



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos - MDB/RR

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui a Política Nacional de Conectividade Aérea da Amazônia Legal, estabelece mecanismos de compensação dos impactos da transição tributária sobre o transporte aéreo regional, cria instrumentos de equalização tarifária, garantia de oferta e incentivo à operação de rotas estratégicas, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Conectividade Aérea da Amazônia Legal, com a finalidade de assegurar acesso contínuo, economicamente viável e territorialmente equilibrado ao transporte aéreo nas regiões com maior dependência logística.

Parágrafo único. A Política observará os princípios da redução das desigualdades regionais, da modicidade tarifária, da eficiência econômica e da integração nacional.

Art. 2º Fica instituído o Regime Transitório de Proteção Tarifária da Amazônia Legal, destinado a mitigar os impactos da transição tributária sobre o preço das passagens aéreas na região.

§ 1º A União poderá instituir mecanismos compensatórios destinados a neutralizar, total ou parcialmente, o impacto da substituição de tributos sobre o consumo no preço final das passagens aéreas.

§ 2º Os mecanismos de que trata este artigo poderão incluir:

I – compensação financeira direta;

II – crédito tributário condicionado;



- III – equalização parcial de custos operacionais;
 - IV – outros instrumentos definidos em regulamento.
- § 3º A compensação deverá estar condicionada:
- I – à comprovação de repasse ao consumidor final;
 - II – à manutenção da oferta de rotas;
 - III – à transparência na formação de preços.

§ 4º O regime terá vigência durante o período de transição do novo sistema tributário sobre o consumo.

Art. 3º Fica instituído o Mecanismo de Equalização Tarifária da Conectividade Aérea, destinado a reduzir a diferença entre os preços praticados na Amazônia Legal e a média nacional.

§ 1º A equalização poderá ser acionada quando verificada diferença relevante e persistente entre:

- I – o preço médio das passagens na região;
- II – a média nacional.

§ 2º O Poder Executivo definirá os parâmetros técnicos de acionamento, cálculo e operacionalização do mecanismo.

Art. 4º A União poderá instituir incentivos para operação de rotas aéreas consideradas estratégicas para a integração da Amazônia Legal.

§ 1º Os incentivos poderão incluir:

- I – subsídio por assento ofertado;
- II – apoio à operação de rotas de baixa densidade;
- III – estímulo à ampliação da frequência de voos;
- IV – incentivos à entrada de novos operadores.

§ 2º Serão priorizadas rotas:

- I – com baixa concorrência;



II – com elevada dependência regional;

III – essenciais para integração territorial.

Art. 5º O acesso aos incentivos previstos nesta Lei estará condicionado ao cumprimento de contrapartidas, incluindo:

I – manutenção de frequência mínima de voos;

II – transparência na composição tarifária;

III – repasse dos benefícios ao consumidor;

IV – cumprimento de padrões de qualidade e regularidade.

Art. 6º Fica instituído sistema público de monitoramento da conectividade aérea, com divulgação de:

I – preços médios por rota;

II – frequência de voos;

III – oferta de assentos;

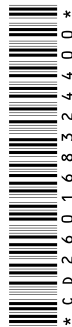
IV – evolução histórica dos indicadores.

Art. 7º Os instrumentos previstos nesta Lei deverão ser compatíveis com o novo sistema tributário sobre o consumo, podendo ser estruturados como mecanismos de compensação econômica, sem prejuízo da incidência dos tributos nacionais vigentes.

Parágrafo único. A implementação observará as normas fiscais e orçamentárias, inclusive a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Art. 8º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 120 dias.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição institui a Política Nacional de Conectividade Aérea da Amazônia Legal com o objetivo de enfrentar uma das mais graves distorções estruturais do território brasileiro, o alto custo e a baixa oferta de transporte aéreo em regiões que dependem desse modal como condição básica de integração econômica e social. No Brasil, e especialmente na Região Norte, o transporte aéreo não é apenas uma alternativa de mobilidade, mas frequentemente a única forma viável de conexão com os grandes centros, com impacto direto sobre o custo de vida, o acesso a serviços, a atividade econômica e a própria cidadania.

Dados de mercado indicam que o preço das passagens aéreas em estados como Roraima pode superar de forma consistente a média nacional, refletindo fatores como baixa concorrência, elevada dependência logística, custos operacionais mais altos e menor escala de mercado. Essa diferença não representa uma dinâmica concorrencial típica, mas uma falha estrutural de mercado, que tende a se agravar no contexto da transição tributária em curso no país. Estudos recentes indicam que a reconfiguração dos tributos sobre o consumo pode gerar aumento relevante nos custos do setor aéreo, com potencial impacto direto sobre o preço final das passagens e redução da demanda, cenário que afeta de forma desproporcional regiões já vulneráveis.

A Constituição Federal, ao estabelecer como objetivos fundamentais da República a redução das desigualdades regionais e a promoção do desenvolvimento nacional, impõe ao Estado o dever de adotar políticas públicas capazes de corrigir assimetrias estruturais que limitam a integração do território. Nesse contexto, a presente proposta não se configura como benefício setorial, mas como instrumento de equalização federativa, voltado a garantir condições mínimas de mobilidade para populações que vivem em regiões com desvantagens logísticas permanentes.



O projeto adota abordagem em três camadas complementares. A primeira consiste na criação de regime transitório de proteção tarifária, destinado a mitigar os efeitos imediatos da transição tributária sobre o preço das passagens aéreas. Trata-se de medida de caráter temporário e calibrado, voltada a evitar choque abrupto de preços em regiões já penalizadas, assegurando previsibilidade e estabilidade durante a implementação do novo sistema fiscal.

A segunda camada estabelece mecanismo de equalização tarifária, que permite reduzir diferenças persistentes entre os preços praticados na Amazônia Legal e a média nacional, corrigindo falhas estruturais de mercado sem interferir de forma indevida na livre formação de preços. Esse instrumento é fundamental para garantir modicidade tarifária em regiões onde a dinâmica concorrencial não é suficiente para produzir equilíbrio.

A terceira camada introduz incentivos diretos à operação de rotas estratégicas, incluindo subsídios por assento e estímulos à ampliação da oferta, com foco em rotas de baixa densidade e alta relevância territorial. Experiências internacionais demonstram que modelos de apoio à conectividade regional são essenciais para assegurar integração em países de grande extensão territorial.

A proposta também estabelece contrapartidas claras às companhias aéreas, garantindo que os benefícios concedidos se revertam efetivamente em redução de preços e ampliação da oferta, além de prever mecanismos de transparência e monitoramento que fortalecem o controle social e a eficiência da política pública.

Do ponto de vista jurídico, o projeto foi estruturado para plena compatibilidade com o novo sistema tributário, ao adotar instrumentos de compensação econômica em vez de renúncia direta de tributos, preservando a integridade do modelo instituído pela reforma tributária e respeitando as normas fiscais vigentes.



Em síntese, a iniciativa propõe uma política pública moderna, baseada em evidências e alinhada às melhores práticas internacionais, capaz de enfrentar simultaneamente os efeitos imediatos da transição tributária e as distorções estruturais da conectividade aérea na Amazônia Legal. Trata-se de medida que combina justiça regional, racionalidade econômica e responsabilidade fiscal, com potencial de impacto direto sobre a vida de milhões de brasileiros.

Diante do exposto, submete-se a presente proposição à apreciação dos Nobres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS

