



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

OFÍCIO Nº 170/2025/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 737, de 2025, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto - PL/AM.**

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Ao cumprimentá-lo cordialmente, reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 89 (9644612), de 08 de abril de 2025, o qual encaminha o Requerimento de Informação - RIC nº 737, de 2025, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto - PL/AM, que requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, *"informações a respeito das novas companhias aéreas que podem integrar o setor aéreo brasileiro em 2025."*
2. Sobre o assunto, informo que a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) manifestou-se por meio do Ofício nº 505/2025 (9744156), no qual encaminha o Despacho nº 258/2025/DOPR-SAC-MPOR (9742411), do Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias, contendo as informações pertinentes.
3. Adicionalmente, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) encaminhou o Ofício nº 199/2025/GAB-ANAC (9695933), com os esclarecimentos complementares solicitados.
4. Por fim, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexos:

- I- Ofício nº 505/2025 (9744156)
- II- Despacho nº 258/2025/DOPR-SAC-MPOR (9742411)
- III- Ofício nº 199/2025/GAB-ANAC (9695933)

Atenciosamente,

MARIANA PESCATORI
Ministra de Estado de Portos e Aeroportos substituta



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Pescatori Candido da Silva, Ministra Substituta**, em 14/05/2025, às 18:48, 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 **9742123** e o código CRC **FDAEA78C**.



Referência: Processo nº 50020.001421/2025-54



SEI nº 9742123

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 505/2025/SAC-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

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

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 737, de 2025.

Senhora Chefe,

Cumprimentando-o, faz-se referência ao Ofício nº 89/2025/ASPAR-MPOR (9493448), em que essa Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos solicita manifestação quanto ao Requerimento de Informação - RIC nº 737, de 2025, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto - PL/AM, que "[R]equer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito das novas companhias aéreas que podem integrar o setor aéreo brasileiro em 2025" (9493221).

Sobre assunto, encaminha-se o Despacho nº 258/2025/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (9742411), contendo manifestação do Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias.

Atenciosamente,

TOMÉ FRANCA
Secretário Nacional de Aviação Civil



Documento assinado eletronicamente por **Tomé Barros Monteiro da Franca**, Secretário Nacional de Aviação Civil, em 14/05/2025, às 17:47, 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 **9744156** e o código CRC **85EBD60D**.



Referência: Processo nº 50020.001421/2025-54



SEI nº 9744156

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

Despacho nº 258/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50020.001421/2025-54

Interessado: Secretaria Nacional de Aviação Civil

À Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 737, de 2025.

Senhor Secretário,

1. Cumprimtando-o, faço referência ao Despacho nº 240/2025/SAC-MPOR, de 13 de março de 2025 (9504863), que encaminha para análise e manifestação o o Requerimento de Informação - RIC nº 737, de 2025, de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal CAPITÃO ALBERTNO NETO (PL/AM), que *"[r]equer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito das novas companhias aéreas que podem integrar o setor aéreo brasileiro em 2025"* (9493221). Adicionalmente, registro o recebimento do Ofício 1ºSec/RI/E/nº 89, de 08 de abril de 2025 (9644587), que formaliza o encaminhamento do referido Requerimento de Informação, com prazo para resposta até 14 de maio de 2025.

2. Ressalte-se que as informações solicitadas nos questionamentos de números 1 a 4 foram devidamente atendidas por meio do Ofício nº 199/2025/GAB-ANAC, de 24 de abril de 2025 (9695933), expedido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Nesse contexto, entende-se que não remanescem informações complementares a serem prestadas por este Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) no que se refere aos referidos questionamentos.

3. Em relação ao questionamento 5 (*"Existe algum plano para ampliar a oferta de passagens aéreas para regiões atualmente mal atendidas, como cidades do interior?"*), destaca-se que a [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#), que cria a ANAC e dá outras providências, 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 adequadas editadas pela Anac"*.

4. Nesse sentido, compete às empresas aéreas a definição de rotas, frequências e horários de seus voos a serem operados, observadas as condicionantes elencadas no referido dispositivo legal. Ou seja, cabe às empresas aéreas a definição de quais aeroportos e linhas irão operar, sendo necessário para tanto apenas que o aeroporto esteja apto a receber voos das aeronaves a serem utilizadas e que sejam atendidos os parâmetros de qualidade do serviço - como regularidade e pontualidade -, estabelecidos pela Anac.

5. O Poder Público - seja por meio do Ministério de Portos e Aeroportos ou da Anac -, não possui a prerrogativa de determinar às empresas quais aeroportos, linhas aéreas, frequências ou horários serão operados. Ressalta-se que essa liberdade para a definição das rotas a serem ofertadas é um dos principais pilares regulatórios do setor, ao lado da liberdade tarifária (art. 49), tendo contribuído para o aumento da eficiência e os ganhos de produtividade no transporte aéreo, tanto para os prestadores de serviço quanto para os consumidores.

6. Não obstante, deve-se ressaltar que o Ministério de Portos e Aeroportos (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.

7. Entre as ações realizadas, destaca-se, em especial, a interlocução constante que este Ministério tem mantido com as empresas aéreas nacionais e estrangeiras, a fim de 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.

8. 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.

9. 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 04 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 06 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.

10. Outra iniciativa a cargo deste MPor 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.

11. 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.

12. As medidas adotadas nesse sentido contribuíram para ampliar o transporte de passageiros em voos regionais ao longo de 2023 e 2024 quando comparados a 2019 (último ano antes da pandemia de Covid-19).

13. Adicionalmente, cabe mencionar a [Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025](#), que regulamentou os dispositivos constitucionais da Reforma Tributária (Emenda Constitucional nº 132/2023). O referido diploma legislativo 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"*.

14. 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.

15. 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, dos quais todas as cidades existentes no país recebem influência direta, seja de uma ou mais Metrópoles simultaneamente. A região de influência das Metrópoles é ampla e cobre toda a extensão territorial do país, com áreas de

sobreposição em determinados contatos. As Metrôpoles 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 Metrôpoles. 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);

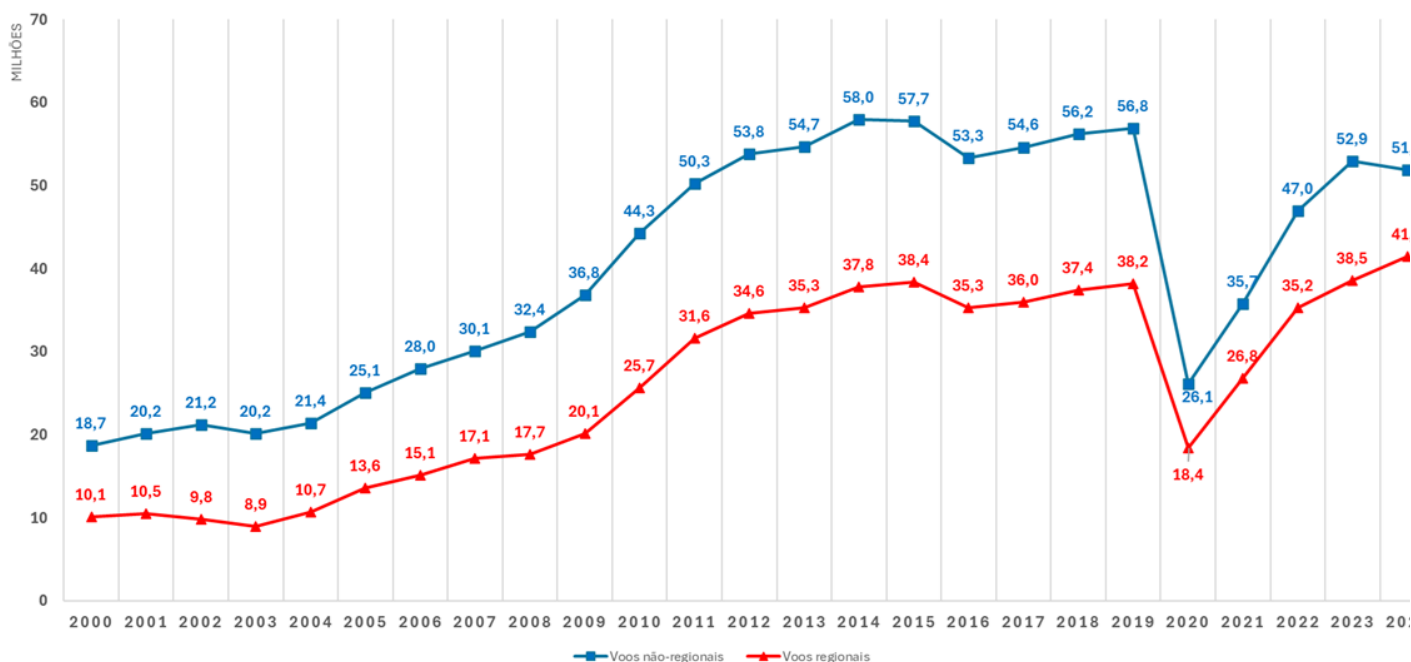
III - Centros Sub-Regionais: cidades que possuem atividades de gestão menos complexas, com áreas de influência de menor extensão que as das capitais regionais e com média populacional de 85 mil habitantes. Este nível se divide em dois grupos – Centro Sub-Regional A e Centro Sub-Regional B;

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.

16. 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, 2000 a 2024



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

Elaboração: DOPR/SAC/MPOR

17. Nesse contexto, observa-se um crescimento expressivo na quantidade de passageiros em voos regionais nos anos de 2023 e 2024. Tal expansão superou inclusive os níveis observados em 2019, período em que as operações das empresas aéreas se davam sob condições de mercado anteriores à pandemia de Covid-19.

18. Por fim, considerando o encaminhamento, pela ANAC, das informações pertinentes aos questionamentos 1 a 4, por meio do Ofício nº 199/2025/GAB-ANAC, de 24 de abril de 2025 (9695933), recomenda-se o envio da resposta ao questionamento 5, constante do presente despacho, em complemento ao referido ofício, de forma a atender integralmente ao Requerimento de Informação nº 737/2025.

19. Por fim, coloco desde já este Departamento à disposição para prover esclarecimentos adicionais ou dirimir eventuais dúvidas, caso necessário.
Atenciosamente,

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 13/05/2025, às 21:20, 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 **9742411** e o código CRC **5EDF3295**.



Referência: Processo nº 50020.001421/2025-54



SEI nº 9742411

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



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 7º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
+55 (61) 3314-4121 - gabinete@anac.gov.br

Ofício nº 199/2025/GAB-ANAC

Brasília, na data de assinatura.

Ao Senhor
MARCO DELGADO
Chefe
Assessoria de Assuntos Parlamentares
Ministério de Portos e Aeroportos
Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília - DF
CEP: 70044-902

Assunto: **Manifestação acerca do Requerimento de Informação - RIC nº 737, de 2025 (Preliminar).**

Referências: **Ofício nº 89/2025/ASPAR-MPOR, de 12 de março de 2025. Processo nº 50020.001421/2025-54;
Processo ANAC nº 00058.022560/2025-16.**

Senhor Chefe,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício nº 89/2025/ASPAR-MPOR, de 12 de março de 2025, pelo qual essa Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos do Ministério de Portos e Aeroportos solicita a esta Agência a manifestação, em antecipação, a respeito do Requerimento de Informação - RIC nº 737, de 2025, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), o qual solicita informações sobre novas companhias aéreas que podem integrar o setor aéreo brasileiro em 2025.

2. Por oportuno, no que tange às competências legais atribuídas a esta Agência, cabe informar o que se segue:

Quais medidas estão sendo adotadas para garantir que essas novas companhias cumpram todos os requisitos de segurança da ANAC?

3. Para se certificar como prestadora de serviços aéreos, a empresa deve comprovar à Agência a capacidade técnica para conduzir as operações com segurança, inclusive para avaliar as condições momentâneas, que envolvem uma série de critérios, como meteorologia, capacidade da infraestrutura, orientações da torre de controle e aeronavegabilidade da aeronave. Este processo de certificação operacional visa comprovar que a futura empresa aérea atende aos requisitos técnicos e operacionais estabelecidos pelos regulamentos desta Agência, os quais são baseados em normativos internacionais.

4. Assim, durante o processo a empresa aérea precisa desenvolver e apresentar um conjunto de documentos, manuais e programas que são criteriosamente analisados e passando por aprovação individual pela Agência. Posteriormente, são inspecionadas as bases de operações e de manutenção, avaliados os treinamentos e realizados voos de avaliação operacional da nova empresa aérea. Apenas ao final desse robusto processo a empresa recebe seu Certificado de Operador Aéreo - COA, garantindo que atende aos padrões operacionais exigidos para o início da exploração comercial dos serviços aéreos à sociedade.

Como será feita a fiscalização das aeronaves e tripulações dessas novas empresas para garantir a segurança dos passageiros?

5. A Anac acompanha o desempenho de produtos aeronáuticos, empresas, operações e profissionais de forma planejada e constante, em um processo de vigilância continuada, que garante os elevados níveis de segurança e confiabilidade da aviação brasileira. Tais procedimentos encontram respaldo no manual do fabricante e nos manuais de manutenção e operação aprovados pela Agência. Quanto maior o impacto do operador aéreo à sociedade, mais frequente e detalhado é o acompanhamento.

6. Destaca-se, ainda, que as fiscalizações são orientadas pela vigilância baseada em risco, a qual se trata de abordagem eficaz para garantir a segurança operacional da aviação civil, alinhada com as melhores práticas regulatórias internacionais, e que prioriza a identificação, análise e mitigação de riscos potenciais antes que eles resultem em falhas operacionais que possam ensejar um incidente/acidente aéreo. Esse direcionamento objetiva promover a otimização de recursos dentro de um processo de melhoria contínua, com a implementação de estratégias preventivas para mitigar os riscos identificados, antes que estes se tornem críticos.

Qual a expectativa do governo em relação à concorrência no setor? Essas novas companhias poderão ajudar a reduzir os preços das passagens aéreas?

7. Atualmente, a exploração de serviços aéreos por empresas brasileiras é regida pela Resolução Anac nº 659, de 02 de fevereiro de 2022. ^[1] A referida norma é fruto de uma ação promovida pela Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021, conhecida como MP do Voo Simples, que realizou mudanças que atualizam e desburocratizam processos e procedimentos do setor aéreo. ^[2]

8. Posteriormente, a MP nº 1.089/2021 foi convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, que dentre as diversas modificações no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), especifica que os serviços aéreos caracterizam atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da

autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica, conforme teor do art. 174-A.^[3]

9. A Resolução Anac nº 659/2022 é o resultado de um longo processo de redução de barreiras de cunho não-técnico à entrada no mercado brasileiro, que busca a ampliação da contestabilidade no setor aéreo no país, isto é, a facilitação da possibilidade de que novas empresas entrem no mercado para oferecer produtos em concorrência com as empresas já estabelecidas. Portanto, é factível, desejável e incentivada pela Agência a entrada no mercado do maior número possível de empresas aéreas. O propósito é promover um ambiente regulatório eficiente, a fim de tornar a aviação brasileira cada vez mais dinâmica e competitiva.

10. Com efeito, a Agência apoia amplamente medidas para a redução de barreiras à entrada de novas empresas no mercado brasileiro, como foi, por exemplo, o fim da restrição da participação de capital estrangeiro em empresas brasileiras, trazido à tona pela Medida Provisória nº 863/2018, convertida na Lei nº 13.842/2019.^[4] A diretriz regulatória adotada pela Agência, no que se refere à regulação econômica, é pautada pela busca do maior nível de concorrência possível no setor aéreo.

11. A competitividade do mercado, em que vigora o regime de liberdade de oferta e de tarifas, é acompanhada e monitorada pela Anac, de forma que sejam avaliadas oportunidades de redução de entraves à promoção da concorrência. Destarte, busca-se, com isso, um ambiente que tende a estimular o crescimento do mercado em decorrência da inserção de novas empresas para explorar os serviços e, conseqüentemente, de mais consumidores, fato esse que amplia o desenvolvimento e a oferta de novos modelos de negócio.

12. Por oportuno, sublinha-se que, recentemente, a Anac certificou uma nova empresa para operar no Brasil. Trata-se da Avion Express, que traz uma inovação para o mercado. A companhia atuará exclusivamente no fornecimento de soluções para a aviação comercial, por meio do modelo ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance* ou, em português, Aeronave, Tripulação, Manutenção e Seguro). Esse modelo de negócio pode otimizar a capacidade das companhias aéreas, permitindo que ampliem suas operações temporariamente em períodos de alta demanda, como férias e eventos especiais, além de garantir a continuidade do serviço em casos de indisponibilidade de aeronaves. Para os passageiros, a chegada desse novo modelo significa o aumento potencial de oferta de serviços oferecidos. As empresas passam a ter a possibilidade de mais flexibilidade e capacidade de operação, sem necessariamente expandir sua frota própria. Assim, o ACMI pode ser um modelo de negócios que contribui para um setor mais dinâmico e eficiente. A certificação da Avion Express reforça o compromisso da Anac com o crescimento e a modernização do setor aéreo brasileiro, incentivando modelos inovadores que aumentam a competitividade do mercado e possibilitam mais oportunidades de viagens aos passageiros.

13. Além disso, vale ressaltar que, recentemente, a Anac também concedeu autorização para a empresa aérea EuroAtlantic Airways – Transportes Aéreos S.A. operar voos regulares no Brasil, conforme a Portaria nº 16.300, de 3 de fevereiro de 2025, que habilita a companhia a realizar serviços de transporte aéreo internacional de passageiros e cargas com origem e/ou destino em território brasileiro.^[5] A empresa já possuía histórico de operações no país por meio de voos fretados, agora expandindo sua atuação com a possibilidade de oferecer ligações frequentes entre Brasil e Europa.

14. A autorização foi concedida após a empresa atender a todas as exigências regulatórias da Anac, incluindo a comprovação de capacidade operacional e a conformidade com as normas de segurança. A companhia poderá definir diretamente com os operadores aeroportuários as rotas e frequências dos voos. Essa autorização reforça o compromisso da Anac em ampliar a oferta de transporte aéreo no Brasil, promovendo a concorrência e proporcionando mais opções para os passageiros e o setor logístico.

A entrada dessas companhias pode resultar em tarifas mais acessíveis para os consumidores? Há algum estudo do governo sobre o impacto nos preços das passagens?

15. O setor aéreo assemelha-se a mercados com livre entrada e saída, nos quais o preço é definido endogenamente, por meio da interação entre oferta e demanda, sem intervenção do Estado, sendo de vital interesse que haja a maior quantidade de operadores possível, de modo que haja concorrência entre eles e, conseqüentemente, competição por preços praticados e inovação que possa atrair consumidores com diferente disposição de pagamento pelos serviços oferecidos.

16. No regime de exploração e prestação de serviços aéreos em vigor no Brasil, é necessário garantir a liberdade tarifária e a liberdade de oferta, isto é, o acesso a todas as empresas que queiram operar determinada rota, observando-se a capacidade operacional da infraestrutura e a regulação técnica de segurança, conforme preconizam os artigos 48 e 49 da Lei nº 11.182/2005.^[6]

17. Na prática do regime de liberdade tarifária, a autoridade de aviação civil detém a atribuição de receber das empresas aéreas a comunicação de suas tarifas. Por outro lado, não compete ao órgão regulador a definição das tarifas praticadas, tampouco o estabelecimento de parâmetros ou expectativas a respeito das tarifas futuras. No entanto, isso não afasta a competência do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para a repressão às infrações contra a ordem econômica, definida na Lei nº 12.529/2011.^[7]

18. Outrossim, menciona-se que a Anac mantém atividades de acompanhamento do mercado de transporte aéreo, coletando e divulgando dados sobre o setor, com os propósitos de ampliar o conhecimento da sociedade, subsidiar a realização de estudos e a tomada de decisões no âmbito da iniciativa privada e da própria administração pública. Nesse sentido, a Agência disponibiliza em sua página na internet (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo>) diversos dados sobre o mercado de transporte aéreo, dentre os quais o acompanhamento das tarifas aéreas domésticas comercializadas.

19. Por fim, em relação aos dados mais recentes, para o mês de fevereiro de 2025, foram movimentados 7,2 milhões de passageiros nos aeroportos do país, o que representa o melhor resultado no mercado doméstico para o mês em cinco anos, representando um crescimento de 7% em comparação a fevereiro de 2024. A movimentação internacional, por sua vez, registrou no mês de fevereiro 2,3 milhões de passageiros – alta de 13,5% em relação a fevereiro de 2024. Este é o 47º mês seguido de alta na movimentação de passageiros internacionais, que segue uma trajetória de crescimento desde abril de 2021. Todos esses dados estão disponíveis no Relatório de Demanda e Oferta publicado pela Anac.

Existe algum plano para ampliar a oferta de passagens aéreas para regiões atualmente mal atendidas, como cidades do interior?

20. Conforme já exposto nos itens anteriores, vigora no Brasil o regime de liberdade de exploração e prestação de serviços aéreos sendo garantida a liberdade tarifária e a liberdade de oferta.

21. Ressalta-se que, ao oferecer o serviço de transporte aéreo, todos os riscos são assumidos pelas empresas ofertantes, razão pela qual todas possuem a liberdade para escolher quais rotas operar, com qual frequência e quanto cobrar. A falta de garantias financeiras para permanecer ou não em

determinada rota é o motivo pelo qual não se pode obrigar uma empresa a prestar determinado serviço ou impor o que deve cobrar, seja por limitação de preços ou por especificação de produtos.

22. Nessa direção, reforça-se que as empresas aéreas são responsáveis pela elaboração e implementação das próprias malhas aéreas no Brasil, não havendo influência da Anac na escolha desse ou daquele aeroporto cujo registro do serviço aéreo é de exclusiva responsabilidade das concessionárias de serviços aéreos domésticos. Com efeito, as empresas prestadoras de serviços aéreos domésticos possuem a liberdade de explorar quaisquer linhas aéreas, em conformidade com o mencionado artigo 48 da Lei nº 11.182/2005, portanto, não cabendo a esta Agência a prerrogativa de determinar a obrigação para uma empresa prestar serviço para uma localidade específica.

23. Vale ressaltar, ainda, que não cumpre a esta Autarquia a formulação de políticas públicas, atribuição que é de competência atinente à esfera da Administração Direta no âmbito da União, Estados e Municípios. Dessa forma, eventuais aspectos referentes ao desenvolvimento de regiões com poucas rotas aéreas disponíveis extrapolam as competências desta Agência.

24. Por fim, reitera-se que esta Agência Reguladora está empenhada, nos limites das suas competências, em atuar na melhoria do transporte aéreo, podendo subsidiar tecnicamente os atores relacionados à possibilidade de elaboração de políticas públicas que tenham potencial de incentivar o aumento da oferta de voos e da conectividade entre diversas cidades, especialmente:

(i) os Governos Estaduais, no incentivo ao turismo e à economia local de modo a atrair novas operações, bem como na definição de políticas públicas que produzam o resultado do aumento da oferta de voos; e

(ii) o Ministério de Portos e Aeroportos, no estabelecimento de políticas públicas e incentivos para o setor, inclusive mediante utilização do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC.

25. Na expectativa de terem sido prestados os esclarecimentos devidos, esta Agência permanece à disposição.

Atenciosamente,

ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO
Diretor-Presidente Substituto

[1] Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2022/resolucao-659>

[2] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2021/Mpv/mpv1089.htm#:~:text=MEDIDA%20PROVIS%C3%A9RIA%20N%C2%BA%201.089%2C%20DE%2029%20DE%20DEZEMBRO%20DE%202021&text=Alterar%20a%20Lei%20n%C2%BA,que%20

[3] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14368.htm

[4] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/l13842.htm

[5] Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-16.300/sas-de-3-de-fevereiro-de-2025-611085130>

[6] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm

[7] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm



Documento assinado eletronicamente por **Roberto José Silveira Honorato, Diretor-Presidente, Substituto**, em 24/04/2025, às 09:24, 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 **11423353** e o código CRC **7B519FE7**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.022560/2025-16

SEI nº 11423353



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Primeira-Secretaria

Ofício 1ªSec/RI/E/nº 89

Brasília, 8 de abril de 2025.

A Sua Excelência o Senhor
SILVIO SERAFIM COSTA FILHO
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos

Assunto: **Requerimento de Informação**

Senhor Ministro,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 736/2025	Deputado Messias Donato
Requerimento de Informação nº 737/2025	Deputado Capitão Alberto Neto
Requerimento de Informação nº 738/2025	Deputado Capitão Alberto Neto
Requerimento de Informação nº 772/2025	Deputado Rodrigo Estacho
Requerimento de Informação nº 792/2025	Deputado Vermelho
Requerimento de Informação nº 838/2025	Deputado Capitão Alberto Neto

Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,

Deputado CARLOS VERAS
Primeiro-Secretário

- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.

/DFO



Documento assinado por:

09/04/2025 08:29 - Davi Carlos Veras

Selo digital de segurança: 2025-MZNM-ASFK-MGQD-BHJ0

Ofício 1ªSec/RI/E/nº 89 (5644612)

SEI 50020.001421/2025-54 / pg. 10