

Prezado(a) senhor(a),

Em atendimento à sua solicitação, informamos o que se segue.

1) Confirmar quais companhias aéreas operaram a rota Manaus–Parintins nos últimos cinco anos, especificando, para cada operador, a quantidade de voos realizados, o número total de assentos ofertados e, quando disponível, a participação de mercado na referida rota

Resposta: O quadro abaixo apresenta todos os voos realizados entre Manaus e Parintins desde 2020.

Ano	Empresa	Passageiros Pagos	Número de Voos	Market Share (%)
2020	PAM (MAP)	10.100	292	60,20%
	PTB (Passaredo)	4.260	80	25,40%
	OMI (Omni)	1.142	77	6,80%
	ACN (Azul Conecta)	1.129	328	6,70%
	TTL (Total)	149	6	0,90%
2021	PAM (MAP)	19.995	638	53,10%
	AZU (Azul)	15.303	244	40,60%
	PTB (Passaredo)	1.870	46	5,00%
	ACN (Azul Conecta)	504	117	1,30%
2022	AZU (Azul)	42.598	836	81,80%
	PAM (MAP)	9.255	524	17,80%
	TTL (Total)	213	10	0,40%
2023	AZU (Azul)	34.936	665	89,90%
	PAM (MAP)	1.983	83	5,10%
	TTL (Total)	983	48	2,50%
	PTB (Passaredo)	972	34	2,50%
2024	AZU (Azul)	37.340	791	94,20%
	GLO (Gol)	2.057	87	5,20%
	PAM (MAP)	242	12	0,60%
	ACN (Azul Conecta)	15	3	0,00%
2025	AZU (Azul)	28.423	805	99,80%
	ACN (Azul Conecta)	43	15	0,20%

Fonte: Dados Anac

Verifica-se que a AZUL se tornou líder absoluta desta rota desde 2022, ano que marcou o reinício da retomada da aviação civil no Brasil após os efeitos da pandemia de Covid-19, que impactou severamente o mercado de transporte aéreo em todo o mundo. Em 2020 e 2021, a MAP foi líder nessa rota, reduzindo desde então sua participação, até a sua saída do mercado em 2025, com a cassação do Certificado de Operador Aéreo (COA) da Voepass, sua proprietária. Em 2024, a Gol atuou com alguns poucos voos. Desde 2025, a Azul (e sua subsidiária Azul Conecta) possuem a totalidade dos voos da rota.

2) Informar, especificamente em relação aos períodos de realização do Festival Folclórico de Parintins entre os anos de 2022 e 2025, a quantidade de voos realizados, o número total de assentos ofertados e a taxa média de ocupação das aeronaves, indicando, quando possível, eventual ampliação da oferta de voos em comparação aos períodos ordinários do ano.

Resposta: Primeiramente, é importante destacar que, após dois anos suspenso, devido à pandemia de Covid-19, o festival de Parintins voltou em 2022. A partir desse ano, a taxa de ocupação dos voos de Manaus para Parintins foi aumentando gradativamente até 2025. Para os cálculos da tabela a seguir, foi utilizada a média da taxa de ocupação de todos os voos de ida e volta (separadamente), considerando uma faixa de três dias tanto para a ida quanto para a volta, sendo dois dias antecedendo o festival, mais o seu primeiro dia, e dois dias após o fim do festival, acrescendo o seu último dia, por ser essa faixa o período de maior movimentação durante a realização desse festival.

Quanto à solicitação da quantidade de voos realizados, bem como o número de assentos ofertados, optou-se por apresentar na tabela abaixo tais variáveis por dia, para fins de comparação com o restante do ano na rota em tela. Entretanto, caso necessário, esta Agência possui as informações detalhadas da quantidade de voos realizada, bem como o total de assentos ofertados, em quaisquer períodos pretendidos.

ano	Período Festival X Restante do Ano	voos por dia	assentos ofertados por dia	taxa de ocupação média
2022	Festival Ida	11	947	60,2
2022	Festival Volta	14	1199	76,4
2022	Restante ano Ida	1,5	143	53,8
2022	Restante ano Volta	1,5	143	61,5
2023	Festival Ida	11,7	993	77,5
2023	Festival Volta	13	1057	92,8
2023	Restante ano Ida	1,3	125	60
2023	Restante ano Volta	1,3	127	62,9
2024	Festival Ida	10,3	1169	85,3
2024	Festival Volta	15,7	1934	85,9
2024	Restante ano Ida	1,3	135	53,5
2024	Restante ano Volta	1,2	136	55,5
2025	Festival Ida	11	720	89,5
2025	Festival Volta	18	1200	91,8
2025	Restante ano Ida	1,3	86	66,2
2025	Restante ano Volta	1,2	83	69,7

Fonte: Dados Anac

Em 2022, no período do festival aqui utilizado, a taxa média de ocupação dos voos Manaus – Parintins (ida) foi de 60,2%, e a dos voos Parintins – Manaus (volta) foi de 76,4%. Neste ano, o primeiro após os dois anos em que o festival não ocorreu, por conta da pandemia de Covid-19, a taxa média de ocupação dos voos de ida e de volta não foi tão superior ao do restante do ano, 53,8%, embora o número de voos realizados por dia, durante o festival, tenha sido bem superior ao do restante do ano. Foram 11 voos por dia na ida (nos três dias considerados para este cálculo) e 14 por dia na volta, em comparação com a média de 1,5 voos por dia no restante do ano. Ainda

assim, a média de voos por dia durante o festival foi de sete a nove vezes superior ao restante do ano na rota Manaus – Parintins – Manaus, e a taxa de ocupação média foi entre 12% e 24% superior ao restante do ano.

Em 2023, a taxa média de ocupação durante o festival (ida) foi de 77,5%, com 11,7 voos por dia em média, enquanto na volta a taxa média de ocupação foi de 92,8%, com 13 voos por dia em média. Comparando esses números com os do restante do ano, a média de voos por dia foi entre nove e dez vezes superior ao do restante do ano, enquanto a taxa de ocupação média durante o festival foi entre 29% e 48% superior ao do restante do ano.

Em 2024, a taxa média de ocupação durante o festival (ida) foi de 85,3%, com 10,3 voos por dia em média, enquanto na volta a taxa média de ocupação foi de 85,9%, com 15,7 voos por dia em média. Comparando esses números com os do restante do ano, a média de voos por dia foi entre oito e treze vezes superior ao do restante do ano, enquanto a taxa de ocupação média durante o festival foi entre 55% e 59% superior ao do restante do ano.

Em 2025, a taxa média de ocupação durante o festival (ida) foi de 89,5%, com 11 voos por dia em média, enquanto na volta a taxa média de ocupação foi de 91,8%, com 18 voos por dia em média. Comparando esses números com os do restante do ano, a média de voos por dia foi entre oito e quinze vezes superior ao do restante do ano, enquanto a taxa de ocupação média durante o festival foi entre 32% e 35% superior ao do restante do ano.

Por fim, destaque-se que nos dias anteriores, durante, e nos que sucederam o festival, em média entre quatro e cinco dias antes e depois, o número de voos ofertados cresce consideravelmente em relação ao restante do ano, de forma a suprir a elevação brusca de demanda nesse período. Nesses períodos que antecederam e sucederam as datas do festival de Parintins no período considerado na tabela acima, há voos com baixa ocupação, embora a maioria seja com ocupação bastante superior à média normal do restante do ano. Por exemplo, em 2025, durante o festival foram ofertados de 19 a 22 voos por dia, sendo que no terceiro dia do festival (29/06/2025), foram ofertados 22 voos, com taxa média de ocupação reduzida (45,3%), sendo que no primeiro dia do festival (27/06/2025), foram ofertados 21 voos, com taxa média de ocupação elevada (91,3%). O mesmo fenômeno ocorreu na rota de volta, Parintins – Manaus.

3) Considerando informações amplamente divulgadas de que a Azul Linhas Aéreas Brasileiras tem sido a única empresa a operar regularmente o trecho Manaus–Parintins, informar se tal situação corresponde aos registros oficiais dessa Agência e esclarecer quais fatores de ordem operacional, econômica, regulatória ou de infraestrutura podem explicar a ausência de outros operadores na rota.

Resposta: Conforme informado na resposta ao item 1, de fato, a partir de 2025, a Azul (e sua subsidiária Azul Conecta) tem sido a única empresa a ofertar a rota Manaus-Parintins-Manaus.

Apesar de esta Agência não deter estudos específicos sobre fatores que podem explicar a ausência de outros operadores na rota em tela, é notório que a pandemia de Covid-19 causou impactos relevantes no setor de transporte aéreo em todo o mundo, e no Brasil não foi diferente. Tanto que as três maiores empresas aéreas domésticas, que detêm, atualmente, a quase totalidade dos voos do país, tiveram que passar por processos de recuperação judicial nos Estados Unidos, onde se encontra grande parte dos seus credores. A Azul, que possui grande participação em rotas regionais do Brasil, foi a última a sair da recuperação judicial, recentemente, em fevereiro deste ano.

Segundo dados contábeis mais recentes desta Anac, referentes ao terceiro trimestre de 2025, Azul e Gol possuíam, somadas, prejuízos acumulados da ordem de, aproximadamente, R\$ 60 bilhões. Essa crise teve como consequência readequações de malha de todas as empresas aéreas, com redução de oferta em algumas rotas.

Especificamente quanto à rota Manaus – Parintins – Manaus (ida e volta), em 2022 a Azul ofertou 69.266 assentos, reduzindo para 61.637 assentos em 2024, e por fim 39.880 assentos em 2025, ano em que entrou em recuperação judicial nos Estados Unidos. Entre 2024 e 2022, houve uma

redução de 11% na oferta de assentos nessa rota. Entre 2025 e 2024, houve redução de cerca de 35%, enquanto entre 2025 e 2022, houve redução de cerca de 42%.

4) Encaminhar dados relativos aos preços médios, mínimos e máximos das passagens aéreas praticadas na rota Manaus – Parintins nos últimos cinco anos, distinguindo os valores observados durante o período do festival e aqueles registrados em períodos ordinários, bem como eventual variação percentual média das tarifas nesses intervalos.

Resposta: Conforme demonstrado na tabela abaixo, a tarifa real média cobrada durante o mês de junho, período do festival, vem aumentando no decorrer dos últimos cinco anos, lembrando que em 2020 e 2021 não houve o festival, por conta da pandemia de Covid-19, sendo retomado em 2022.

Ano	Período	Tarifa Real Média (R\$)	Tarifa Real Mínima (R\$)	Tarifa Real Máxima (R\$)	Assentos	% Até R\$ 300	% Até R\$ 500	% Até R\$ 1.500	% Maior que R\$ 3.000
2021	junho	R\$ 455,22	R\$ 103,58	R\$ 1.902,99	2824	12,71%	67,00%	99,82%	0,00%
2021	Ordinário (Jan-Mai)	R\$ 445,82	R\$ 60,53	R\$ 1.969,73	9436	15,80%	74,43%	99,72%	0,00%
2021	Ordinário (Jul-Dez)	R\$ 323,62	R\$ 88,22	R\$ 2.697,20	22505	53,07%	87,04%	99,69%	0,00%
2022	Festival	R\$ 663,35	R\$ 177,26	R\$ 3.740,98	3276	35,13%	70,63%	86,45%	0,15%
2022	Ordinário (Jan-Mai)	R\$ 425,99	R\$ 125,04	R\$ 3.798,71	16178	44,67%	81,72%	96,80%	0,20%
2022	Ordinário (Jul-Dez)	R\$ 438,88	R\$ 186,18	R\$ 3.655,35	15542	17,13%	82,76%	99,03%	0,02%
2023	Festival	R\$ 709,98	R\$ 179,66	R\$ 4.363,08	2882	32,86%	55,34%	88,17%	0,38%
2023	Ordinário (Jan-Mai)	R\$ 492,06	R\$ 222,39	R\$ 4.381,90	11919	29,26%	76,33%	97,50%	0,18%
2023	Ordinário (Jul-Dez)	R\$ 544,86	R\$ 161,42	R\$ 4.223,25	8766	21,16%	55,27%	97,91%	0,33%
2024	Festival	R\$ 908,37	R\$ 71,21	R\$ 3.825,30	2055	14,50%	32,36%	77,62%	3,02%
2024	Ordinário (Jan-Mai)	R\$ 633,18	R\$ 74,27	R\$ 3.865,26	11054	22,24%	50,77%	95,58%	1,26%
2024	Ordinário (Jul-Dez)	R\$ 605,98	R\$ 202,51	R\$ 4.211,19	7505	15,24%	44,14%	97,56%	0,07%
2025	Festival	R\$ 1.352,19	R\$ 169,53	R\$ 5.038,19	1580	7,34%	35,06%	73,16%	14,68%
2025	Ordinário (Jan-Mai)	R\$ 883,54	R\$ 61,04	R\$ 4.627,85	5976	5,59%	23,71%	88,49%	2,13%
2025	Ordinário (Jul-Dez)	R\$ 867,16	R\$ 244,82	R\$ 5.025,13	3828	1,02%	32,13%	87,30%	1,57%

Fonte: dados Anac (todas as tarifas foram corrigidas para valores de fevereiro/2026, pelo IPCA)

De 2022 a 2025, a tarifa real média da Rota Manaus – Parintins – Manaus passou de R\$ 663,35 para R\$ 1.352,19, aumento de, aproximadamente, 104%. Nos demais meses dos anos selecionados (média de janeiro a maio e julho a dezembro, de 2022 a 2025), a tarifa real média teve comportamento similar ao dos períodos de festival, passando de R\$ 432,44 para R\$ 875,35, aumento de 102%.

Comparando-se as tarifas reais médias de junho, período de realização do festival de Parintins, com as do restante do ano, em 2022 essa diferença foi de 53,4%; em 2023, 36,9%; em 2024, 46,6%; e em 2025, 54,5%.

Entretanto, é importante ressaltar que todas as tarifas dispostas nesta tabela se referem a um trecho (ida ou volta) no mês de sua comercialização, e não ao mês do embarque, conforme regulamentação da Anac em relação ao tema específico (Resolução Anac nº 780/2025 e Portaria SAS nº 18.340/2025).

De qualquer forma, considerando a elevada atratividade do festival de Parintins, que atrai milhares de turistas durante o seu período, que se realiza geralmente no final de junho de cada ano, é razoável supor que boa parte das passagens aéreas são adquiridas mais próximas à data do festival, o que reflete, portanto, a diferença percentual superior dos valores das passagens adquiridas em junho, quando comparadas ao restante do país. Ademais, destaque-se que tais tarifas representam apenas o valor cobrado pelo serviço de transporte aéreo, não englobando outras taxas, tais como a de embarque, por exemplo, e todas estão deflacionadas, pelo IPCA, em valores de fevereiro/26 (último disponível no momento desta resposta).

Outro ponto a ser destacado diz respeito às diferenças entre bilhetes ofertados pelas empresas aéreas e os efetivamente comercializados. É comum que as empresas aéreas ofertem bilhetes mais caros à medida em que se aproxima a data da viagem, ou para períodos em que a demanda é muito elevada, caso do festival de Parintins, assim como diversos outros casos. Podemos citar, por exemplo, o período do carnaval em cidades com maior procura, como Recife, Salvador e Rio de Janeiro, o ano novo em cidades litorâneas, como o Rio de Janeiro, com sua famosa festa na praia de Copacabana, o mês de julho no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, por conta das férias de inverno nas cidades de serra etc.

Da mesma forma, todos os serviços relacionados ao turismo também sofrem majoração em seus preços nesses períodos de pico da demanda, justamente por estarem sujeitos à lei de demanda e oferta. Hospedagem é um caso clássico, e que também adota a precificação dinâmica semelhante à adotada no transporte aéreo de passageiros. Na alta estação, bem como em feriados ou em festivais como o de Parintins, a hotelaria, frente à maior procura por quartos, eleva seus preços em comparação ao restante do ano. Em algumas situações, essa variação também é considerável, como no caso citado acima, do carnaval em Recife ou Salvador, no ano novo no Rio de Janeiro.

Contudo, é importante ter em mente que nem todo bilhete ofertado é efetivamente comercializado, principalmente os de maior valor. Os dados constantes na tabela abaixo foram extraídos da base da Anac, que recebe das empresas de transporte aéreo regular de passageiros todas **as passagens comercializadas ao público em geral**, as quais passam por rigorosa etapa de fiscalização todos os meses, com técnicas avançadas de estatística e uso de ferramental tecnológico adequado.

Visando ilustrar o acima exposto, foram acrescentados à tabela acima quatro colunas mais à direita, a fim de demonstrar, em termos percentuais, a representatividade de bilhetes vendidos abaixo de R\$ 300,00, abaixo de R\$ 500,00, até R\$ 1.500,00 (nestes dois últimos, englobando os percentuais anteriores), e acima de R\$ 3.000,00.

Dessa forma, percebe-se que mesmo nos dois últimos anos, 2024 e 2025, quando as tarifas subiram mais acentuadamente, muito por conta da redução de oferta ocorrida nesse período (além de outros fatores que podem ter impactado as tarifas na rota em comento), entre 32% e 35% dos bilhetes comercializados em junho foram adquiridos abaixo de R\$ 500,00, e a grande maioria, entre 73% e 78%, foram adquiridos abaixo de R\$ 1.500,00.

Em 2025, ano em que as tarifas aéreas atingiram seu pico na rota em comento, apenas cerca de 15% dos bilhetes adquiridos em junho ficaram acima de R\$ 3.000,00 (em 2024, esse percentual foi de 3%, e nos anos anteriores, muito baixos – 0,38% em 2023 e 0,15% em 2022). Em junho de 2025, quando a tarifa máxima cobrada ultrapassou R\$ 5.000,00, apenas oito bilhetes, de um total de 1.580, foram comercializados acima desse valor, representando 0,5% do total de bilhetes vendidos naquele mês.

Ainda em 2025, das 11.384 comercializadas na rota Manaus – Parintins – Manaus em todo o ano, apenas 419 foram adquiridas acima de R\$ 3.000,00, correspondendo a 3,7% do total. E considerando os cinco anos da tabela acima, foram comercializados 125.326 bilhetes nessa rota, sendo 728 acima de R\$ 3.000,00 (0,6% do total), e apenas 11 acima de R\$ 5.000,00 (0,1% do total).

Em suma, apesar de as empresas aéreas terem ofertado bilhetes em valores muito acima da média cobrada, tais como esses acima de R\$ 3.000,00 e R\$ 5.000,00, esses bilhetes representam parcela ínfima do total comercializado. Tal fenômeno ocorre em qualquer rota, não apenas na rota em comento, e é uma prática usual em praticamente todo o mundo, com variações diversas na magnitude dessa diferença para a tarifa média, a depender de outras variáveis econômicas que impactam a precificação das passagens aéreas.

A prática do gerenciamento de receitas (“yield management”) utilizada por companhias aéreas, ainda que à primeira vista possa parecer desvantajosa aos consumidores, na prática permite que a grande maioria das passagens comercializadas sejam adquiridas a preços menores do que se houvesse, por exemplo, uma tarifa única. Isso porque as tarifas de maior valor acabam por subsidiar as tarifas comercializadas por valores menores, permitindo que mais pessoas possam acessar os serviços de transporte aéreo.

5) Informar se a Agência Nacional de Aviação Civil realiza monitoramento específico de rotas domésticas operadas por apenas uma empresa aérea, indicando quais metodologias, parâmetros ou instrumentos analíticos são utilizados para acompanhar o comportamento de preços em mercados caracterizados por baixa concorrência.

6) Esclarecer se existem barreiras operacionais, regulatórias ou de infraestrutura aeroportuária que possam dificultar ou limitar a entrada de novas companhias aéreas na rota Manaus – Parintins, incluindo eventuais restrições relacionadas à capacidade aeroportuária, disponibilidade de slots, condições operacionais do aeródromo de Parintins ou viabilidade econômica da operação.

7) Informar se existem, no âmbito da Agência ou em articulação com outros órgãos do Poder Executivo, estudos, programas ou propostas regulatórias voltados ao fortalecimento da aviação regional e à ampliação da concorrência em rotas isoladas da Amazônia, especialmente aquelas com características semelhantes à rota Manaus – Parintins, encaminhando, quando possível, síntese das iniciativas em andamento.

8) Esclarecer se a Agência realiza acompanhamento específico de variações tarifárias associadas a eventos de grande porte que geram picos sazonais de demanda — como ocorre durante o Festival Folclórico de Parintins — e, em caso afirmativo, indicar quais mecanismos de monitoramento de mercado são utilizados nesses contextos.

Resposta: Esta agência, dentro de suas competências regimentais, irá responder as questões de 5 a 8 de forma conjunta, haja vista que estão, em alguma medida, relacionadas entre si.

A Anac não realiza monitoramento de tarifas aéreas em rotas específicas, mas sim em todas as rotas domésticas, visando subsidiar as decisões da Agência, assim como as de todos os atores envolvidos na política de transporte aéreo, incluindo o Congresso Nacional, baseadas em dados robustos, confiáveis e transparentes.

Como já constatado no Ofício n. 063/2026-CD/GAB760 (12982687), baseado em respostas anteriores do MPOR e desta Agência a requerimentos realizados pelo Deputado Amon Mandel, o transporte aéreo no Brasil opera sob regime de liberdade tarifária, nos termos dos arts. 48 e 49 da Lei nº 11.182/2005, assim como na maior parte do mundo, cabendo à Agência a regulação técnica e imposição de restrições em razão de capacidade aeroportuária, segurança operacional, regras de defesa da concorrência e acordos internacionais. A aplicação desse modelo é utilizada na maior parte do mundo, por ser o modelo que foca na ampliação da oferta e redução de custos ao usuário, conforme claramente já percebido no histórico brasileiro. A título ilustrativo, antes da liberdade de rotas e ofertas (2005), voavam no Brasil, cerca de 32 milhões de brasileiros (apenas voos domésticos em 2004), com custo médio do bilhete de R\$ 1.031,70 (por trecho, sem outras

taxas inclusas, em valores atualizados pelo IPCA de fevereiro/26). Atualmente (2025), voaram no Brasil cerca de 101 milhões de passageiros (apenas voos domésticos), com custo médio do bilhete de R\$ 654,36 (por trecho, sem outras taxas inclusas, em valores atualizados pelo IPCA de fevereiro/26). Nesses 21 anos, o número de passageiros transportados, apenas em voos domésticos, cresceu 215% (mais 69 milhões de passageiros transportados), enquanto a tarifa média de todas as rotas do Brasil foi reduzida, em termos reais (descontados os efeitos da inflação do período), em aproximadamente 37%.

A Anac, portanto, conforme definido pelo Poder Legislativo e Executivo, de modo assertivo, não tem competência legal para controlar as tarifas aéreas, deixando livre para as companhias aéreas tal função, considerando ser o mercado de transporte aéreo de passageiros um mercado de livre entrada e saída, também garantido pelo artigo 48 da mesma lei, *in verbis*:

“art. 48...

§ 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.”

O parágrafo 1º do art. 49 da referida lei, por sua vez, confere à Anac a competência de monitorar os preços praticados pelas empresas aéreas, que assim procede mensalmente, ofertando ao público em geral, em seu endereço eletrônico, no maior nível possível de detalhe, todas as informações pertinentes ao tema tarifas aéreas, publicadas e disponibilizadas a quaisquer interessados através do Painel de Tarifas Aéreas e dos Microdados de Tarifas Aéreas, que podem ser acessados, respectivamente, em:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/tarifas-aereas/tarifas-aereas-domesticas-e-internacionais> e

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/microdados-de-tarifas-aereas-comercializadas> .

Por meio dessas ferramentas, é possível extrair todas as informações referentes a rotas, origens, destinos, empresas aéreas, tarifas, *yield* etc, sem tratamento dos dados brutos ou amostragens, possibilitando customizar a demanda conforme desejado pelo usuário.

O painel de tarifas aéreas oferece uma maior interação ao usuário, sendo mais acessível ao público em geral. Por ele, é possível verificar, para cada companhia aérea, ou mesmo para o mercado como um todo, tarifas médias para qualquer rota ofertada no país e período entre janeiro de 2002 e fevereiro de 2025 (último dado disponível no fechamento desta nota técnica, sendo atualizado mensalmente), o *yield* médio (valor da tarifa por quilômetro voado), também por rota e para todo o período retromencionado, o número de assentos comercializados, o valor do QAV (querosene de aviação), e o percentual de passagens comercializadas por faixas de preço a cada R\$ 100,00 (por exemplo, X% de passagens vendidas até R\$ 300,00 na rota A – B), além de propiciar, na sua segunda página, uma série de comparações entre as variáveis acima descritas e mais algumas, como principais origens e destinos, distância percorrida e taxa de câmbio, sempre em todo o período disponível e para todas as rotas.

Caso o usuário tenha necessidade por uma maior customização para a sua pesquisa, a Anac ainda disponibiliza toda a série histórica sob seu domínio, mês a mês, desde janeiro de 2002, com todas as informações acima descritas, em formato csv, permitindo a sua manipulação por meio de planilhas eletrônicas.

Percebe-se, assim, que a Anac cumpre fielmente sua competência legal conferida pelo parágrafo 1º do art. 49 da Lei 11.182/2005, monitorando todas as tarifas comercializadas pelas empresas aéreas regulares em atuação no país, com total transparência, visando, sobretudo, dotar o consumidor brasileiro de todas as informações necessárias para a sua decisão de compra de passagens aéreas.

Quanto à liberdade de oferta, consagrada por meio do artigo 48 da referida lei, é garantido às empresas aéreas o direito de selecionar as rotas que irão compor sua malha aérea, com base em critérios de segurança, rentabilidade e operacionalidade. Dessa forma, ajustes na quantidade de frequências para determinadas localidades são possíveis, podendo ocorrer tanto um aumento quanto uma redução.

Na verdade, a resposta referente ao item 2 do requerimento demonstra que a oferta de assentos durante o período do festival de Parintins, entre 2022 e 2025, foi bem superior à média do restante do ano, ratificando, assim, que tais ajustes de frequências são constantes e seguem, principalmente, questões relacionadas à demanda, uma variável eminentemente econômica.

A entrada e saída de empresas em rotas específicas é um fenômeno comum, motivado por fatores como sazonalidade, incentivos ou desincentivos que exijam mudanças conforme critérios internos de gestão e planejamento de malha aérea das empresas ou, ainda, para testar novos mercados. A Gol, por exemplo, ofertou alguns voos na rota Manaus – Parintins - Manaus em 2024, durante o período do festival de Parintins, nos meses de junho e julho, e depois optou por sair desta rota.

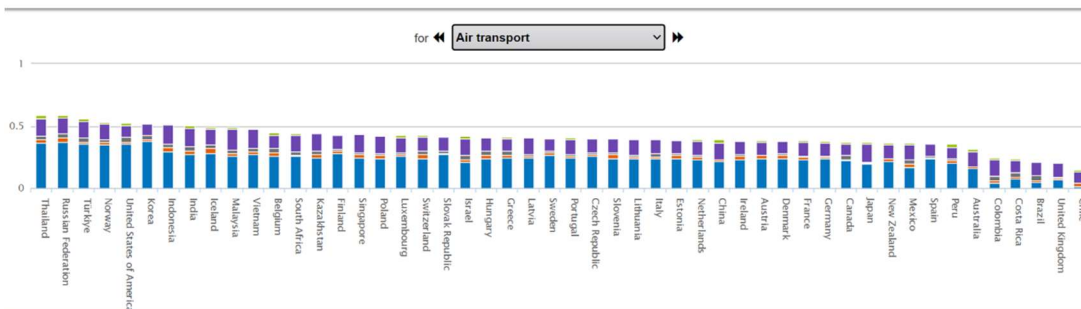
Voltando ao regime legal de liberdade tarifária do transporte aéreo no Brasil, não há que se falar em investigações pela Anac por conta de supostas tarifas elevadas cobradas pelas empresas aéreas. O que a Anac faz, em termos de oferta de voos e reduções tarifárias, e dentro das suas competências legais, em linha com as melhores práticas internacionais, é promover a concorrência no setor, por meio de regulamentações que visem reduzir barreiras à entrada de novas empresas. Nesse âmbito, o monitoramento das tarifas aéreas realizado pela Anac mostra-se essencial para a promoção de políticas públicas, novas regulamentações e legislações baseadas em evidências, envolvendo o setor de transporte aéreo.

A Anac tem empreendido esforços contínuos para modernizar sua regulação, com o objetivo de simplificar e desburocratizar o setor. Um exemplo marcante é a criação do programa Voo Simples, que, em parceria com o Congresso Nacional, alterou o Código Brasileiro Aeronáutico, promovendo avanços significativos na aviação brasileira, como a implementação de processos de certificação mais adequados e simplificados às necessidades do setor, a eliminação de autorizações e concessões desnecessárias para novas empresas aéreas, e a simplificação das regras de serviços aéreos. Essa medida foi essencial para a modernização do setor, revogando dispositivos obsoletos e atualizando normas importantes, como as leis de criação da Anac e de exploração de aeroportos.

Além da modernização regulatória, a Anac tem adotado nos últimos anos uma postura mais liberal na agenda internacional, ampliando o acesso ao mercado brasileiro por empresas estrangeiras. Isso se deu por meio de acordos de serviços aéreos "open skies" e pela aprovação, em 2019, da possibilidade de estrangeiros possuírem e controlarem 100% do capital de uma empresa brasileira, outra medida realizada pela Agência em parceria com o Congresso Nacional (Lei 13.842/2019). Como resultado, o Brasil passou a ser reconhecido como um dos países menos restritivos no mundo em transporte aéreo. Em 2014, o país ocupava a 45ª posição no índice "Services Trade Restrictiveness Index (STRI)", da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), e em apenas oito anos, ascendeu à 3ª posição.



Services Trade Restrictiveness Index Simulator



A transparência que a Anac confere aos dados estatísticos e de tarifas comercializadas no transporte aéreo do país é fundamental para um melhor entendimento do setor não apenas pelos atores responsáveis por políticas públicas ou por novas legislações federais e em nível local, mas sobretudo para aprimorar o processo decisório de consumo por parte da sociedade brasileira, reduzindo eventuais assimetrias informacionais, bem como investidores interessados no mercado brasileiro.

Dessa forma, apesar de não estar no rol de suas competências legais, esta Agência entende haver espaço para a implantação de políticas públicas, nas esferas federal, estadual e municipal, que visem atrair empresas para localidades hoje pouco atendidas pelas empresas aéreas em atuação no país, seja por meio de subsídios e subvenções fiscais, de forma a reduzir seus custos, seja na forma de financiamentos públicos com juros abaixo dos cobrados pelo mercado.

CONCLUSÃO

A precificação de passagens aéreas é um processo de alta complexidade, influenciado por múltiplos fatores. Além da demanda, consideram-se a sazonalidade (alta ou baixa temporada), os custos operacionais, a antecedência da reserva, o número de escalas e os preços praticados pela concorrência. Consequentemente, os preços são dinâmicos e variam constantemente. É frequente a comercialização de diversas tarifas distintas para um mesmo voo, resultando em variações substanciais no valor pago por passageiros ocupando assentos adjacentes.

Voos com elevada procura e, simultaneamente, capacidade limitada (restrição de assentos disponíveis ou frequências reduzidas) podem resultar em preços mais altos. Em períodos de alta temporada (férias escolares, feriados de fim de ano, grandes eventos), nos quais a demanda por voos é naturalmente mais elevada, os preços tendem a ser superiores, similarmente a outros mercados, como o hoteleiro. Em contraste, em períodos de baixa temporada, os preços são ajustados para baixo a fim de estimular as viagens e otimizar a ocupação das aeronaves.

A aquisição de passagens com maior antecedência, geralmente, resulta em preços mais baixos em comparação com as tarifas adquiridas próximo à data do voo, devido às técnicas de gerenciamento de receitas de cada empresa. À medida que a data do voo se aproxima, e a ocupação aumenta, o valor da passagem tende a ser mais elevado. Esse fenômeno é percebido em praticamente todo o mundo, e não apenas na rota em tela. Ademais, como já destacado, bilhetes ofertados não necessariamente são comercializados, em especial os de maior valor agregado, como os citados como exemplo no requerimento do Ofício que ora se responde.

Os dados aqui citados, em resposta ao item 4, repita-se, referem-se aos bilhetes efetivamente comercializados. Percebe-se, naquela tabela do item 4, que de fato houve bilhetes comercializados por valores bem acima da média. Contudo, além destes terem correspondido a uma parcela ínfima do total comercializado, é importante destacar que, em 2025, no período do festival de Parintins, 35% dos bilhetes da rota Manaus – Parintins – Manaus foram comercializados abaixo de R\$ 500,00 o trecho, e 73% abaixo de R\$ 1.500,00.

Quando considerado o período de janeiro a maio de 2025, anterior ao festival, haja vista que grande parte dos passageiros opta por adquirir suas passagens aéreas com antecedência, visando a preços menores, das cerca de seis mil passagens comercializadas na rota em tela nesse período, 88% ficaram abaixo de R\$ 1.500,00, sendo que a tarifa média desses cinco meses foi de R\$ 883,54 o trecho, e apenas 127 bilhetes foram comercializados acima de R\$ 3.000,00 (2,13% do total). Desse total de bilhetes vendidos de janeiro a maio de 2025, cerca de 64% foram comercializados abaixo na tarifa média do período, R\$ 883,54, reforçando o exposto acima, no sentido de que passagens aéreas adquiridas com antecedência acabam por beneficiar aqueles que antecipam suas compras, em comparação aos que adquirem mais próximo à data da viagem.

9) Informar, por fim, se foram registradas, nos últimos cinco anos, manifestações, reclamações formais ou procedimentos administrativos relacionados aos preços praticados na rota Manaus – Parintins durante o período do Festival, bem como eventuais providências adotadas por esta Agência no âmbito de suas competências institucionais.

Resposta: Inicialmente, cabe realçar que a plataforma Consumidor.gov.br é o canal oficial da Anac para registro de reclamações de passageiros. De acordo com as regras vigentes, o passageiro registra sua reclamação na plataforma, e a empresa aérea tem o prazo de até 10 (dez) dias para responder. Ato contínuo, a Anac atua, em âmbito coletivo, com o objetivo de identificar as principais dificuldades enfrentadas pelos consumidores, bem como as tratativas apresentadas pelas empresas aéreas, processo que subsidia ações regulatórias, fiscalizatórias e punitivas em âmbito coletivo, em especial quando verificado o descumprimento sistêmico de obrigações.

Nesse sentido, procedeu-se à análise das reclamações registradas na plataforma Consumidor.gov.br, com foco em manifestações que contivessem menção ao trecho Manaus – Parintins ou Parintins – Manaus, relacionadas a questionamentos ou reclamações sobre os preços ou tarifas praticadas, no contexto do período associado ao Festival de Parintins.

A partir da aplicação desses critérios, foi identificada 1 (uma) reclamação, o que corresponde a aproximadamente 0,0002% do total de reclamações registradas na plataforma no período de 2021 a 2025, considerado o universo de manifestações envolvendo todas as empresas aéreas.

Esclarecemos que a extração dos registros foi realizada por meio de busca textual, visando identificar menções a termos e contextos específicos nas manifestações dos consumidores. Nessa toada, foram selecionadas as manifestações que apresentassem menção textual simultânea às localidades:

- “Manaus”; ou referências ao Aeroporto Internacional de Manaus – Eduardo Gomes (MAO); e
- “Parintins”; ou referências ao Aeroporto Regional Júlio Belém (PIN).

A busca contemplou referências ao trajeto em ambos os sentidos (Manaus – Parintins e Parintins – Manaus), independentemente da ordem de citação no relato do consumidor e foram consideradas manifestações que apresentassem termos associados a preço, tarifa ou valor da passagem aérea, incluindo referências a preço alto, tarifa elevada, valor da passagem ou cobrança considerada abusiva, entre outros termos semanticamente correlatos.

Ademais, foram realizadas consultas nas bases de dados da Ouvidoria da agência, incluindo a plataforma Fala.Br, utilizando-se como critério manifestações que contivessem referência aos trechos Manaus–Parintins e Parintins–Manaus e cujo teor mencionasse preços ou tarifas praticadas no contexto do período associado ao Festival de Parintins. Nesse contexto, não foram localizados registros de manifestações de usuários relacionados aos preços praticados na rota Manaus–Parintins durante o período do Festival nos últimos cinco anos.

Ressaltamos que, por se tratar de uma busca baseada em linguagem natural e livre, o método pode incluir falsos positivos (registros que contêm os termos buscados, mas em contextos não relacionados ao tema central) e falsos negativos (manifestações relevantes que não utilizaram as palavras-chave previstas no algoritmo). Dessa forma, os resultados representam uma aproximação contextual e não uma amostra exaustiva ou definitiva.

Atenciosamente,
Agência Nacional de Aviação Civil - Anac
www.anac.gov.br