

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para promover a conectividade aérea em regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 174-A da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“**Art. 174-A.** .....

§ 1º .....

§ 2º Poderão ser classificados como serviços públicos essenciais as operações necessárias à efetivação de garantias e direitos fundamentais em regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis e que dependam diretamente e unicamente do transporte aéreo, na forma da regulação.” (NR)

**Art. 2º** O § 2º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso IV:

“**Art. 63.** .....

.....

§ 2º .....

IV – na promoção da conectividade aérea para provisão de serviços públicos essenciais em regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis.

.....

..... (NR)”



**Art. 3º** O art. 63-A da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 63-A.** Da arrecadação total do FNAC, 70% (setenta por cento) serão geridos e administrados pelo Ministério de Portos e Aeroportos, ou, a seu critério, por intermédio de instituição financeira pública federal, para atendimento do disposto nos incisos **I, III e IV** do § 2º do art. 63 desta Lei.

§ 1º .....

§ 2º .....

§ 3º O Ministério gestor poderá estabelecer convênios e programas de parceria com as forças militares e outros entes públicos federais, estaduais e municipais que disponham de unidade aérea própria para a implementação de políticas públicas voltadas ao cumprimento dos objetivos definidos no inciso IV do § 2º do art. 63 desta Lei. (NR)”

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O Brasil conta com regiões de dimensões gigantescas e uma heterogeneidade socioeconômica e geográfica que desafia a mobilidade inter-regional em diversos pontos de seu território. Essa realidade impacta diretamente a capacidade de movimentação de pessoas e recursos e agrava a situação de populações carentes ou geograficamente isoladas. Em algumas partes do Brasil, sobretudo na região norte, a ausência de infraestrutura mínima de transportes atenta contra a dignidade e a sobrevivência dos brasileiros que lá habitam. Nesse cenário, o transporte aéreo ganha contornos claros de serviço público essencial, uma vez que se torna o único meio de conexão eficiente daquela fração da população com o resto do Estado brasileiro.

São abundantes os registros de relatos sobre municípios do norte do país que enfrentam desafios de conectividade que ameaçam diretamente a sobrevivência e dignidade da população. Por exemplo, em novembro de 2025 a mídia brasileira veiculou reportagem sobre o município de Marechal Thaumaturgo, no estado do Acre, aonde só se chega de avião ou após 14 dias



em barco a partir de Cruzeiro do Sul, município mais próximo com ligação rodoviária. Em julho do mesmo ano foi publicado pelo Instituto Socioambiental estudo que ressaltou os desafios de conectividade enfrentados por comunidades indígenas, quilombolas e tradicionais. Já em janeiro de 2026, uma reportagem a respeito de uma atitude positiva da empresa “*Amazon Logistics*” evidenciou o impacto social de iniciativas que resolvam o problema de conectividade em comunidades isoladas. Em todos esses casos resta evidente que o problema da conectividade aérea com viés humanitário e integrador é uma questão presente a ser enfrentada pelo poder público.

Observada essa realidade, embora reconheçamos a natureza predominantemente econômica da atividade de transporte aéreo, sobressai o aspecto humanitário que precisa ser reconhecido na legislação brasileira e nas políticas públicas. Nesse contexto, é importante que o ecossistema jurídico-normativo da aviação brasileira reconheça formalmente esse aspecto em determinadas operações aéreas, pois esse reconhecimento dá segurança jurídica e promove a implementação de políticas públicas com o objetivo de garantir um mínimo de conectividade a regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis.

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, estabelece os serviços aéreos como atividades econômicas de interesse público, o que coaduna com as melhores práticas internacionais na construção de um ecossistema jurídico-normativo favorável ao desenvolvimento da aviação. Contudo, observados os objetivos de projeto de lei, é justo argumentar que um subgrupo desses serviços pode e deve ser caracterizado como serviço público essencial.

Essa caracterização em nada ameaça a construção já estabelecida e não impede a provisão desse subgrupo de serviços pelos agentes privados do mercado da aviação, sempre que viável. A contribuição institucional ofertada por esse acréscimo ao texto do marco legal é conceitual. E sua importância está no estabelecimento de uma base sobre a qual os órgãos dedicados a implementação de políticas públicas, inclusive com o apoio de todo o aparato estatal, possam direcionar esforços e recursos para a provisão de um mínimo de conectividade para a efetivação de garantias e direitos fundamentais em regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis que dependam diretamente e unicamente do transporte aéreo.

A Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, que regulamenta a aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, lista



atualmente no § 2º do art. 63 três objetivos fundamentais a serem perseguidos com a utilização do fundo. O primeiro diz respeito ao desenvolvimento do setor de aviação de forma geral, com foco na infraestrutura e serviços auxiliares. O segundo diz respeito ao incremento do turismo. E o terceiro, diretamente à ampliação da infraestrutura aeroportuária.

É fácil observar que essa lista cobre aspectos fundamentais para o desenvolvimento do setor em si e abre espaço para aplicação em um segundo setor diretamente ligado à aviação. Coerentemente, o turismo se beneficia da aviação e a promove concomitantemente. O que torna perfeitamente compreensível sua inclusão. Contudo, a provisão de bens e serviços essenciais em regiões que dependem primordialmente da conectividade aérea para ter suas necessidades básicas atendidas com o mínimo de efetividade tem efeito similar e também deveria constar do rol de aplicações previstas para o fundo da aviação.

A promoção da conectividade em regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis ajuda no desenvolvimento dessas regiões e pode, no longo prazo, gerar algumas rotas economicamente viáveis para a expansão do mercado de aviação civil. E, mesmo onde não seja provável o atingimento de uma condição de sustentabilidade econômica, o caráter humanitário da medida e sua completa dependência do modal aéreo deveriam ser suficientes para justificar a aplicação dos recursos do FNAC.

É sob esse argumento que o presente Projeto de Lei propõe a alteração dos artigos 63 e 63-A da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para, de forma precisa e objetiva, incluir a promoção da conectividade aérea para provisão de serviços públicos essenciais em regiões isoladas ou socioeconomicamente vulneráveis no rol dos objetivos válidos para aplicação dos recursos do FNAC. Obviamente, conforme já disciplina o § 16 do art. 63, a aplicação permanece sujeita à regulamentação da autoridade de aviação civil e à análise de oportunidade e conveniência do Poder executivo.

Adicionalmente, acrescenta-se ao art. 63-A a possibilidade de aplicação dos recursos mediante parcerias e convênios com entidades públicas dotada de unidades aéreas. Esse mecanismo permite a construção de múltiplos mecanismos que podem lançar mão de recursos subutilizados já à disposição do estado. Além disso, garantindo a coerência do texto legal, altera-se o artigo 63-A, que aloca 70% dos recursos do fundo para aplicação a critério do ministério responsável pela implementação das políticas de aviação civil, para



incluir o novo objetivo junto aos demais itens que devem, também, ficar sobre a gestão dessa pasta.

Aproveitou-se também, para modificar o *caput do art. 63-A*, na parte do texto que restringia de utilização da intermediação por instituição financeira pública federal para a aplicação de recursos direcionados à aeródromos públicos, uma vez que o mesmo mecanismo pode ser útil na construção de políticas públicas visando os outros objetivos sem nenhum prejuízo aos demais objetivos da lei.

Com isso, respeitando a competência de cada poder, a proposta integra ao marco legal da aviação civil uma definição suficientemente bem delimitada de serviços públicos essenciais no modal aéreo, passível de complementação e regulamentação pela autoridade de aviação civil, e abre caminho para a utilização de recursos do fundo próprio desse setor para a promoção ou provisão desses serviços, a critério do gestor responsável.

Por fim, entendemos que a aprovação deste projeto é fundamental para o reconhecimento de um aspecto essencial da aviação e do aprimoramento da distribuição dos recursos alocados ao setor, incluindo seu papel na garantia da sobrevivência digna de milhares de brasileiros. Diante disso, solicitamos o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador CHICO RODRIGUES

