



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

OFÍCIO Nº 9/2025/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 4178, de 2024, do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM).

Senhor Primeiro-Secretário,

Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 427 (9146313), de 04 de dezembro de 2024, o qual encaminha o Requerimento de Informação - RIC nº 4178, de 2024, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), que requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, "informações acerca de malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic".

A este respeito, encaminho o Ofício nº 12/2025/SAC-MPOR (9246556) e a Nota Técnica nº 195/2024/DOPR -SAC (9189021), ambas da da Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, bem como o Ofício nº 4/2025/ASPAR-ANAC (9253871), da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, contendo as informações solicitadas.

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

Anexos: I - Ofício nº 12/2024 (9246556)
II - Nota Técnica nº 195/2024 (9189021)
III - Ofício nº 4/2025 (9253871)

Atenciosamente,

MARIANA PESCATORI

Ministra de Estado de Portos e Aeroportos Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Pescatori Candido da Silva, Ministra Substituta**, em 08/01/2025, às 20:56, 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?](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 **9246469** e o código CRC **16F11CBD**.



Referência: Processo nº 50020.008332/2024-58



SEI nº 9246469

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

OFÍCIO Nº 12/2025/SAC-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos
Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 4178, de 2024 (Preliminar).

Senhor Chefe,

Cumprimentando-o, em atenção ao Ofício nº 533/2024/ASPAR-MPOR (9076566), no qual essa Assessoria remeteu o Requerimento de Informação - RIC nº 4178, de 2024, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), que "[R]equer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações acerca de malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic" (9076407), encaminha-se a Nota Técnica nº 195/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR (9189021), do Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias desta Secretaria, contendo manifestação sobre o assunto.

Atenciosamente,

THAIRYNE OLIVEIRA

Assessora Especial – Ministério de Portos e Aeroportos



Documento assinado eletronicamente por **Thairyne Jéssica Martins de Oliveira**, Assessora Especial, em 08/01/2025, às 11:22, 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?](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 **9246556** e o código CRC **90B5B8A0**.



Referência: Processo nº 50020.008332/2024-58



SEI nº 9246556

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 195/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR

Brasília, 16 de dezembro de 2024.

PROCESSO Nº 50020.008332/2024-58

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 4178, de 2024, de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PL/AM), que "Requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações acerca de malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic".

1. INTRODUÇÃO

1. A Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC do Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR solicita, por meio do Despacho nº 789/2024/SAC-MPOR, de 19 de novembro de 2024 (9083296), análise e manifestação acerca do Requerimento de Informação - RIC nº 4178, de 2024, de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PL/AM), que *"Requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações acerca de malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic"* (9076407).

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 CAPITÃO ALBERTO NETO (PL/AM) solicita, por meio do Requerimento de Informação - RIC nº 4178, de 2024 (9076407), *"informações acerca de malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic"*. O RIC nº 4178, de 2024, *in verbis*:

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 4178, de 2024

(Do Sr. Capitão Alberto Neto)

Requer do Excelentíssimo Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações acerca de malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic.

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, requiro seja encaminhado ao Excelentíssimo Ministro Senhor Silvio Costa Filho, informações acerca de malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic, nos seguintes termos:

- 1) Existe alguma ação por parte do Ministério voltada para proteger o consumidor com essa nova regra?
- 2) Atualmente, qual o número de passageiros que serão atingidos com essa nova medida?
- 3) O que tem sido feito em favor da população para evitar prejuízos dessa magnitudes no mercado?

4. Em sua justificativa, o autor argumenta:

A franquia de bagagem é o volume de malas que a companhia aérea permite que seja despachada em um voo. Ou seja, se você compra uma passagem sem franquia de bagagem, significa que ela não inclui nenhum item despachado gratuitamente.

Recentemente, foi noticiado uma mudança que passou a valer desde a última semana de outubro, para alguns voos internacionais e contempla a inserção de uma nova categoria de bagagem dentro das famílias tarifárias denominada "item pessoal". A mala pequena, por sua vez, já não está mais inclusa na nova tarifa, denominada Basic.

No Brasil, estamos acostumados com o limite de 10kg para voos domésticos com as companhias aéreas nacionais. No entanto, nem toda empresa ao redor do mundo mantém esse peso para as bagagens de cabine. Algumas podem liberar alguns quilos a mais, enquanto outras limitam a pesos inferiores. Quanto ao tamanho das malas, também é considerado um padrão de 55cm x 35cm x 25cm.

Portanto, sendo a fiscalização uma das funções típicas do legislador, faz-se necessária a aprovação deste requerimento de informações para obtenção de dados suficientes a respeito da atuação do Poder Executivo, a fim de se assegurar a efetividade das leis ou, se assim for necessário, tomar medidas para que sejam implementadas de forma eficiente e transparente.

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

1) Existe alguma ação por parte do Ministério voltada para proteger o consumidor com essa nova regra?

6. A [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#), estabelece em seu art. 2º que *"competem 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"* (grifo nosso). O inciso VII do art. 8º da referida Lei determina, por sua vez, que compete à ANAC regular e fiscalizar os serviços aéreos. Cabe à Agência, ainda nos termos do art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, *"reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis"* (inciso XXXV) e *"decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência"* (inciso XLIII).

7. A regulação da bagagem de mão se dá por meio da [Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016](#), que *"Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo"*. O caput do art. 14 da Resolução estabelece que *"o transportador deverá permitir uma franquia mínima de 10 (dez) quilos de bagagem de mão por passageiro de acordo com as dimensões e a quantidade de peças definidas no contrato de transporte"*. O § 1º do art. 14 define como bagagem de mão *"aquela transportada na cabine, sob a responsabilidade do passageiro"*. Já o § 2º determina que *"o transportador poderá restringir o peso e o conteúdo da bagagem de mão por motivo de segurança ou de capacidade da aeronave"*.

8. Verifica-se, nesse sentido, que a matéria encontra-se regulamentada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a quem compete exercer a fiscalização de sua aplicação e adotar as medidas sancionatórias cabíveis em casos de descumprimento do normativo.

2) Atualmente, qual o número de passageiros que serão atingidos com essa nova medida?

9. Conforme anteriormente exposto, é competência da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a regulamentação e fiscalização dos serviços aéreos. Ressalta-se que não houve qualquer alteração normativa por parte da Agência quanto à matéria em questão, que permanece regulamentada pela Resolução ANAC nº 400, de 2016.

10. Nesse contexto, a adoção de práticas comerciais pelas empresas aéreas, em conformidade com o arcabouço regulatório vigente, envolve informações e estratégias de negócio que não demandam, necessariamente, comunicação prévia à autoridade de aviação civil - dentre elas, informações acerca da quantidade de passageiros que adquirem serviços acessórios como o transporte de bagagem.

3) O que tem sido feito em favor da população para evitar prejuízos dessa magnitudes no mercado?

11. O transporte aéreo é um setor complexo que requer regulação específica para o equilíbrio entre as regras emanadas pelo poder público, a operação das

empresas privadas e o interesse do consumidor. A estabilidade regulatória é componente fundamental para o bom desenvolvimento da indústria da aviação civil, que requer grande volume de investimentos de longo prazo, possui margens de lucro reduzidas e altos custos de entrada.

12. Até o fim dos anos 1980, a aviação civil sofria um rígido controle do Estado. Tanto os preços das passagens quanto a oferta de serviços eram regulados. Havia, inclusive, a definição pelo Estado de quais rotas poderiam ser operadas pelas empresas, sem que houvesse qualquer observância de parâmetros econômico-financeiros. O controle da oferta era tão amplo que até mesmo a importação de aeronaves dependia de autorização do órgão regulador.

13. Gradativamente, iniciou-se o processo de desregulamentação. As tarifas passaram por um processo de flexibilização logo no início da década de 1990, ocasião em que foram instituídas as bandas tarifárias, permitindo às empresas praticarem preços que não ultrapassassem o mínimo e o máximo estabelecidos pelo Governo. Todavia, esse avanço ainda não era suficiente para permitir a aplicação de preços promocionais nos termos em que são percebidos nos dias de hoje.

14. Somente em 2001 teve início a instituição da liberdade tarifária. Em 2005, com a publicação da lei de criação da ANAC, consolidou-se, por um lado, a prática de preços livres, e, por outro, a eliminação do controle de oferta de serviços aéreos pelo Estado. Na época, mesmo com forte resistência das empresas aéreas, desregulamentou-se num primeiro momento o mercado doméstico e em seguida o internacional. O processo de desregulamentação buscou assegurar tanto a liberdade tarifária como a liberdade de acesso ao mercado. Todas as ações decorrentes deste processo provocaram direta ou indiretamente a entrada de novas firmas no setor, a ampliação da concorrência e a racionalização das operações das empresas com base na rentabilidade das rotas.

15. Com a segmentação do mercado decorrente da prática de gerenciamento tarifário (*yield management*), foi possível viabilizar a entrada de novos consumidores no mercado. Milhões de brasileiros que nunca tiveram acesso ao transporte aéreo tornaram-se passageiros habituais. O número de passageiros transportados praticamente triplicou e o preço médio das passagens caiu cerca de 43% entre os anos de 2002 e 2011. O modal aéreo, que em 2003 era responsável por menos de 30% do transporte interestadual de passageiros, se firmou como o principal meio de transporte de massa, transportando hoje mais de 60% dos passageiros interestaduais. A adoção da liberdade tarifária permitiu que as empresas se adaptassem e adotassem estratégias empresariais inovadoras.

16. O *yield management* ou gerenciamento de receitas é realizado por meio da discriminação entre segmentos de consumidores com diferentes sensibilidades a preço e curvas de demanda. No setor aéreo, por exemplo, os passageiros em viagens a turismo são, geralmente, mais sensíveis a preço do que os passageiros em viagens a trabalho. Dessa forma, as tarifas promocionais costumam ser oferecidas com maior antecedência e menor flexibilidade para alteração dos voos, enquanto as tarifas cheias são adquiridas por passageiros que precisam viajar a trabalho, possuem menor flexibilidade em relação a datas e horários e são menos sensíveis a preço.

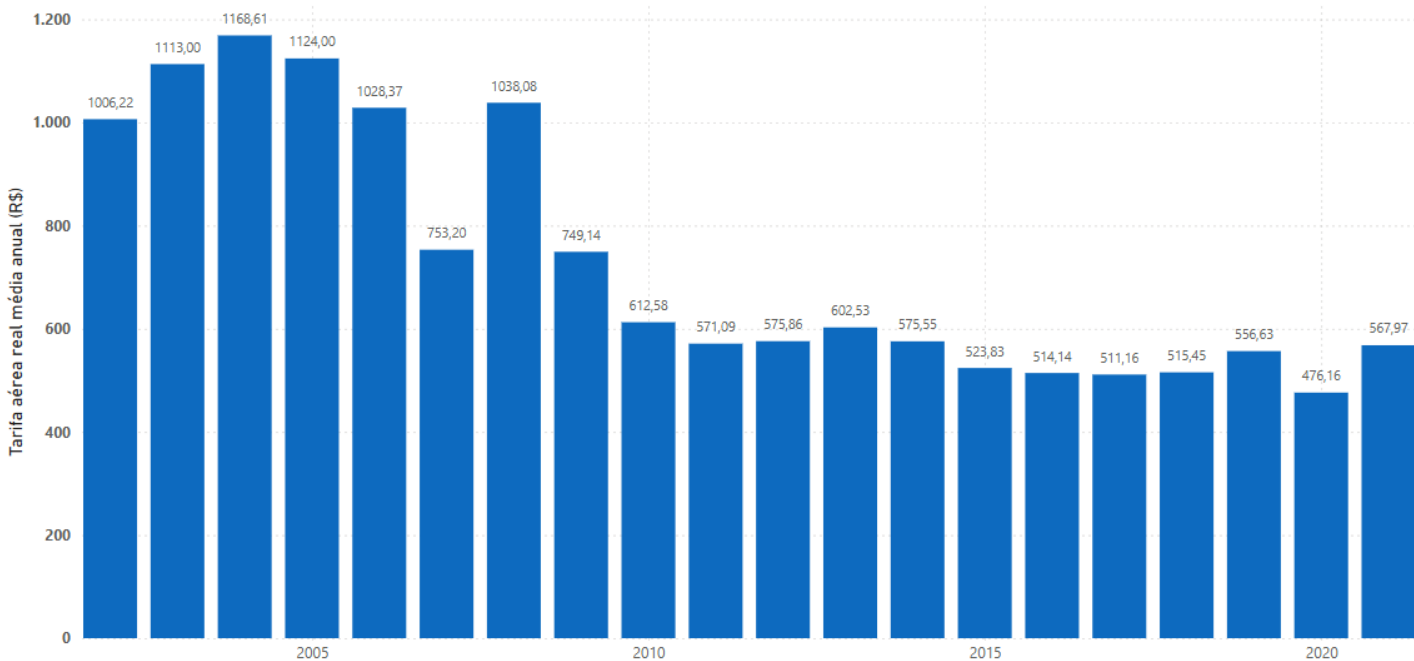
17. Cabe destacar que a adoção do *yield management* por parte das empresas aéreas brasileiras foi responsável pela proliferação de tarifas promocionais que permitiram o acesso das classes C e D ao transporte aéreo. No entanto, para que ele seja utilizado é preciso que a empresa tenha ampla liberdade de ação no que diz respeito à determinação tarifária e possa adotar mecanismos de previsão de demanda.

18. O aumento dos preços de passagens aéreas em momentos de crise que impactam os custos das empresas aéreas é algo esperado, ainda que em diversos momentos tenham sido evitados repasses do aumento de custos aos passageiros. Isso é algo que ocorre em qualquer setor produtivo.

19. Não obstante, deve-se observar que o preço médio das passagens aéreas no Brasil tem caído desde a liberalização tarifária iniciada em 2001, por meio da Portaria nº 248, de 2001, do Ministério da Fazenda. Até aquele momento vigorava um sistema de bandas tarifárias em que o Departamento de Aviação Civil - DAC definia preços de referência sobre os quais as empresas poderiam conceder descontos de até 50% ou aplicar majorações de até 35%.

20. Em 2002, a tarifa aérea média doméstica real - ou seja, corrigida pelo IPCA até outubro de 2024 - era de R\$ 1.006,43. No ano de 2004, questões relacionadas ao processo de falência de duas das principais empresas aéreas à época - VARIG e VASP - resultaram no maior preço médio da série histórica desde 2002 - R\$ 1.168,61. Em 2017, verificou-se o menor preço médio real das passagens aéreas domésticas - R\$ 511,16 - desconsiderando-se o ano de 2020, em que a baixa demanda por serviços aéreos reduziu a tarifa a R\$ 476,16 em valores corrigidos.

Gráfico 1. Tarifa aérea real média (valores em R\$ corrigidos pelo IPCA de outubro/2024) - 2002 a out/2024*

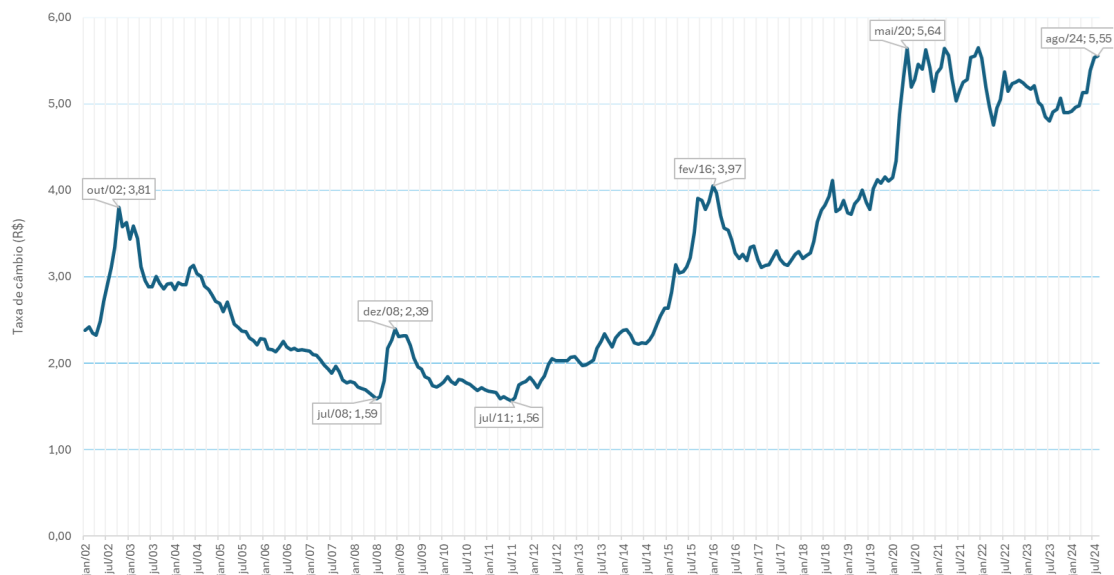


Fonte: ANAC; elaboração: DOPR/SAC/MPOR
Nota: dados de 2024 relativos a janeiro a outubro.

21. Nos dez primeiros meses de 2024 há uma redução de 4,8% no preço médio das passagens aéreas em relação aos dez primeiros meses de 2023 - de R\$ 649,47 para R\$ 618,04 (a tarifa média no ano de 2023 foi de R\$ 663,68). Quando comparado ao período de 9 (nove) anos após a liberalização do preço de passagens aéreas, o ano 2024 apresenta tarifas médias significativamente inferiores, tendendo ao que foi praticado na primeira metade da década de 2010.

22. Dentre os diversos fatores que impactam o preço de passagens aéreas, cabe destacar 2 (dois) elementos sobre os quais as empresas aéreas brasileiras não possuem qualquer capacidade de ingerência: a taxa de câmbio e o preço dos combustíveis de aviação, notadamente o querosene de aviação (QAv). O Gráfico 2, a seguir, apresenta a evolução do dólar perante o real de janeiro de 2002 a agosto de 2024, demonstrando uma clara desvalorização da moeda nacional ao longo desse período. Em julho de 2008, o dólar esteve cotado em média a R\$ 1,57. Em agosto de 2024, a cotação média foi de R\$ 5,55 - um aumento nominal de 253,5% em dezesseis anos, período que por sua vez teve inflação acumulada (IPCA) de 146,1%.

Gráfico 2. Taxa média mensal de câmbio (R\$/US\$) - janeiro/2002 a agosto/2024.

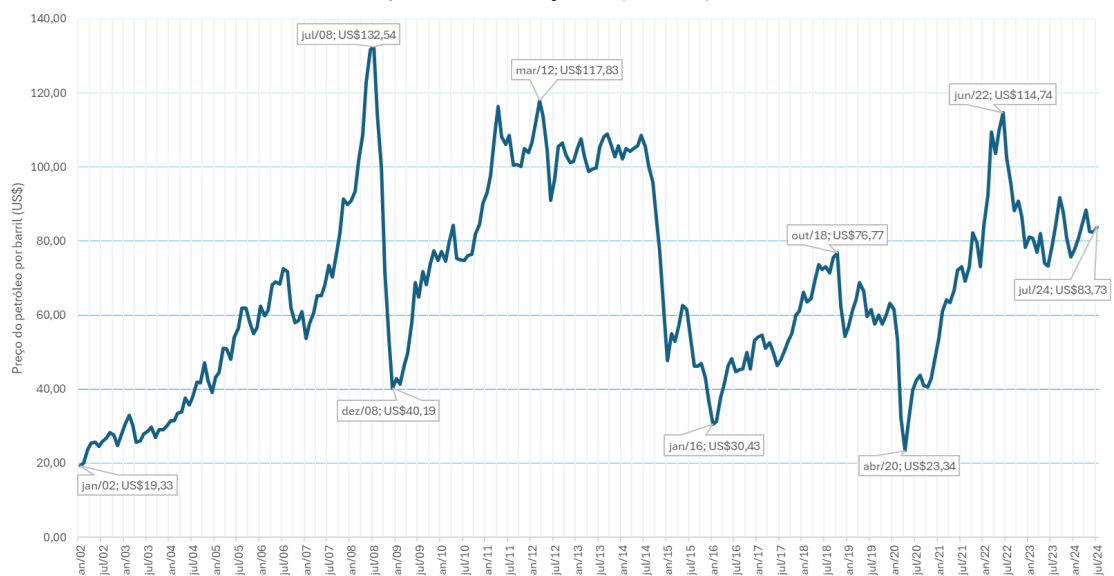


Fonte: Banco Central (Série 3698 - Taxa de câmbio - Livre - Dólar americano (venda) - Média de período - mensal)
Elaboração: DOPR/SAC/MPOR

23. A depreciação do real frente ao dólar tem impacto em uma série de insumos como o arrendamento de aeronaves – majoritariamente realizado no exterior –, bem como sobre componentes aeronáuticos e serviços de manutenção. O querosene de aviação - QAv, por sua vez, constitui o principal item de custo das empresas aéreas brasileiras. Em 2023, tal elemento representou cerca de 35,6% da composição de custos e despesas de voos conforme dados da ANAC – uma alta de 6,2 pontos percentuais em relação a 2019 – último ano antes da pandemia de Covid-19 –, quando foi de 29,4%.

24. O Gráfico 3 apresenta os preços do petróleo de janeiro de 2002 a julho de 2024. Em janeiro de 2002, a cotação média do barril de petróleo era de US\$ 19,33. Em julho de 2008, chegou à média de US\$ 132,54 - um aumento de 585,7% no período. As frequentes variações na cotação do petróleo evidenciam sua suscetibilidade a crises internacionais de natureza econômica e política que dificultam o planejamento das empresas aéreas. Durante o início da pandemia de Covid-19 houve uma significativa redução do preço do petróleo, chegando a US\$ 23,34/barril em abril de 2020. Contudo, em junho de 2022, o insumo atingiu novo pico, de US\$ 114,74/barril. Em julho de 2024, foi cotado em média a US\$ 83,73/barril.

Gráfico 3. Cotação média mensal do petróleo (US\$/barril) de 2002 a 2023

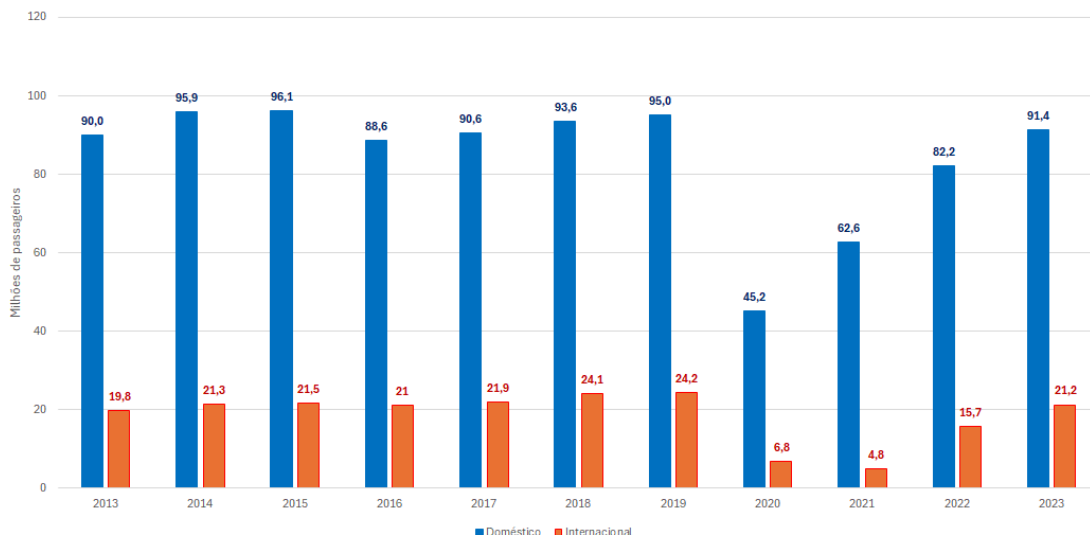


Fonte: IPEA; elaboração: DOPR/SAC/MPOR

25. Diante deste contexto, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) tem adotado medidas voltadas à redução dos custos operacionais das empresas aéreas, bem como à mitigação das barreiras à entrada de novos competidores no mercado. A defesa da liberdade tarifária constitui um elemento central para a promoção de maior concorrência e atração de novas empresas no setor aéreo, visando incrementar a eficiência econômica e ampliar a oferta de serviços, em conformidade com os princípios de livre mercado e desregulamentação econômica.

26. Isso é ainda mais importante quando se verifica a dinâmica de crescimento do setor. Em 2023 foram transportados 91,4 milhões de passageiros no mercado de transporte aéreo doméstico brasileiro – um aumento de 11,2% em relação a 2022, o que denota uma recuperação do setor em virtude do arrefecimento da pandemia de Covid-19. No mercado internacional com origem ou destino no Brasil, o total de passageiros transportados em 2023 foi de 21,2 milhões, frente aos 15,7 milhões transportados em 2022 – crescimento de 35,0%. Em que pese o robusto crescimento frente ao ano anterior, tais números são ainda inferiores aos observados em 2019 – último ano antes da pandemia –, com reduções de 3,8% no mercado doméstico e 12,4% no mercado internacional.

Gráfico 4. Evolução anual do número de passageiros pagos transportados pelo modal aéreo nos mercados doméstico e internacional - 2013 a 2023



Fonte: ANAC; elaboração: DOPR/SAC/MPOR

27. A manutenção da liberdade tarifária no setor de aviação civil, conforme disposto no art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, constitui elemento essencial para o fomento à concorrência e para a flexibilização das políticas de precificação, permitindo às empresas aéreas ajustar suas tarifas em consonância com as flutuações de demanda e os custos operacionais. Esse regime regulatório, como exposto anteriormente, tem viabilizado a entrada de novos operadores no mercado, promovido a redução do preço médio das passagens e democratizado o acesso ao transporte aéreo. Eventual intervenção que imponha limites tarifários, como a fixação de tetos, representa um retrocesso ao introduzir distorções no mercado, restringindo a liberdade econômica das empresas e comprometendo a eficiência operacional e a oferta de tarifas promocionais, com impactos negativos sobre a expansão e o desenvolvimento sustentável do setor aéreo.

28. Em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil PNAC (aprovada pelo [Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009](#)), o MPor, por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, tem direcionado esforços para a formulação e implementação de políticas públicas que visam à modernização e expansão da infraestrutura aeroportuária no Brasil. Esse processo tem sido conduzido tanto através de concessões de aeroportos à iniciativa privada quanto por meio de investimentos diretos financiados pelo Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC.

29. As concessões são realizadas sob a premissa de transferir à iniciativa privada a responsabilidade pela operação, manutenção e ampliação dos terminais, com o objetivo de alavancar a eficiência operacional e a qualidade dos serviços oferecidos. Em paralelo, os investimentos realizados com recursos do FNAC têm como foco a complementação e expansão de infraestruturas aeroportuárias estratégicas, especialmente em regiões onde o setor privado demonstra menor interesse devido a questões de viabilidade econômica.

30. Além dos investimentos diretos e incentivos econômicos, tem sido buscadas alternativas regulatórias que permitam canalizar recursos privados para investimentos na adequação e ampliação da infraestrutura dos aeroportos regionais. Com base nesse conceito, foi criado o programa AmpliAR, que promove a inclusão de aeroportos regionais em concessões aeroportuárias atualmente em vigor. Uma vez alocadas novas obrigações de investimento às concessionárias aeroportuárias, os contratos de concessão são reequilibrados, permitindo, assim, que sejam realizados os investimentos pretendidos na melhoria da infraestrutura pública. No momento, o programa encontra-se em fase de Consulta Pública, estando prevista a execução das primeiras fases já no primeiro semestre de 2025.

31. No âmbito da política econômica do setor, o MPor tem se concentrado na formulação de medidas para a redução dos custos operacionais das empresas aéreas nacionais. Este enfoque inclui a revisão de tributos incidentes sobre as operações de aviação civil, com vistas à diminuição da carga tributária que impacta diretamente a competitividade das companhias aéreas. 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.

32. Simultaneamente, em cooperação com a Agência Nacional de Aviação Civil (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 revisão de normas de segurança e a modernização dos 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 com infraestrutura limitada, como é comum na região Norte. Essas mudanças visam não só a incentivar a concorrência no setor, mas também a fomentar o desenvolvimento de novos mercados e rotas aéreas, especialmente em regiões com baixa densidade de tráfego aéreo.

33. A implementação do programa Voa Brasil, por sua vez, é uma das iniciativas mais recentes do MPor no campo das políticas de aviação civil. O programa está estruturado em torno de parcerias com empresas aéreas, que disponibilizam um contingente de assentos a preços acessíveis. A operacionalização do Voa Brasil é uma iniciativa pioneira que integra o transporte aéreo às políticas de mobilidade social e desenvolvimento regional, ampliando o acesso ao modal aéreo em uma escala nacional.

34. Além das ações voltadas para a infraestrutura e regulação, o Ministério também desenvolve políticas integradas de transporte multimodal, que consideram a interconexão entre os modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo. Este enfoque visa a maximizar a eficiência logística do país, reduzindo custos operacionais e tempos de deslocamento, com implicações diretas para a competitividade econômica nacional.

35. A atuação do MPor se caracteriza, nesse sentido, por uma abordagem multidimensional que engloba desde a modernização da infraestrutura e a redução de custos operacionais, até a promoção de um ambiente regulatório propício ao desenvolvimento do setor e a ampliação do acesso ao transporte aéreo como um vetor de inclusão social e desenvolvimento regional.

3. CONCLUSÃO

36. Recomenda-se o envio da presente nota técnica à Câmara dos Deputados em atenção ao Requerimento de Informação - RIC nº 4178, de 2024, de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PL/AM), que *"Requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações acerca de malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic"* (9076407).

À consideração superior.

GUSTAVO PACHECO FORTES FLEURY
Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

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, Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Ramos Longo, Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias substituto**, em 07/01/2025, às 12:06, 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 07/01/2025, às 12:34, 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 **9189021** e o código CRC **87B06115**.



Referência: Processo nº 50020.008332/2024-58



SEI nº 9189021

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



ANAC

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul,
Brasília/DF, CEP 70308-200 - www.anac.gov.br
+55 (61) 3314-4327

Ofício nº 4/2025/ASPAR-ANAC

Brasília, 08 de janeiro de 2025.

Ao Senhor

MARCOS DELGADO

Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos
do Ministério de Portos e Aeroportos

Assunto: Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos do MPOR, solicita posicionamento a respeito do Requerimento de Informação - RIC nº 4178, de 2024, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto - PL/AM, o qual requer informações sobre malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic.

Referência: **Ofício nº 533/2024/ASPAR-MPOR (10838636).**

Referência: **Processo Nº 00058.099461/2024-41**

Prezado Chefe Marcos Delgado,

1. Em atenção ao Ofício em referência, pelo qual este Ministério de Portos e Aeroportos solicita subsídios em resposta ao RIC nº 4178, de 2024, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto - PL/AM, o qual requer informações sobre *malas de bordo que não estão mais incluídas na nova tarifa denominada Basic*, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC vem expor o que segue.
2. Em apertada síntese, o Requerimento epigrafo solicita esclarecer se (i) *existe alguma ação por parte do Ministério voltada para proteger o consumidor com essa nova regra*; (ii) *atualmente, qual o número de passageiros que serão atingidos com essa nova medida* e (iii) *o que tem sido feito em favor da população para evitar prejuízos dessa magnitudes no mercado*.
3. Em relação ao *item (i)*, a competência para a formulação de políticas públicas é atribuição atinente à esfera da Administração Direta. Em que pese esta Agência aprecie as oportunidades para se manifestar sobre as matérias que impactam o setor de aviação civil por ela regulado, foge-lhe, em última análise, a competência para a formulação dessas políticas, cabendo legalmente à Anac a implementação das políticas formuladas, por meio da definição das estratégias regulatórias mais adequadas para o atingimento do interesse público. Nesse sentido, compete à Agência atuar nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Dessa forma, busca-se a preservação da independência, da autonomia e da tecnicidade do regulador, bem como das funções precípua inerente aos Poderes Executivo e Legislativo.

4. No tocante ao *item (ii)*, sob o contexto regulatório, cuja competência é atribuída à Anac, o transporte de bagagem está regulamentado por meio das Condições Gerais de Transporte (Resolução Anac nº. 400/2016). Portanto, as regras estabelecidas pelas empresas aéreas com espeque na resolução, sobre o transporte de bagagem despachada e transporte de bagagem de mão, são aplicáveis a todos os passageiros que adquiram serviços de transporte aéreo de passageiros.

5. Destarte, embora não seja possível estimar o número de passageiros que serão atingidos com as novas regras para o transporte de malas de bordo não incluídas na tarifa Basic, vale ressaltar que os números do setor aéreo brasileiro continuam a demonstrar força e recuperação, a exemplo das estatísticas mais recentes do setor (novembro de 2024), que apurou um total de passageiros transportados dentro do país na ordem de 8 milhões no mês (crescimento de 6% em comparação com novembro de 2023), consolidando uma retomada robusta do setor.^[1]

6. No montante de passageiros domésticos e internacionais, foram movimentados 10,1 milhões de passageiros – 8 milhões no setor doméstico e 2,1 milhões no internacional. O dado representa um crescimento de 7,5% em relação a novembro de 2023. O registro das informações sobre o acompanhamento de mercado está disponível no [Relatório de demanda e oferta da Anac](#), que foi atualizado com os dados do setor até novembro de 2024.^[2]

7. No que concerne ao *item (iii)*, do ponto de vista das atribuições regulatórias que competem a esta Autarquia, a Resolução nº 400/2016, ao revisar as Condições Gerais de Transporte Aéreo, trouxe uma série de modificações no contexto regulatório que acompanham o movimento global de ampliar a possibilidade de segregação dos serviços acessórios ao transporte, sendo o transporte de bagagem um desses serviços que podem ser ofertados de forma separada pela empresa aérea.

8. O art. 14 da Resolução nº 400/2016 prevê a obrigação do transportador aéreo de "*permitir uma franquia mínima de 10 (dez) quilos de bagagem de mão por passageiro, de acordo com as dimensões e a quantidade de peças definidas no contrato de transporte*", assim regulada:

Art. 14. O transportador deverá permitir uma franquia mínima de 10 (dez) quilos de bagagem de mão por passageiro de acordo com as dimensões e a quantidade de peças definidas no contrato de transporte.

§ 1º Considera-se bagagem de mão aquela transportada na cabine, sob a responsabilidade do passageiro.

§ 2º O transportador poderá restringir o peso e o conteúdo da bagagem de mão por motivo de segurança ou de capacidade da aeronave.

9. Em essência, a definição das dimensões da bagagem de mão e o tipo de volume que pode ser transportado pode variar conforme a empresa aérea, inclusive de maneira a direcionar a sua alocação abaixo do assento localizado à frente do passageiro ou a sua alocação no compartimento superior da cabine de passageiros, **conforme o perfil de tarifa adquirido pelo usuário**. A matéria já foi objeto de análise pela Anac, cujas conclusões constam da Nota Técnica nº 7/2020/GCON/SAS (10910686). Em suma, a referida Nota entendeu que tais práticas não constituem indícios de descumprimento do supracitado art. 14 da Resolução nº 400/2016.

10. Importante realçar que, ainda de acordo com a mencionada Resolução, constitui obrigação das empresas aéreas **prestar informações claras ao consumidor sobre os serviços ofertados**:

Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

(...)

Art. 5º No processo de comercialização da passagem aérea, a partir da escolha da origem, do destino, da data da viagem e antes de ser efetuado o pagamento pelos seus serviços, o transportador deverá prestar as seguintes informações ao usuário:

(...)

IV - regras e valores do transporte de bagagem.

(...)

§ 3º As informações dos produtos e serviços relativos ao transporte aéreo e comercializados pelo transportador deverão ser disponibilizadas em língua portuguesa, de maneira clara e objetiva.

11. Assim, especificamente com relação à criação da Tarifa Basic pela Latam, desde que as condições contratuais estejam claras para os passageiros, não se trata de oferta afrontosa aos comandos da Resolução nº 400/2016, tendo em vista que, mesmo para esse perfil de tarifa, segue permitindo aos passageiros o transporte de um item pessoal, com limite de 10 kg, que deve ser armazenado sob o assento à frente.

12. Por fim, com relação ao cenário legal que resguarda o contexto regulatório supracitado, é importante destacar que o mercado de transporte aéreo brasileiro fundamenta-se em dois pilares legais: a *liberdade de oferta* e a *liberdade de estabelecimento de tarifas*, nos termos da Lei nº 11.182/2005.^[3] Desse modo, as tarifas aéreas no Brasil são definidas pelas próprias companhias sem intervenção estatal, refletindo uma diversidade de fatores, incluindo demanda, concorrência e estrutura de custos, o que resultou em uma ampla gama de tarifas e condições, permitindo às companhias aéreas atenderem às diferentes necessidades e preferências dos consumidores, de acordo com necessidades específicas, seja em termos de flexibilidade contratual, preço ou condições de viagem.

13. Ante o exposto, considerando as informações acima especificadas que abordam os itens formulados no Requerimento de Informação subscrito pelo parlamentar, na expectativa de terem sido prestados os devidos esclarecimentos, esta Agência permanece à disposição para quaisquer informações adicionais que se fizerem necessárias.

Atenciosamente,

Notas de Rodapé

[1] <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2024/com-10-1-milhoes-de-passageiros-transportados-setor-aereo-tem-melhor-novembro-da-serie-historica>

[2] <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoibNDI3ZjQxZDI0MjY2MC00NzNhLTk1ZjUtN2MwNmJmZnNzNiNGE1IiwidCI6ImI1NzQ4ZjZILWI0YTQtNGIyYi1hYjJhLWVmOTUyMjM2ODM2NiJ9>

[3] Lei nº 11.182, de 27/9/2005

Art. 48. (...)

§ 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 adequadas editadas pela Anac.

(...)

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



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Franco Couto Neto, Chefe da Assessoria Parlamentar, Substituto(a)**, em 08/01/2025, às 18:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11018919** e o código CRC **FD4B656F**.