

2026

# Impactos da **Reforma** **Tributária** sobre o Transporte Aéreo e seus Reflexos no Turismo na Integração Regional



## INTRODUÇÃO

Sob o ponto de vista dos setores de comércio de bens, serviços e turismo, existe uma preocupação significativa com o impacto da majoração dos custos de deslocamento aéreo na economia nacional.

Como pontos mais relevantes dentre vários outros, destacam-se duas questões:

- a) Impacto no setor do turismo;
- b) Impacto no deslocamento regional.

### 1. Impacto no turismo e economia

O setor turístico demonstra preocupação com os reflexos do aumento dos custos das passagens aéreas relacionadas ao turismo brasileiro. A questão não deve ser examinada apenas sob a ótica da arrecadação tributária imediata, mas também sob a perspectiva dos efeitos econômicos mais amplos, como:

- Conectividade aérea;
- Entrada de turistas estrangeiros;
- Geração de empregos e ocupação hoteleira;
- Consumo nos destinos turísticos;
- Arrecadação tributária indireta;
- Equilíbrio da balança de pagamentos do turismo.

#### 1.1. Turismo em números

Em 2025, o Brasil alcançou um marco histórico ao receber 9.287.196 de turistas estrangeiros, o maior número já registrado no País. Em comparação com 2024, quando foram contabilizados cerca de 6,7 milhões de visitantes internacionais, o crescimento foi de expressivos 37,1%.

O resultado confirma a ampliação da atratividade do Brasil no turismo global, com forte participação dos países sul-americanos, especialmente da Argentina, e concentração das entradas nos principais hubs turísticos e aeroportuários.

Categoria	Destaque	Número
Total de turistas estrangeiros em 2025	Recorde histórico	<b>9.287.196</b>
Total em 2024	Recorde anterior	<b>cerca de 6,7 milhões</b>
Crescimento 2025 x 2024	Expansão do fluxo internacional	<b>37,1%</b>

ESTADOS DE ENTRADA		
Principal porta de entrada	São Paulo	2.753.869
Segunda porta de entrada	Rio de Janeiro	2.196.443
Terceira porta de entrada	Rio Grande do Sul	1.535.806
PAÍSES EMISSORES		
Principal país emissor	Argentina	3.386.823
Segundo país emissor	Chile	801.921
Terceiro país emissor	Estados Unidos	759.637
Mercados europeus reunidos	França, Portugal, Alemanha, Itália, Reino Unido e Espanha	1.274.567

Fonte: Dados consolidados de 2025.

Quanto à origem dos turistas estrangeiros, o fluxo é concentrado principalmente na América do Sul:

Região de origem	Participação aproximada
América do Sul	59%
Europa	25%
América do Norte	15%
Ásia, África e outras regiões	participação menor

## 1.2. Fatores Importantes

O crescimento do turismo internacional no Brasil não acontece sozinho. Ele depende da combinação de vários fatores:

Fator	Impacto no turismo
Oferta de voos	› <b>Facilita a chegada de turistas estrangeiros</b>
Conectividade internacional	› <b>Amplia o acesso do Brasil a outros mercados</b>
Preço das passagens	› <b>Influencia diretamente a decisão de viagem</b>
Segurança jurídica	› <b>Gera confiança para empresa e investidores</b>
Estabilidade regulatória	› <b>Dá previsibilidade ao setor</b>
Promoção internacional	› <b>Fortalece a imagem do Brasil no exterior</b>
Integração entre os agentes do setor	› <b>Melhora a experiência do turista e a competitividade do destino</b>

A expansão do turismo internacional depende de uma atuação coordenada entre governo, companhias aéreas, aeroportos, hotéis, agências de viagem, operadoras e demais atividades que integram a cadeia turística.

Em síntese, o crescimento do turismo internacional no Brasil está diretamente relacionado à oferta de voos, à competitividade dos preços, à segurança, à promoção do País no exterior e à integração entre os diversos agentes do setor. Atualmente, a maior parte dos visitantes estrangeiros ainda provém de mercados próximos, especialmente da América do Sul.

Nesse contexto, qualquer medida que resulte em aumento relevante do custo das passagens aéreas tende a impactar diretamente no fluxo de turistas internacionais. O viajante estrangeiro é altamente sensível a preço e, frequentemente, compara o Brasil com outros destinos concorrentes da América Latina, do Caribe, da Europa e dos Estados Unidos. Desse modo, quando o custo de acesso ao País aumenta, a competitividade do destino Brasil é reduzida, com potenciais reflexos sobre a atração de visitantes, a geração de receitas e a atividade econômica ligada ao turismo.

Ponto central	Efeito prático
Aumento relevante no custo das passagens	› <b>Pode reduzir o fluxo de turistas internacionais</b>
Turista internacional sensível a preço	› <b>Compara o Brasil com outros destinos</b>
Concorrência direta	› <b>América Latina, Caribe, Europa e Estados Unidos</b>
Passagem mais cara para o Brasil	› <b>Menor atratividade do destino</b>
Perda de competitividade	› <b>Redução do potencial de crescimento no turismo</b>

Em síntese, a competitividade do Brasil, como destino turístico internacional, está diretamente relacionada ao custo de acesso ao País: quanto mais elevadas forem as despesas de viagem, menor tende a ser sua capacidade de competir com destinos concorrentes.

## 2. Deslocamento e economia internos

A malha aérea brasileira cresceu, mas continua desigual, concentrada e insuficiente para atender adequadamente às necessidades de integração nacional, especialmente no Norte e no Nordeste.

Em 2025, o Brasil atingiu cerca de 130 milhões de passageiros transportados, recorde histórico. Apesar desse avanço, a distribuição da malha revela forte concentração regional. O Sudeste segue como principal eixo aéreo do País: entre janeiro e agosto de 2025, movimentou 82,9 milhões de passageiros e concentrou quase sete em cada dez passageiros internacionais.

No Norte, o quadro evidencia baixa capilaridade. Mesmo sendo a maior região territorial do País e possuindo grandes limitações de integração terrestre, seus aeroportos movimentaram pouco mais de 1,8 milhão de passageiros no primeiro quadrimestre de 2026. Belém e Manaus concentram a maior parte do fluxo, o que demonstra dependência de poucos polos e necessidade de maior interiorização da aviação regional.

No Nordeste, houve um crescimento relevante, com mais de 39 milhões de passageiros em 2025 e ampliação de 26 para 41 cidades atendidas por voos comerciais desde 2015. Ainda assim, a região também apresenta concentração: em janeiro de 2026, Recife, Salvador e Fortaleza responderam por mais da metade da movimentação aérea regional.

Esse cenário demonstra que o problema não é ausência de demanda, mas insuficiência estrutural da malha. A própria criação de programas governamentais confirma esse diagnóstico, ao priorizar aeroportos regionais da Amazônia Legal e do Nordeste, com previsão inicial de R\$ 1,35 bilhão em investimentos e posterior leilão, que assegurou R\$ 731,6 milhões para 13 aeroportos estratégicos.

Portanto, é razoável afirmar que a malha aérea brasileira, embora em expansão, ainda precisa ser ampliada, modernizada e desconcentrada. No Norte e no Nordeste, essa necessidade é ainda mais evidente, pois a conectividade aérea é instrumento essencial de integração territorial, desenvolvimento regional, turismo, circulação de pessoas, atração de investimentos e redução de desigualdades logísticas.

Evidência	Dado objetivo	Conclusão
Brasil	130 milhões de passageiros em 2025	› O setor cresce, mas a expansão não está distribuída de forma equilibrada
Sudeste	82,9 milhões de passageiros entre ja. e ago. de 2025	› Forte concentração da malha nos grandes centros
Sudeste	Quase 7 em cada 10 passageiros internacionais	› Predomínio dos hubs do Sudeste nas conexões externas
Norte	Mais de 1,8 milhão de passageiros no 1º quadrimestre de 2026	› Baixa escala diante da dimensão territorial da região
Norte	Belém e Manaus como principais polos	› Dependência de poucos aeroportos estruturantes
Nordeste	Mais de 39 milhões de passageiros em 2025	› Há demanda relevante e crescente
Nordeste	26 para 41 cidades atendidas desde 2015	› Houve avanço, mas ainda insuficiente

<b>Nordeste</b>	Recife, Salvador e Fortaleza concentram mais da metade do fluxo regional	> <b>Persistência da concentração em poucos hubs</b>
<b>AmpliAR</b>	<b>R\$ 1,35 bilhão</b> previstos; <b>R\$ 731,6 milhões</b> assegurados para 13 aeroportos	> <b>O próprio poder público reconhece a necessidade de investimento regional</b>

Fonte de dados: Ministério de Portos e Aeroportos: recorde inicial de cerca de 130 milhões de passageiros em 2025; desempenho no Nordeste em 2025; movimentação do Norte no primeiro quadrimestre de 2026; concentração do Nordeste em Recife, Salvador e Fortaleza; e investimentos do Programa AmpliAR. (gov.br)

### 3. Aspectos Tributários – IBS/CBS sobre transporte aéreo internacional

O primeiro aspecto que merece atenção é a incidência do IBS e da CBS sobre o transporte aéreo internacional.

Atualmente, o transporte aéreo internacional de passageiros e de carga é isento de PIS/COFINS (Decreto nº 2.158/01)<sup>1</sup> e de ICMS, em alinhamento com as diretrizes internacionais da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Contudo, após o advento da reforma tributária essa realidade poderá mudar.

Afirma-se assim, pois o art. 12, § 8º, da Lei Complementar nº 214/25<sup>2</sup> prevê a aplicação de 50% da alíquota para bilhetes internacionais de ida e volta adquiridos em conjunto, o que pode resultar em uma carga tributária superior a 13,5%.

Trata-se de uma mudança que afasta o Brasil das práticas adotadas internacionalmente e cria o risco de medidas de reciprocidade por outros países, que poderiam passar a tributar voos com destino ao Brasil. O resultado é previsível: aumento dos custos, encarecimento das passagens e redução da competitividade do País no mercado global de turismo.

Segundo estimativas, a incidência do novo regime pode elevar em mais de 26% o preço dos bilhetes internacionais, justamente em um momento em que o Brasil alcança recordes na movimentação de passageiros estrangeiros<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Art. 14. Em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 1º de fevereiro de 1999, são isentas da COFINS as receitas: V - do transporte internacional de cargas ou passageiros;

§1º São isentas da contribuição para o PIS/PASEP as receitas referidas nos incisos I a IX do caput.

<sup>2</sup> Art. 12. A base de cálculo do IBS e da CBS é o valor da operação, salvo disposição em contrário prevista nesta Lei Complementar. (...)

§ 8º No transporte internacional de passageiros, caso os trechos de ida e volta sejam vendidos em conjunto, a base de cálculo será a metade do valor cobrado.

<sup>3</sup> Brasil alcança recorde histórico e fecha 2025 com 9,3 milhões de turistas internacionais — Secretaria de Comunicação Social.

Por fim, porém não menos importante, há a questão da regulamentação do conceito de transporte aéreo regional (art. 284, §1º, VIII, da LC 214/2025) e da redução de alíquota para aviação regional (art. 287, LC 214/2025).

Segundo a reforma, considera-se transporte aéreo regional a aviação doméstica com voos com origem ou destino na (a) Amazônia Legal ou em capitais regionais; (b) centros sub-regionais; (c) centros de zona; (d) ou centros locais. Essa divisão exclui do considerado transporte aéreo regional voos entre os aeroportos das três capitais do Sul (RS – Porto Alegre, SC – Florianópolis e PR – Curitiba), das quatro do Sudeste, além dos terminais de Campinas (SP), Goiânia (GO), Brasília (DF), Recife (PE), Salvador (BA) e Fortaleza (CE).


A lógica subjacente à reforma tributária era a de promover um mecanismo de subsídio cruzado entre as rotas, permitindo que parte da arrecadação gerada pelas rotas mais rentáveis contribuísse para a sustentabilidade das rotas regionais. Contudo, esse efeito tende a não se concretizar, uma vez que as rotas troncais permanecem sujeitas à tributação integral, o que reduz ou elimina o excedente econômico que poderia ser utilizado para financiar as operações regionais.

## CONCLUSÃO

É nesse contexto que surge a preocupação com a reforma tributária e com a possibilidade de aumento da carga incidente sobre as passagens aéreas, especialmente no transporte internacional. Segundo estimativas divulgadas pelo setor, uma tributação mais elevada poderia acrescentar aproximadamente US\$ 195 ao valor médio de uma passagem internacional, atualmente estimado em torno de US\$ 740. Também foi projetada a possibilidade de eliminação de até 3,6 milhões de viagens internacionais.

Embora tais projeções devam ser analisadas com cautela e à luz de estudos técnicos aprofundados, elas servem como importante sinal de alerta. A questão não está em rejeitar a reforma tributária ou em desconsiderar a relevância da arrecadação pública, mas em avaliar se os potenciais impactos sobre o transporte aéreo, o turismo e a integração regional podem comprometer os resultados econômicos esperados da medida.

A aviação não deve ser compreendida apenas como um serviço de transporte. Trata-se de infraestrutura essencial para a integração territorial, a circulação de pessoas, a atração de investimentos, a realização de negócios e o desenvolvimento do turismo. Sua relevância é ainda mais evidente em um país de dimensões continentais como o Brasil, especialmente para regiões que dependem da conectividade aérea como instrumento de integração econômica e social.



No campo do turismo, o aumento do custo de acesso ao País pode reduzir a competitividade do Brasil frente a destinos concorrentes, justamente em um momento em que se registra resultados históricos na atração de visitantes estrangeiros. No plano doméstico, eventuais impactos sobre a aviação regional podem comprometer esforços voltados à ampliação da conectividade e à redução das desigualdades logísticas entre as diferentes regiões do País.

Por essa razão, a regulamentação e a implementação da reforma tributária devem buscar um equilíbrio adequado entre os objetivos arrecadatários e a preservação da competitividade do setor aéreo. Afinal, tributar o transporte aéreo não significa apenas tributar uma passagem. Significa impactar uma extensa cadeia econômica que envolve turismo, comércio, serviços, investimentos, geração de empregos, desenvolvimento regional e arrecadação futura.

Em um país de dimensões continentais como o Brasil, o transporte aéreo não pode ser tratado como um serviço de luxo, mas como instrumento estratégico de integração nacional, desenvolvimento regional e competitividade econômica. Por isso, eventuais alterações em sua tributação devem considerar não apenas seus efeitos arrecadatários imediatos, mas também seus reflexos sobre a mobilidade, a conectividade e o crescimento econômico do País.





 · Federações · Sindicatos Empresariais ·  ·   
— Sistema Comércio —

