determinar às empresas aéreas a exploração de rotas específicas. A definição da malha aérea a ser explorada decorre de considerações de natureza empresarial, as quais se baseiam no modelo de negócios e na estratégia comercial de cada empresa. A fiscalização da ANAC, nos termos do art. 8º da Lei nº 11.182/2005, se limita a observar a adequação do serviço prestado aos normativos aplicáveis e o cumprimento dos regulamentos técnicos que versam sobre questões de segurança operacional (*safety*) e segurança contra atos de interferência ilícita (*security*).

9. Em relação às rotas de menor densidade de tráfego, como são aquelas tipicamente operadas na Região Norte, a viabilidade econômica de sua exploração depende essencialmente da redução dos custos operacionais das empresas aéreas. Nesse ponto, os temas relacionados aos custos do combustível de aviação ganham particular relevância. Segundo dados recentes divulgados pela ANAC, o combustível de aviação responde por cerca de 36% dos gastos operacionais das empresas aéreas brasileiras, proporção bastante superior àquela verificada em outros países. Nos EUA, por exemplo, o percentual de gastos com querosene de aviação (QAv) em relação aos custos operacionais totais das empresas fica em torno de 26%.

10. Este MPor tem atuado de modo contínuo junto aos órgãos competentes, como o Ministério de Minas e Energia (MME) e a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), para promover uma redução nos custos dos voos de aviação. Para que essa redução de custos seja possível, julga-se indispensável que a carga tributária incidente sobre os combustíveis diminua. Além disso, conforme insistentemente pontuado pelas empresas aéreas, considera-se oportuno que



a metodologia de precificação do QAv atualmente usada pela Petrobrás se torne mais transparente.

11. Outro ponto relevante que se insere na agenda de redução dos preços de combustíveis de aviação está relacionado às operações de importação de QAv. No entendimento desta unidade técnica, a ampliação das operações de importação de QAv poderia permitir no curto prazo a contestabilidade do mercado hoje dominado pela Petrobrás. No entanto, os elementos necessários para que tais operações sejam realizadas a preços competitivos devem ser obtidos junto às autoridades do Governo Federal responsáveis pelo setor de energia, entre as quais se incluem os já mencionados MME e ANP.

12. Um componente adicional que possui considerável relevância para o crescimento da aviação civil brasileira na Região Norte é o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária. Importa ressaltar, nesse sentido, que os aeroportos de Porto Velho e Manaus foram concedidos à iniciativa privada, em 2021, no âmbito da 6ª rodada de concessões aeroportuárias. Ambos os aeroportos integram o Bloco Norte, que atualmente é operado pela empresa francesa Vinci Airports Brasil, com quem o Governo Federal celebrou em 20 de setembro de 2021, através da ANAC, um contrato de concessão de 30 anos de duração.

13. Além de Porto Velho/RO e Manaus/AM, os aeroportos das seguintes cidades compõem o Bloco Norte: Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC, Tabatinga/AM, Tefé/AM e Boa Vista/RR. Nos termos do contrato de concessão, em todos esses aeroportos devem ser realizados logo nos primeiros 3 anos da concessão a ampliação da capacidade da infraestrutura e a correção de quais não conformidades existentes. Portanto, os aprimoramentos na infraestrutura aeroportuária devem ser concluídos até outubro de 2024. Conforme detalhado no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo ao contrato de concessão celebrado entre ANAC e VInci, as seguintes ações estão previstas para os aeroportos de Porto Velho/RO e Manaus/AM:

Aeroporto de Porto Velho

7.6. Para a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

7.6.1. Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.

7.6.2. Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 7 (sete) posições código “C”.

7.6.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.6.1 e 7.6.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

7.7. Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

7.7.1. Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pousos e decolagens, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

7.7.2. Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA), conforme RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras das pistas de pouso e decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

7.7.3. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

7.7.3.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

7.7.3.2. Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.

7.8. A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

7.8.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico financeiro.

7.8.2. A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

7.9. A Concessionária deverá instalar sistema de monitoramento veículos nos meios-fios e nas vias internas para embarque e desembarque, que seja apto a gerar imagens e relatórios estruturados que permitam aferir o tempo de permanência de cada veículo e identificar veículos previamente cadastrados, até o final da Fase I-B.

Aeroporto de Manaus

7.1. Para a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

7.1.1. Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.

7.1.2. Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 16 (dezesesseis) posições código “C”, 3 (três) posições código “D” e 3 (três) posições código “E”.

7.1.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.1.1 e 7.1.2 devem ser executados observando



os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

7.2. Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

7.2.1. Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pousos e decolagens, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

7.2.2. Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA), conforme RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras das pistas de pouso e decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

7.2.3. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

7.2.3.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

7.2.3.2. Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.

7.3. A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

7.3.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico financeiro.

7.3.2. A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

7.4. A Concessionária deverá instalar sistema de monitoramento veículos nos meios-fios e nas vias internas para embarque e desembarque, que seja apto a gerar imagens e relatórios estruturados que permitam aferir o tempo de permanência de cada veículo e identificar veículos previamente cadastrados, até o final da Fase I-B.

7.5. Em caso de operações militares de aeronaves em configurações que não possam ser comportadas no aeródromo de Ponta Pelada (SBMN), devido à restrições técnicas da capacidade instalada, a Concessionária do Aeroporto de Manaus deverá, excepcionalmente, ao longo de todo o período da concessão, viabilizar o uso da infraestrutura aeroportuária existente no Aeroporto de Manaus (SBEG), em coordenação com o COMAER, para a realização das operações.

7.5.1. A infraestrutura a ser eventualmente disponibilizada deverá atender a seguinte demanda:

7.5.1.1. Área de pátio totalizando 400 m², com PCN igual ou superior a 20/F/B/X/T para comportar operação conjunta de até 4 aeronaves F-5M e/ou F-39 (Gripen);

7.5.1.2. Área de pátio para comportar operação de uma aeronave C-767 (Boeing 767);

7.5.1.3. área para operação com material bélico e adoção de Medidas de Controle de Solo com dimensão de 50m X 50m, PCN igual ou superior a 20/F/B/X/T;

7.5.1.4. Área para carga e descarga de material;

7.5.1.5. credenciamento dos militares e acesso as áreas operacionais;

7.5.1.6. área para instalação de estruturas provisórias;

7.5.1.7. auxílio da SCI para as operações.

7.5.2. As operações deverão ser previamente comunicadas à Concessionária e coordenadas de modo a não prejudicar as operações civis no aeroporto.

14. Outra iniciativa em andamento que merece destaque se refere ao programa de investimentos em aeroportos regionais. O programa propõe incluir nas concessões de aeroportos de grande porte já realizadas, como Guarulhos, Brasília e Viracopos, a responsabilidade pela operação e administração de aeroportos regionais deficitários. Ainda em fase de discussão junto às concessionárias e ao Tribunal de Contas da União (TCU), o objetivo do programa é ampliar a rede de aeroportos em todo o território nacional, priorizando regiões historicamente desprovidas de infraestrutura aeroportuária, como é o caso da Região Norte.

15. Relativamente a medidas para incentivo à entrada e operação de novas empresas em áreas com baixa conectividade, merecem destaque as tratativas em andamento junto à bancada dos Estados da Região Norte, no Senado Federal, para viabilizar a aprovação de projeto de lei que autoriza a cabotagem na Amazônia Legal. Em outros termos, a proposta permitirá o **transporte doméstico de passageiros e carga, por empresas estrangeiras, que tenham como pontos de origem ou destino localidades na Amazônia Legal**. A medida busca reduzir os custos de entrada de empresas estrangeiras, estimulando a concorrência e o aumento da oferta de serviços aéreos na região.

16. Em que pese todo o esforço já mencionado para atração de novos entrantes, ainda não foi votado no Congresso Nacional o Veto nº 30, de 2022, que trata do artigo 8º do Projeto de Lei de Conversão nº 5/2022 (oriundo da MPV nº 1.089/2021), o qual estabelecia franquia mínima de bagagem nos voos domésticos e internacionais. A morosidade para uma solução definitiva quanto às regras do transporte de bagagem transmite insegurança jurídica que acaba prejudicando a entrada de novos operadores aéreos. A aprovação do Veto nº 30/2022 é uma das medidas necessárias para viabilizar a entrada de empresas aéreas de baixo custo no Brasil - fatores essenciais para o objetivo do governo de tornar o transporte aéreo mais acessível para a população de baixa renda.

17. Tendo em vista o exposto, resta claro que as dificuldades enfrentadas pela aviação regional, em especial na Região Norte, são objeto de atenção contínua por parte deste Ministério de Portos e Aeroportos. De fato, ao analisar a série histórica das operações entre os aeroportos de Manaus e Porto Velho, observa-se que o ano de 2023 registrou a menor quantidade de



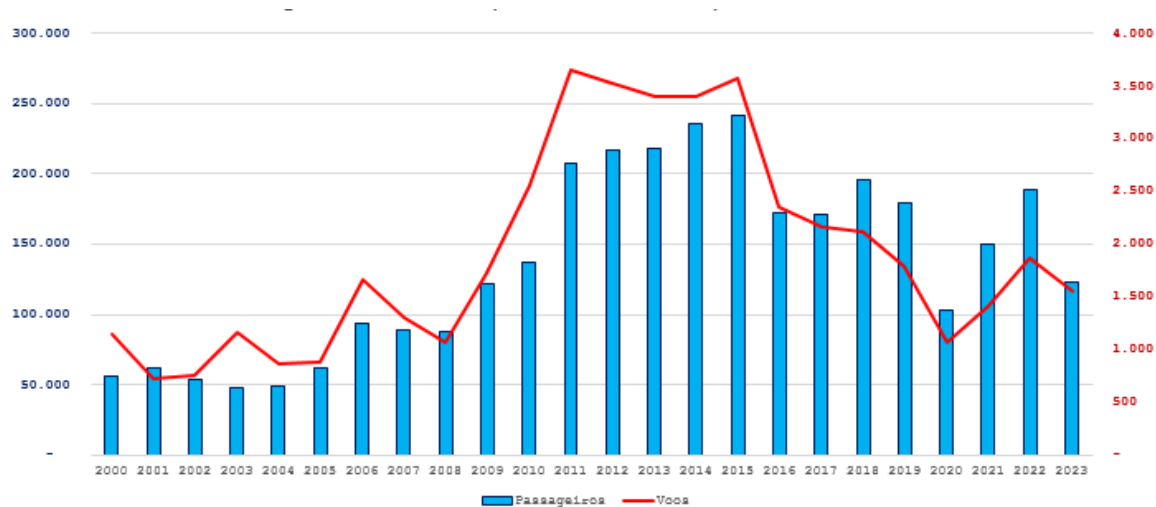
Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2405575>

Nota Técnica 45 (0203019)

SET 30020.001352/2024-06 / pg. 6

passageiros pagos transportados desde 2010¹, conforme se depreende do gráfico abaixo. Todavia, conforme sumarizado no decorrer desta nota técnica, a ampliação da conectividade na Região Norte passa pela adoção de medidas de política pública que permitam o atingimento dos seguintes objetivos: redução dos custos operacionais das empresas aéreas; ampliação da infraestrutura aeroportuária; remoção de barreiras regulatórias que dificultem a entrada de novas empresas no mercado de transporte aéreo brasileiro; e segurança jurídica, com um ambiente de negócios que garanta previsibilidade aos agentes econômicos.



Fonte: Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo.

18. Por fim, vale enfatizar ainda o excessivo número de processos judiciais envolvendo relações de consumo no setor de transporte aéreo. Os relatos apresentados pelas empresas aéreas internacionais que atuam no mercado brasileiro indicam que as disputas judiciais envolvendo relações de consumo no país excede consideravelmente a prática observada em outros países. Ademais, de acordo com as empresas que atuam no segmento doméstico da aviação civil nacional, esse problema seria particularmente relevante no Estado de Rondônia, o que poderia contribuir para desestimular novas operações no Estado. Além de impor um custo adicional às empresas, o excesso de judicialização agrega complexidade administrativa ao ambiente de negócios e aumenta os custos transacionais do setor aéreo brasileiro.

19. Em colaboração com a ANAC e o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), esta Secretaria Nacional de Aviação Civil vem empreendendo ações voltadas a aprimorar o entendimento da Administração sobre as causas subjacentes aos processos. O exercício deve contribuir para o desenvolvimento de medidas que possam promover uma redução da litigiosidade nas relações de consumo do setor aéreo. Não obstante, dada a complexidade do problema, considera-se recomendável que medidas adicionais que possam reduzir o grau de contenciosidade do setor sejam estudadas pelos Poderes Legislativo e Judiciário.

3. CONCLUSÃO.

20. A presente nota técnica teve por objetivo fornecer as informações requeridas pelo Exmo. Sr. Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), por meio do Requerimento de Informação nº 191, de 2024 (8062446), em relação à suspensão de voos entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO). Nesse sentido, buscou-se contextualizar o ambiente regulatório no qual se desenvolvem as atividades de transporte aéreo brasileiro e suas especificidades. Em seguida, foram apresentadas as medidas já adotadas e em andamento por parte do MPor que contribuem para os objetivos do Governo Federal de tornar o transporte aéreo mais acessível para a população. Em apertada síntese, a agenda setorial visa o aumento da competitividade do mercado aéreo nacional, a atração de novos atores e o provimento de infraestrutura aeroportuária adequada.

21. Frente ao exposto, recomenda-se o envio da presente nota técnica à Câmara dos Deputados em atenção ao Requerimento de Informação nº 191, de 2024 (8062446), de autoria do Exmo. Sr. Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM).

À consideração superior.

RAFAELA HELCIAS CÔRTEZ SOARES
Coordenadora

DANIEL RAMOS LONGO
Coordenador-Geral

¹ À exceção do ano de 2020, que não foi considerado na análise tendo em vista as distorções causadas pela pandemia da Covid-19.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Ramos Longo, Coordenador Geral**, em 04/04/2024, às 18:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoText=2405575>



Documento assinado eletronicamente por **Rafaela Helcias Côrtes Soares, Coordenador (a)**, em 04/04/2024, às 18:34, 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 **8203019** e o código CRC **DCEE80BD**.



Referência: Processo nº 50020.001352/2024-06



SEI nº 8203019

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2405575>

Nota Técnica 45 (8203019)

SEI 50020.001352/2024-06 / pg. 8

2405575