



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

OFÍCIO Nº 174/2025/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 838, 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 (9644722), de 08 de abril de 2025, o qual encaminha o Requerimento de Informação - RIC nº 838, 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 da descontinuação de operações em diversas cidades brasileiras pela companhia Azul Linhas aéreas"*.
2. A este respeito, informo que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) manifestou-se por meio do Ofício nº 263/2025/GAB-ANAC (9743272), bem como a Secretaria Nacional de Aviação Civil manifestou-se por meio do Ofício nº 498/2025/SAC-MPOR (9742617), na qual encaminha a Nota Técnica nº 47/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR (9736868), contendo os esclarecimentos e informações solicitados.
3. Por fim, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexos:

- I - Ofício nº 263/2025 (9743272)
- II - Ofício nº 498/2025/SAC-MPOR (9742617)
- III - Nota Técnica nº 47/2025 (9736868)

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?](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 **9743333** e o código CRC **833E44C5**.



Referência: Processo nº 50020.001565/2025-19



SEI nº 9743333

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 263/2025/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 838, de 2025 (Preliminar).**

Referências: **Ofício nº 111/2025/ASPAR-MPOR, de 25 de março de 2025. Processo nº 50020.001565/2025-19;**

Processo ANAC nº 00058.026649/2025-51.

Senhor Chefe,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício nº 111/2025/ASPAR-MPOR, o qual encaminha o Requerimento de Informação - RIC nº 838/2025 (preliminar), de autoria do Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PL/AM), cujo teor solicita informações a respeito da descontinuação das operações em diversas cidades brasileiras pela empresa Azul Linhas aéreas e, em específico, requer:

- 1) A ANAC tem acompanhado se a companhia está prestando as devidas assistências aos passageiros impactados?
- 2) O governo federal reconhece que a crise econômica está afetando diretamente a aviação regional e a conectividade de diversas cidades?
- 3) Quais medidas concretas o governo adotou para evitar que empresas aéreas reduzam operações e isolem economicamente certas regiões?
- 4) Existe alguma negociação com as empresas para tornar o transporte aéreo mais viável financeiramente, especialmente em rotas menos lucrativas?
- 5) Há diálogo com outras companhias para que assumam as rotas canceladas?
- 6) Municípios mais isolados e sem infraestrutura rodoviária adequada estão sendo deixados sem opções de transporte rápido. Como o governo pretende resolver isso?

2. A propósito, cabe registrar, inicialmente, que a Anac exige, por parte do transportador, em caso de cancelamento de voos comercializados, o cumprimento das obrigações previstas na Resolução

Anac nº 400/2016, tais como prover informação aos passageiros, providenciar a acomodação em voos disponíveis da empresa aérea ou o reembolso integral, à escolha do consumidor, bem como prestar assistência material, conforme o tempo de demora no aeroporto.^[1]

3. Em relação à descontinuação da operação pela empresa Azul Linhas Aéreas em diversas cidades, sublinha-se que a Anac monitora a situação, tendo instaurado o processo administrativo nº 00058.004940/2025-79, cujo objetivo é acompanhar bimestralmente as evidências das tratativas da empresa com relação aos passageiros que já foram ou que ainda poderão ser afetados, de modo que sejam adotadas todas as ações para assegurar as assistências previstas na Resolução nº 400/2016, como, por exemplo, acomodação e reembolso, além de procedimentos de comunicação realizados para informar aos passageiros sobre seus direitos e opções disponíveis em face do cancelamento dos voos. Até o momento, não há indícios de infração quanto ao cumprimento das obrigações previstas no normativo mencionado.

4. No que concerne aos demais questionamentos formulados, ressalta-se que a formulação de políticas públicas é competência atinente à esfera da Administração Direta no âmbito da União, Estados e Municípios, extrapolando as competências da Agência. A atuação da Anac fundamenta-se na busca pelo alinhamento de suas ações com as políticas públicas advindas do Governo Federal e demais atores, na medida em que constituem importantes insumos para ampliar a eficiência da atuação da Agência para maximizar o desenvolvimento do transporte aéreo nacional.

5. No contexto do setor de aviação civil, a Lei nº 7.565/1986 dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), cujo art. 174-A estabelece que *os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica*.^[2] Assim, ao contrário de outros serviços de infraestrutura, a exploração de serviços de transporte aéreo regular não depende de prévia concessão.

6. O referido entendimento foi consagrado pelo Acórdão nº 346/2008 e ratificado pelo Acórdão nº 1.241/2018, ambos do Plenário do Tribunal de Contas da União TCU.^[3] No julgamento do Recurso Extraordinário (RE) nº 636.331/RJ, o STF assinala que *ao possibilitar que a atividade de navegação aérea seja explorada por meio de “autorização”, o constituinte acolheu o seu desenvolvimento sob regime de direito privado, vale dizer, sob a forma de atividade econômica fiscalizada pela administração pública, hipótese em que não consistirá em “serviço público.”*

7. 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, obviamente, a capacidade operacional da infraestrutura e a regulação técnica de segurança, conforme preconiza o art. 48 da Lei nº 11.182/2005.^[4]

8. A malha aérea é, assim, determinada pelas próprias empresas aéreas e está condicionada, essencialmente às suas estratégias competitivas em face das condições de mercado e à capacidade da infraestrutura aeroportuária e do controle de tráfego aéreo, bem como ao atendimento às normas expedidas pela Anac.

9. Não há, ademais, a garantia de equilíbrio econômico-financeiro típica de um contrato de concessão com o Poder Público. Destarte, 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. Tais princípios encontram-se positivados no art. 48, § 1º e art. 49 da Lei 11.182/2005.^[5] 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.

10. Assim, corrobora-se a percepção do autor do requerimento no sentido de que o interesse público é que haja a maior quantidade de operadores possível, de modo que haja concorrência entre eles e, consequentemente, eficiência e inovação. Nesta toada, é extremamente relevante destacar que os serviços de transporte aéreo não são explorados sob regime de monopólio público e que a outorga para a exploração dos serviços de transporte aéreo não é precedida de licitação, ou seja, qualquer empresa interessada pode vir a operar, desde que atendidos os requisitos jurídicos e técnicos.

11. Por fim, acerca de eventuais impactos sobre a aviação regional e a conectividade entre diversas cidades, entende-se necessário o envolvimento dos atores diretamente relacionados à formulação de políticas públicas, especialmente:

(i) os Governo Estaduais, entidades capazes de incentivar o turismo e a economia local de modo a atrair novas operações, bem como de definir políticas públicas que produzam o resultado do aumento da oferta de voos; e

(ii) o Ministério de Portos e Aeroportos, capaz de estabelecer políticas públicas e incentivos para o setor, inclusive mediante utilização do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC.

12. Na expectativa de terem sido prestados os esclarecimentos devidos, esta Agência permanece à disposição para informações adicionais se necessárias.

Atenciosamente,

ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO
Diretor-Presidente Substituto

[1] Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016>

[2] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm

[3] A propósito, o julgamento do Recurso Extraordinário (RE) nº 636.331/RJ trouxe em seu bojo a discussão acerca da "controvérsia sobre a natureza do transporte aéreo", cujo acórdão conduzido pela Ministra Rosa Weber assim consignou:

Ao possibilitar que a atividade de navegação aérea seja explorada por meio de “autorização”, o constituinte acolheu o seu desenvolvimento sob regime de direito privado, vale dizer, sob a forma de atividade econômica fiscalizada pela administração pública, hipótese em que não consistirá em “serviço público.” Atualmente, no Brasil, a exploração do transporte aéreo regular de passageiros é feita por meio de autorização – embora seja esta equivocadamente rotulada como “concessão” –, não se revestindo de características de serviço público, mas, sim, de atividade econômica fiscalizada. (grifado).

Mencionado julgado do Supremo Tribunal Federal (STF) cita, inclusive, a existência de diversas incongruências entre o instituto da concessão e o modelo atual de exploração do transporte aéreo regular de passageiros, apontadas pela Corte de Contas da União no Acórdão nº 346/2008, e conclui a análise sobre a natureza jurídica do serviço de transporte aéreo aduzindo que o transporte aéreo regular de passageiros constitui, na quadra atual, atividade sujeita à verdadeira outorga de autorização da administração pública, não configurando serviço público prestado sob regime de concessão.

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.

Não cabe outorgar a exploração de uma linha aérea para um único operador, uma vez que o mercado é competitivo. Pelo contrário, o interesse é que haja a maior quantidade de operadores possível, de modo que haja concorrência entre eles e, consequentemente, eficiência e inovação. Nesta toada, é extremamente relevante destacar que os serviços de transporte aéreo não são explorados sob regime de monopólio público e que a outorga para a exploração dos serviços de transporte aéreo não é precedida de licitação, ou seja, qualquer empresa interessada, por sua própria conta e risco, pode vir a operar, desde que atendidos os requisitos jurídicos e técnicos.

Outro fator que diferencia a operação de serviços aéreos é a inexistência de garantia de equilíbrio econômico-financeiro do contrato por parte do Estado. Ao oferecer o serviço de transporte aéreo, todos os riscos são assumidos pelas empresas ofertantes. Nessas circunstâncias, todas

elas devem ter liberdade para escolher quais rotas operar, com qual frequência e quanto cobrar por isso. 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.

Destaca-se que esse modelo, com mais liberdade, trouxe mais eficiência e ganhos para ofertantes e consumidores, permitindo o surgimento de produtos e preços diferenciados. Esta conjuntura tende a estimular o crescimento do mercado à medida que se cria um ciclo em que mais consumidores passam a ter acesso ao mercado, atraindo mais investidores para explorar os serviços, o que viabiliza a ampliação da oferta, a diversificação, a melhoria da prestação e, principalmente, acarreta ainda na oferta de mais opções de produtos e preços para a escolha dos consumidores. Por consequência, mais pessoas passam a ter acesso de fato aos serviços aéreos.

§ 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. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

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

[5] Art. 48.



Documento assinado eletronicamente por **Roberto José Silveira Honorato, Diretor-Presidente, Substituto**, em 13/05/2025, às 15:39, 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 **11504525** e o código CRC **7D947D1E**.



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

OFÍCIO Nº 498/2025/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 838, de 2025, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto - PL/AM.

Senhor Chefe,

Cumprimentando-o, em resposta ao Ofício nº 111/2025/ASPAR-MPOR (9531992), em que essa Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos remeteu o Requerimento de Informação - RIC nº 838, 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 da descontinuação de operações em diversas cidades brasileiras pela companhia Azul Linhas Aéreas"* (9531887), encaminha-se a Nota Técnica nº 47/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR (9736868), contendo manifestação do Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias desta Secretaria.

Atenciosamente,

TOMÉ FRANCA
Secretário Nacional de Aviação Civil



Documento assinado eletronicamente por **Tomé Barros Monteiro da Franca**, **Secretário Nacional de Aviação Civil**, em 13/05/2025, às 18:21, 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 **9742617** e o código CRC **B0FB915B**.



Referência: Processo nº 50020.001565/2025-19



SEI nº 9742617

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 47/2025/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR

Brasília, 12 de maio de 2025.

PROCESSO Nº 50020.001565/2025-19

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 838, de 2025.

1. INTRODUÇÃO

1. A Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC do Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR solicita, por meio do Despacho nº 279/2025/SAC-MPOR, de 23 de março de 2025 (9552320), análise e manifestação acerca do Requerimento de Informação - RIC nº 838, de 2025, de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal CAPITÃO ALBERTO NETO (PL/AM), que "[r]equer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito da descontinuação de operações em diversas cidades brasileiras pela companhia Azul Linhas Aéreas" (9531887).

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 838, de 2025 (9531887), "informações a respeito da descontinuação de operações em diversas cidades brasileiras pela companhia Azul Linhas Aéreas". O RIC nº 838, de 2025, in verbis:

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 838, de 2025

(Do Sr. Capitão Alberto Neto)

Requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito da descontinuação de operações em diversas cidades brasileiras pela companhia Azul Linhas aéreas.

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 Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito descontinuação de operações em diversas cidades brasileiras pela companhia Azul Linhas aéreas.

1) A ANAC tem acompanhado se a companhia está prestando as devidas assistências aos passageiros impactados?

2) O governo federal reconhece que a crise econômica está afetando diretamente a aviação regional e a conectividade de diversas cidades?

3) Quais medidas concretas o governo adotou para evitar que empresas aéreas reduzam operações e isolem economicamente certas regiões?

4) Existe alguma negociação com as empresas para tornar o transporte aéreo mais viável financeiramente, especialmente em rotas menos lucrativas?

5) Há diálogo com outras companhias para que assumam as rotas canceladas?

6) Municípios mais isolados e sem infraestrutura rodoviária adequada estão sendo deixados sem opções de transporte rápido. Como o governo pretende resolver isso?

4. Em sua justificativa, o autor argumenta:

A Azul Linhas Aéreas anunciou a descontinuação de operações em 14 cidades brasileiras e a alteração da rota de Juazeiro do Norte (CE), que agora terá voos apenas para o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP).

A decisão foi motivada pelo aumento nos custos operacionais e pela necessidade de ajustes entre oferta e demanda. A companhia afirmou que a crise econômica atual na cadeia de suprimentos e a valorização do dólar afetaram a disponibilidade de frota, influenciando a revisão das rotas.

Essa decisão expõe uma realidade amarga: o Brasil ainda não conseguiu desenvolver um setor aéreo acessível e eficiente para sua população. Enquanto outros países ampliam sua malha aérea e oferecem voos a preços competitivos, o Brasil continua preso a uma combinação letal de burocracia excessiva, tributação abusiva e custos operacionais elevados. O resultado? Menos opções de transporte, passagens cada vez mais caras e consumidores pagando a conta.

Com a saída da Azul de diversas cidades, milhares de pessoas perderam acesso a voos diretos, obrigando-as a recorrer a alternativas mais caras, demoradas e desconfortáveis. O transporte rodoviário, muitas vezes precário e inseguro, se torna a única opção para quem precisa viajar.

Além disso, menos concorrência significa preços ainda mais altos. O Brasil já tem um dos preços de passagem aérea mais elevados do mundo, e a redução da oferta apenas reforça esse problema. Com menos rotas disponíveis, a lógica de mercado faz com que os preços subam ainda mais, tornando o avião um meio de transporte restrito a uma parcela pequena da população.

Dessa forma, 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.

Termos em que pede deferimento.

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

1) A ANAC tem acompanhado se a companhia está prestando as devidas assistências aos passageiros impactados?

6. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e dá outras providências, estabelece em seu art. 8º, inciso X, ser de competência da Agência a regulação e fiscalização dos serviços aéreos. Nesse sentido, a ANAC desempenha atividades de fiscalização e regulação do setor de transporte aéreo com vistas à observância dos normativos vigentes, à promoção da segurança operacional e da aviação civil contra atos de interferência ilícita, à mitigação de falhas de mercado e à redução da assimetria informacional.

7. No âmbito da fiscalização, a ANAC realiza ações presenciais e remotas para monitorar o cumprimento da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, que trata da acessibilidade no transporte aéreo, e da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. A fiscalização é orientada por uma abordagem coletiva, voltada à identificação de condutas reiteradas ou políticas comerciais contrárias aos normativos, cujo impacto seja difuso ou indeterminado sobre os passageiros.

8. As ações de fiscalização coletiva compreendem: (i) inspeções presenciais e remotas em operadores aéreos e aeroportuários; (ii) monitoramento de reclamações na plataforma Consumidor.gov.br, com foco em descumprimentos sistêmicos; (iii) análise de sites eletrônicos e contratos, com verificação de conformidade quanto à clareza das informações, uso de idioma e moeda nacionais; e (iv) acompanhamento dos registros dos Serviços de Atendimento ao Consumidor (SAC) das empresas.

9. As empresas brasileiras e estrangeiras de transporte aéreo regular estão obrigadas a manter-se ativas na plataforma Consumidor.gov.br, respondendo às manifestações dos usuários no prazo máximo de 10 (dez) dias. Os dados extraídos dessa plataforma subsidiam ações regulatórias e fiscalizatórias da ANAC, tanto preventivas quanto sancionatórias.

10. Em 2024, a Agência realizou fiscalizações presenciais em 34 (trinta e quatro) aeroportos de todas as regiões do país, com atenção especial ao período de maior demanda entre 20 de dezembro e 3 de janeiro. Na fiscalização remota, foram conduzidas mais de 120 (cento e vinte) ações junto a 27 (vinte e sete) operadores aéreos, resultando na lavratura de 14 (quatorze) autos de infração, instaurando-se os respectivos processos administrativos sancionadores. Determinadas infrações foram enquadradas em caráter preventivo, nos termos da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, permanecendo sob monitoramento até o restabelecimento da conformidade.

11. Paralelamente, a ANAC tem promovido iniciativas de educação para o consumo, objetivando o empoderamento dos usuários do transporte aéreo e a difusão de

informações sobre seus direitos e deveres. Destacam-se: (i) a disponibilização da página “Passageiros” no sítio institucional da ANAC, em português, inglês e espanhol; (ii) a publicação periódica do Boletim de Monitoramento do Consumidor.gov.br e do Boletim ANAC Consumidor; e (iii) o Pannel de Reclamações dos Consumidores, ferramenta interativa para visualização de dados agregados sobre reclamações e desempenho das empresas.

12. No campo das campanhas educativas, desde 2023 a ANAC implementa ações presenciais em aeroportos por meio de materiais informativos com *QR Codes*, iniciativa expandida em 2024 mediante parceria com concessionárias aeroportuárias para exibição de vídeos institucionais. Ademais, em cooperação com a Escola Nacional de Defesa do Consumidor (ENDC), vinculada à Secretaria Nacional do Consumidor, foi lançado o curso “Relações de Consumo no Transporte Aéreo”, destinado a agentes do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor e ao público em geral.

13. A Agência também coordena o Programa de Regulação por Incentivos nas Relações de Consumo, lançado em 2022, que visa à melhoria célere da qualidade dos serviços prestados pelas empresas aéreas, mediante abordagem colaborativa. Nesse contexto, foram promovidas oficinas temáticas com participação de entes regulados e entidades de defesa do consumidor, como a Oficina Informação e Consumo, a Oficina Acessibilidade e a Oficina Judicialização. Os encaminhamentos dessas reuniões resultaram em ações coordenadas para aprimoramento dos procedimentos operacionais, da acessibilidade e da comunicação com os consumidores.

14. Entende-se, nesse sentido, que a ANAC tem atuado pautada pelos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, bem como por seu compromisso com a contínua melhoria do transporte aéreo civil brasileiro, assegurando seu desenvolvimento de forma segura, acessível, eficiente e em consonância com o interesse público. Não obstante, diante da autonomia técnica, administrativa e orçamentária conferida à Agência pela Lei nº 11.182/2005, considera-se oportuno que a própria Agência possa se manifestar a respeito de sua atuação.

2) O governo federal reconhece que a crise econômica está afetando diretamente a aviação regional e a conectividade de diversas cidades?

15. A [Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025](#), que “*Institui o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo (IS); cria o Comitê Gestor do IBS e altera a legislação tributária*”, 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*”.

16. 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.

17. 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 Metrópoles se subdividem em três níveis – grande metrópole nacional (apenas São Paulo/SP), metrópole nacional (apenas Brasília/DF e Rio de Janeiro/RJ), metrópole (ex. Belo Horizonte/MG, Fortaleza/CE, Porto Alegre/RS etc);

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

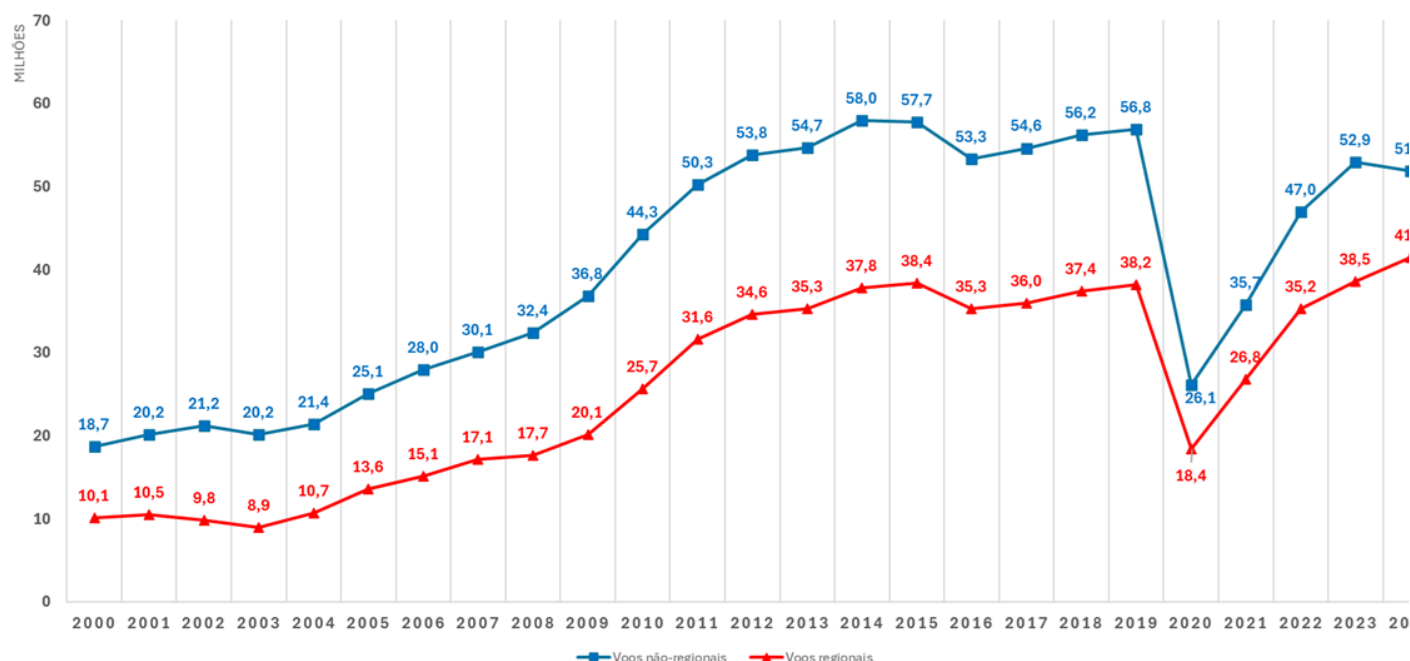
III - **Centros Sub-Regionais:** cidades que possuem atividades de gestão menos complexas, com áreas de influência de menor extensão que as das capitais regionais e com média populacional de 85 mil habitantes. Este nível se divide em dois grupos – Centro Sub-Regional A e Centro Sub-Regional B;

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

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

18. 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 214/2000 a 2024



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

Elaboração: DOPR/SAC/MPOR

19. Nesse contexto, observa-se que não houve decréscimo no volume de passageiros transportados em voos domésticos regionais, mas sim um crescimento expressivo do setor nos exercícios 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.

20. Conforme se demonstrará adiante, a retomada do segmento a partir do ano de 2023 decorre, entre outros fatores, da implementação de medidas indutoras por parte do Poder Executivo Federal, notadamente por intermédio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

3) Quais medidas concretas o governo adotou para evitar que empresas aéreas reduzam operações e isolem economicamente certas regiões?

21. Cabe destacar que a [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#), que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – Anac e dá outras providências, estabelece 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”.

22. 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.

23. 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.

24. 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.

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

26. 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.

27. 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.

28. 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 regulares, com o intuito de viabilizar a redução tarifária e aumentar o acesso da população ao transporte aéreo. A revisão regulatória inclui a simplificação de procedimentos, a modernização de normas de segurança e de processos de certificação e fiscalização, sempre em consonância com os melhores padrões internacionais. Essa revisão inclui a flexibilização de requisitos operacionais para aeronaves menores, que são mais adequadas para a operação em aeroportos regionais.

29. Outra iniciativa a cargo desta Pasta é o Programa Ampliar, programa inovador que visa atrair investimentos privados e promover o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária regional, garantindo maior acessibilidade e integração em diversas regiões do país. O programa se baseia no Plano Aeroviário Nacional (PAN), um instrumento de planejamento estratégico que identifica os aeroportos prioritários para receber investimentos, estabelece projeções de demanda e analisa as necessidades de infraestrutura. A previsão inicial é que cerca de 101 aeroportos do PAN sejam incluídos no programa, assegurando a melhoria da infraestrutura de forma ampla no país.
30. 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.
31. Nesse sentido, no que se refere à suspensão de operações aéreas em quaisquer localidades, as medidas implementadas pela Pasta seguem direcionadas à criação de condições estruturais e institucionais que favoreçam a preservação e a ampliação da conectividade regional, em estrita observância aos princípios da livre iniciativa e da eficiência econômica que orientam a dinâmica do setor.

4) Existe alguma negociação com as empresas para tornar o transporte aéreo mais viável financeiramente, especialmente em rotas menos lucrativas?

32. Nos termos do art. 48, §1º, da Lei nº 11.182, de 2005, a definição das rotas, frequências e aeroportos a serem operados constitui prerrogativa exclusiva das empresas aéreas, condicionada apenas à capacidade operacional dos terminais e ao cumprimento das normas regulamentares editadas pela ANAC. Assim, não cabe ao Poder Público determinar ou impor a operação de rotas específicas, ainda que em regiões de baixa atratividade comercial.
33. Não obstante, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) tem atuado ativamente, por meio de diálogo com o setor e da formulação de políticas públicas, para tornar o transporte aéreo mais financeiramente viável, inclusive em rotas menos lucrativas. Como já exposto, esse esforço compreende iniciativas como a redução de custos operacionais - especialmente relacionados ao QAv -, o apoio financeiro previsto na Lei nº 14.978/2024, os investimentos em infraestrutura regional por meio do Programa Ampliar, a implementação do Programa Voa Brasil e a articulação com a ANAC para modernização do marco regulatório.
34. Essas medidas refletem uma estratégia institucional voltada à criação de um ambiente mais favorável à ampliação da conectividade aérea, respeitando a liberdade operacional das empresas e promovendo a integração territorial de forma economicamente sustentável.

5) Há diálogo com outras companhias para que assumam as rotas canceladas?

35. Em complemento ao que já foi exposto acerca das medidas estruturais adotadas para evitar a retração da malha aérea e o consequente isolamento de determinadas regiões, é oportuno reiterar que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) promove a interlocução direta e contínua com companhias aéreas nacionais e internacionais com o objetivo de fomentar a recomposição de rotas descontinuadas e estimular a entrada de novos operadores no mercado de transporte aéreo.
36. Ainda que, nos termos do art. 48, §1º, da Lei nº 11.182, de 2005, a definição das rotas a serem operadas constitua atribuição exclusiva das empresas prestadoras de serviço, o MPor, no exercício de suas competências de formulação de políticas públicas, tem atuado para criar condições favoráveis ao desenvolvimento do transporte aéreo. Essa atuação ocorre por meio da articulação institucional com o setor privado e da implementação de medidas de incentivo, tais como: (i) programas voltados à redução dos custos operacionais, com destaque para as ações relativas à tributação do querosene de aviação (QAv); (ii) apoio financeiro, viabilizado pela Lei nº 14.978/2024; e (iii) investimentos diretos e indiretos em infraestrutura aeroportuária, como no âmbito do Programa Ampliar.
37. Nesse sentido, o diálogo com as empresas aéreas não ocorre de maneira impositiva, mas sim como estratégia indutora de conectividade, inserida em um conjunto mais amplo de ações coordenadas que visam assegurar a integração territorial e o acesso equitativo ao transporte aéreo, em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 2009.

6) Municípios mais isolados e sem infraestrutura rodoviária adequada estão sendo deixados sem opções de transporte rápido. Como o governo pretende resolver isso?

38. A situação de municípios isolados e com infraestrutura rodoviária limitada é uma preocupação legítima no âmbito da política pública de transportes e sua superação passa necessariamente pelo fortalecimento da conectividade aérea. Não obstante, como já destacado nas respostas aos questionamentos anteriores, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, assegura às empresas aéreas a prerrogativa de definir livremente suas rotas, frequências e aeroportos de operação, mediante prévio registro na ANAC e observância da capacidade operacional dos terminais e das normas de prestação de serviço adequado. Trata-se de um dos pilares do marco regulatório do setor, ao lado da liberdade tarifária, que visa garantir eficiência econômica e respeito à livre iniciativa.
39. Nesse sentido, reitera-se que o Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), tem buscado enfrentar os desafios da conectividade regional por meio de ações estruturantes que, embora não envolvam a imposição de rotas, visam criar condições para que o transporte aéreo se torne uma alternativa viável e sustentável para essas localidades. Entre as iniciativas já em curso, conforme anteriormente exposto, estão: a redução dos custos operacionais das empresas aéreas, com destaque para os esforços voltados à mitigação do impacto do preço do querosene de aviação (QAv); a concessão de apoio financeiro com base na Lei nº 14.978, de 2024, regulamentada pelo Decreto nº 12.293, de 2024; e a promoção de investimentos diretos e indiretos em infraestrutura aeroportuária, com especial atenção ao Programa Ampliar, que visa atrair capital privado para modernizar mais de 100 aeroportos regionais, conforme o Plano Aeroviário Nacional (PAN).

3. CONCLUSÃO

40. Recomenda-se o envio da presente nota técnica à Câmara dos Deputados em atenção ao Requerimento de Informação - RIC nº 838, de 2025, de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PL/AM), que *[re]quer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito da descontinuação de operações em diversas cidades brasileiras pela companhia Azul Linhas Aéreas* (9531887).

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



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Ramos Longo**, Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias, em 13/05/2025, às 16:15, 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 13/05/2025, às 16:23, 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 **9736868** e o código CRC **SCE5D1B2**.



Referência: Processo nº 50020.001565/2025-19



SEI nº 9736868

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



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 08:20 - David Carlos Veras

Selo digital de segurança: 2025-MZEM-ASYK-MOSTO-BUHO

Ofício Ofício 1ªSec/RI/E/nº 89 (9644722)

SEI 50020.001565/2025-19 / pg. 13