



SENADO FEDERAL
Senador da República Dr. Hiran

PROJETO DE LEI N° , DE 2025

Cria o Programa de Aviação Regional da Região Norte.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criado o Programa de Aviação Regional da Região Norte – PARNO, conforme o disposto nesta Lei.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – Região Norte: o território que compreende os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins;

II – aeroporto regional: aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a um milhão de passageiros por ano; e

III – rotas regionais da Região Norte: voos em que os aeroportos de origem, destino e escalas se localizem na região Norte, e que incluam ao menos um aeroporto regional.

Art. 3º O PARNO tem como objetivos:

I – aumentar o acesso da população da Região Norte ao sistema aéreo de transporte;

II – facilitar o transporte de bens fundamentais, como alimentos e medicamentos, na Região Norte;

III – integrar aeroportos da Região Norte à malha aérea nacional de aviação civil;



IV – aumentar o acesso por via aérea a localidades da Região Norte com potencial turístico;

V – aumentar o número de aeroportos na Região Norte atendidos por transporte aéreo regular de passageiros.

Art. 4º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de até 20% (vinte por cento) dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), a ser destinada diretamente às empresas aéreas regularmente inscritas no PARNO, para:

I – pagamento dos custos relativos às tarifas de navegação aérea previstas no art. 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, para os aeroportos regionais de que trata o inciso II do *caput* do art. 2º;

II – pagamento de parte dos custos de até sessenta passageiros transportados em trechos das rotas regionais de que trata o inciso III do *caput* do art. 2º que tenham como origem ou destino aeroporto regional.

§ 1º A subvenção de que trata o inciso I do *caput* será concedida somente para o pagamento dos custos relativos às tarifas devidas em decorrência da operação de voos regulares domésticos e de ligações aéreas sistemáticas em aeroportos regionais da Região Norte.

§ 2º As subvenções de que trata o inciso II do *caput*:

I – serão concedidas somente para empresas prestadoras de serviços aéreos regulares de transporte de passageiro e para empresas que operam ligações aéreas sistemáticas;

II – serão pagas após, no mínimo, trinta dias de operação regular da rota, mediante o compromisso de continuidade da operação por, no mínimo, cento e oitenta dias após cada pagamento;

III – serão calculadas, em função, entre outros critérios, do aeroporto atendido, dos quilômetros voados e do consumo de combustível, conforme regulamentação.

§ 3º As empresas que descumprirem o disposto no inciso II do § 2º deverão devolver os valores recebidos a título de subvenção, equivalente ao

período restante da operação prevista originalmente, corrigidos pelo índice oficial de inflação, nos cento e oitenta dias anteriores à desistência da operação da rota.

§ 4º As empresas interessadas em aderir ao PARNO deverão assinar contrato com a União, que conterá as cláusulas mínimas previstas no regulamento.

§ 5º Para a habilitação ao PARNO, será exigida dos interessados documentação relativa à regularidade jurídica e fiscal, bem como comprovação de regularidade no pagamento das tarifas de navegação aérea previstas no art. 8º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

§ 6º Todas as empresas interessadas em operar determinada rota regional que atendam aos requisitos legais e regulamentares para concessão de subvenção econômica deverão ser contempladas.

Art. 5º Caberá ao Poder Executivo a regulamentação do PARNO, especialmente em relação:

I – às condições gerais para concessão de subvenções;

II – às obrigações das empresas participantes e penalidades em caso de descumprimento;

III – aos critérios de alocação dos recursos disponibilizados;

IV – às condições operacionais para pagamento e controle da subvenção econômica de que trata esta Lei;

V – aos critérios adicionais de priorização da concessão da subvenção econômica; e

VI – a periodicidade do pagamento às empresas aéreas.

§ 1º Na regulamentação do PARNO, a União deverá observar a diretriz de preservar e estimular a livre concorrência entre companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e fornecedores de equipamentos de aviação civil.



rv2025-00887

Assinado eletronicamente, por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9725775934>

§ 2º As penalidades a serem estabelecidas pelas infrações aos regulamentos do programa serão as seguintes:

I – advertência;

II – obrigação de devolução de valores recebidos a título de subvenção, corrigidos pelo índice de inflação oficial;

III – multa;

IV – suspensão da participação da empresa no programa;

V – exclusão definitiva da participação da empresa no programa.

Art. 6º O pagamento da subvenção econômica será efetuado mediante a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, alocados nos orçamentos da União, observada a dotação orçamentária destinada a essa finalidade.

Art. 7º O Poder Executivo divulgará relatório anual sobre a execução do PARNO, que conterá, no mínimo:

I – a frequência de voos regionais e o movimento mensal de passageiros em cada aeroporto regional da Região Norte;

II – o movimento mensal de passageiros transportados em cada rota regional atendida pelo programa;

III – os montantes de subvenção econômica, de forma individualizada, pagos a cada uma das empresas participantes;

IV – o montante mensal por rubricas das receitas e despesas do Fundo Nacional de Aviação Civil.

Art. 8º O PARNO vigerá por cinco anos, prorrogável pelo menos por igual período mediante recomendação prevista em relatório nos termos do art. 7º.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir do ano subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

A Região Norte do Brasil, com sua vasta extensão territorial, sempre enfrentou desafios significativos em termos de conectividade e acesso ao restante do território brasileiro. Infelizmente, essa dificuldade se observa, ainda nos dias de hoje, inclusive no transporte aéreo, que deveria ser um fator de eliminação de barreiras.

Em 2016, quando exercia mandato de Deputado Federal, presidi comissão destinada a analisar os principais problemas relativos ao transporte aéreo no Brasil, que não eram poucos. Felizmente, de lá para cá, alguns deles foram enfrentados, como a questão dos equipamentos de segurança em aeroportos remotos e a uniformização da tributação do querosene de aviação, p.ex., mas outros entraves ainda não foram superados.

Sou natural de Tefé, o quinto maior município do Amazonas, onde hoje residem 80 mil pessoas. É a segunda maior cidade que não pertence à Região Metropolitana de Manaus. E nesta Casa, represento o estado de Roraima, cuja capital, Boa Vista, está chegando a meio milhão de habitantes. Conheço bem, portanto, as dificuldades que as cidades da Região Norte – à exceção de Manaus e Belém – passam para se conectar à malha aérea nacional. São voos caros, infrequentes, com embarques nas madrugadas, e que nos obrigam muitas vezes a fazer conexões no estado de São Paulo, mesmo que a viagem seja para outro Estado da Região Norte.

A Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, buscou estabelecer um programa nacional de aviação regional, que ficou só no papel. Seu artigo 117, § 8º, previa a prioridade da Amazônia Legal sobre as demais regiões brasileiras no recebimento de recursos. Esse programa, ainda que fosse bem sucedido, teria se encerrado em janeiro deste ano, já que o art. 121 da sua lei de criação previa sua vigência por no máximo dez anos.

Em função dessa lacuna legal, propomos, nessa oportunidade, a criação de um novo programa, porém especificamente direcionado à Região Norte do Brasil. Em um país de recursos limitados, como é o nosso caso, devemos escolher com cuidado a destinação dos recursos públicos. Em que pesce ser importante promover o acesso por transporte aéreo no interior de todos os nossos Estados, a realidade é que a rodovia é uma opção viável, embora não necessariamente desejável, no Sul, Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste. Já na

região Norte, muitas vezes, na ausência do transporte aéreo, dependemos exclusivamente do modo hidroviário.

O projeto que ora apresentamos mantém os dois vetores para diminuição de custos operacionais já presentes na lei de 2015: pagamento de tarifas de navegação aérea e subsídio parcial a rotas deficitárias. Não se trata, que fique claro, de intervenção governamental sobre os preços do transporte aéreo, o que é vedado pela legislação. O preço continua livre, mas a disponibilidade de subsídios atrairá operadores que hoje não conseguem viabilizar sua operação, aumentando a oferta e a concorrência, baixando custos operacionais e, por fim, o que mais interessa, baixa no preço final para passagens.

Com essa medida, esperamos trazer conectividade, mobilidade e aumento no fluxo de passageiros, nas pequenas e médias cidades da Região Norte. Contamos, portanto, com o apoio dos pares para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões,

Senador DR. HIRAN



rv2025-00887

Assinado eletronicamente, por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9725775934>