



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS  
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS

OFÍCIO Nº 258/2023/ASPAR-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado **LUCIANO BIVAR**  
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: **Requerimento de Informação nº 1092/2023, de autoria do Deputado Amom Mandel.**

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº182, de 12 de junho de 2023, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 1092/2023, de autoria do Deputado Amom Mandel (CIDADANIA/AM), que requer informações acerca da implementação do Programa “Voa, Brasil”.
2. A este respeito, inicialmente, cumpre esclarecer que o Programa Voa Brasil tem por objetivo fomentar a inclusão social de (novos) usuários no modal aéreo e promover a otimização da utilização da capacidade ociosa das aeronaves por meio do estímulo da oferta de passagens aéreas domésticas no valor limite de duzentos reais a um público alvo específico que atualmente não participa do mercado de transporte aéreo. O programa tem por princípio basilar o respeito à liberdade tarifária e à livre concorrência. Sua adesão, pela iniciativa privada, tem natureza voluntária.
3. Ademais, encaminho Nota Informativa nº 33/2023/DOPR -SAC-MPOR/SAC - MPOR, anexa, elaborada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, contendo informações detalhadas sobre o assunto em questão.
6. Além disso, insta ressaltar que o Programa Voa Brasil está em fase de construção e discussão com os principais atores envolvidos. Nesse contexto, os parâmetros apresentados na citada Nota Informativa poderão sofrer ajustes e aprimoramentos.
8. Por fim, sendo o que compete para o momento, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexo: Nota Informativa nº 33/2023 (7134748)

Atenciosamente,

**MÁRCIO LUIZ FRANÇA GOMES**  
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos



Documento assinado eletronicamente por **Márcio Luiz França Gomes, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos**, em 28/06/2023, às 11:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://super.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),  
informando o código verificador **7230840** e o código CRC **A5AA19A9**.



**Referência:** Processo nº 50020.001427/2023-60



SEI nº 7230840

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone:



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS  
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS, PATRIMÔNIO E POLÍTICAS REGULATÓRIAS AEROPORTUÁRIAS

Nota Informativa nº 33/2023/DOPR -SAC-MPOR/SAC - MPOR

Brasília, 03 de maio de 2023

Referência: Processo nº 50020.001387/2023-56

Assunto: **Programa Voa Brasil**

## 1. RELATÓRIO

1. A presente Nota Informativa tem por escopo apresentar informações sobre o desenvolvimento do Programa Voa Brasil, idealizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que tem por objetivo fomentar a inclusão social de (novos) usuários no modal aéreo e promover a otimização da utilização da capacidade ociosa das aeronaves por meio do estímulo da oferta de passagens aéreas domésticas no valor limite de duzentos reais a um público alvo específico que atualmente não participa do mercado de transporte aéreo. O programa tem por princípio basilar o respeito à liberdade tarifária e à livre concorrência. Sua adesão, pela iniciativa privada, tem natureza voluntária.

2. A iniciativa de estruturar o Voa Brasil é do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), órgão responsável por definir os objetivos, as premissas e as diretrizes do programa, tais como o grupo alvo dos beneficiários, identificação das bases de dados governamentais adequadas para a verificação positiva dos beneficiários do programa, além de prover a comunicação com os sistemas das empresas aéreas. O MPor também deverá disponibilizar um espaço digital em sítio eletrônico próprio para divulgar o Voa Brasil e os seus resultados.

3. Importante destacar que o Programa Voa Brasil está em fase de construção e discussão com os principais atores envolvidos. Nesse contexto, os parâmetros apresentadas ao longo do presente documento poderão sofrer ajustes e aprimoramentos.

## 2. COMPETÊNCIA INSTITUCIONAL

4. O Decreto nº 11.354/2023, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do MPor, estabelece, em seu artigo 13, as competências da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), entre as quais destacam-se:

VI - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nas matérias pertinentes aos programas e às iniciativas relativos ao setor de aviação civil;

VII - propor, coordenar e acompanhar políticas e diretrizes para gestão, regulação, segurança, desenvolvimento sustentável e prestação adequada dos serviços e das infraestruturas da aviação civil;

VIII - propor atualizações e orientar a implementação de planos, programas e ações destinados ao desenvolvimento do Sistema Nacional de Viação, relativo ao setor de aviação civil;

5. Por sua vez, o artigo 15 da referida norma estabelece as competências deste Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias (DOPR), das quais destacam-se:

I - assessorar o Secretário Nacional de Aviação Civil na coordenação e na supervisão dos órgãos e das entidades responsáveis pela regulação e pela fiscalização dos serviços aéreos e da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil;

II - propor e avaliar políticas e diretrizes para regulação econômica de serviços aéreos, infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à sustentabilidade ambiental e à prestação adequada dos serviços;

6. Desse modo, a formulação do Programa Voa Brasil está em consonância com as atribuições desta pasta ministerial, desta secretaria e deste departamento, conforme disposto no Decreto nº 11.354/2023.

## 3. FORMATO DO PROGRAMA

7. O programa prevê o acesso a passagens aéreas de baixo custo, até duzentos reais por trecho, não

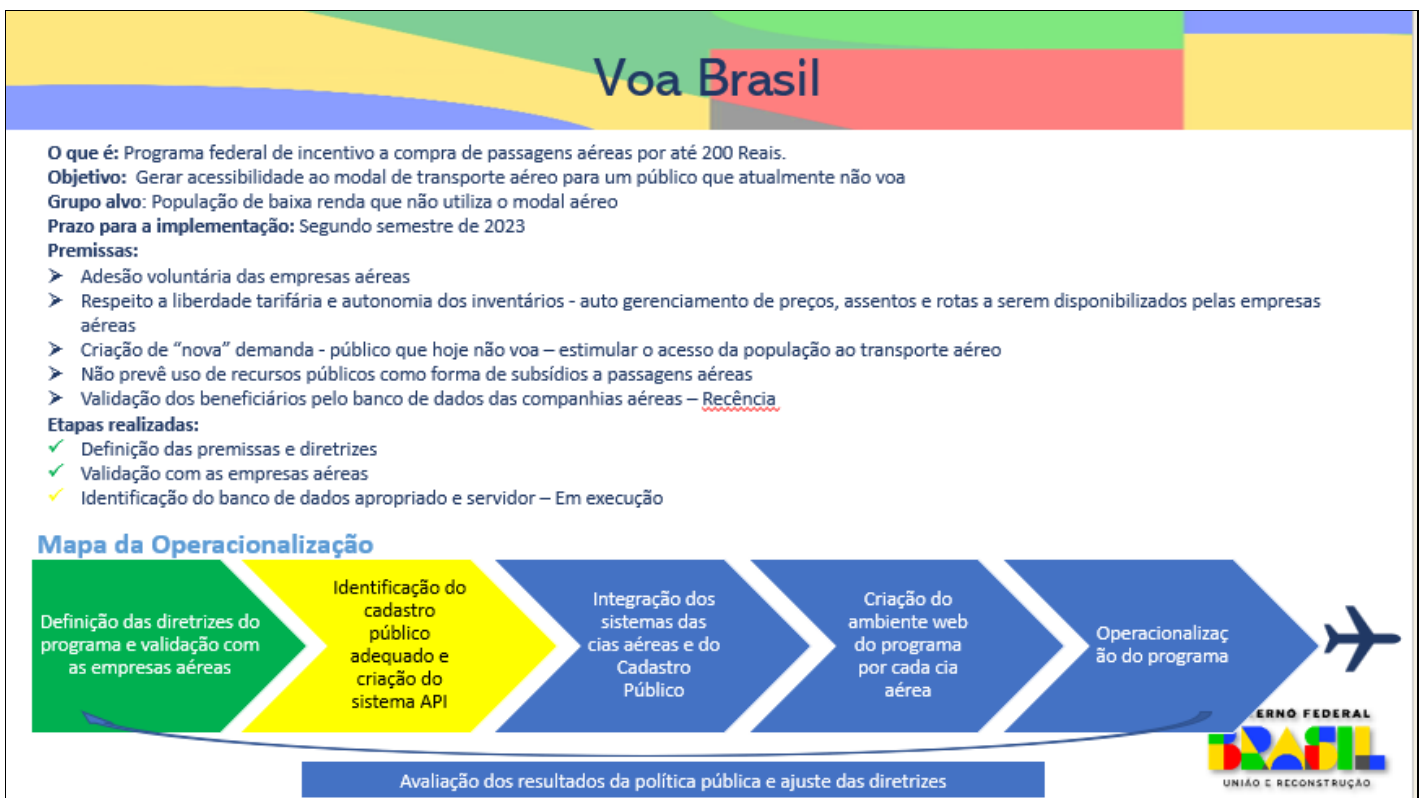
incluídas a tarifa de embarque, a parcelas da população de baixa e média renda e que, atualmente, não utilizam o transporte aéreo.

8. O programa tem por diretrizes e premissas:

- I - O respeito à liberdade tarifária e à livre concorrência;
- II - Autonomia dos inventários e autogerenciamento de preços - cada empresa aérea participante irá definir os trechos, horários e assentos que irão disponibilizar no âmbito do programa;
- III - A criação de nova demanda de passageiros que atualmente não voa;
- IV - O uso da capacidade ociosa do sistema;
- V - A não utilização de recursos públicos como forma de subsídio.

9. A operacionalização do programa dar-se-á a partir de adesão voluntária das empresas aéreas, definição do grupo alvo, criação do sistema operacional pelo governo federal e validação pelo sistema dos beneficiários junto às empresas aéreas.

10. A figura abaixo apresenta uma síntese dos principais aspectos abordados no desenho do programa:



11. Nesse contexto, importa ressaltar que as premissas do programa, acima descritas, foram apresentadas pelos quadros desta SAC em reuniões realizadas com as quatro principais empresas aéreas de aviação regular do país, quais sejam: Azul, Gol, Latam e Voe Pass, bem como com a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR). Todas se mostraram interessadas em aderir ao programa e de acordo com as premissas inicialmente estabelecidas. Ademais, foi possível prospectar sugestões a respeito da definição do grupo alvo e dos desafios para a operacionalização do programa.

12. Importante ainda destacar que o governo federal espera que o programa comece a ser operacionalizado no segundo semestre de 2023.

#### 4. DEFINIÇÃO DO GRUPO ALVO

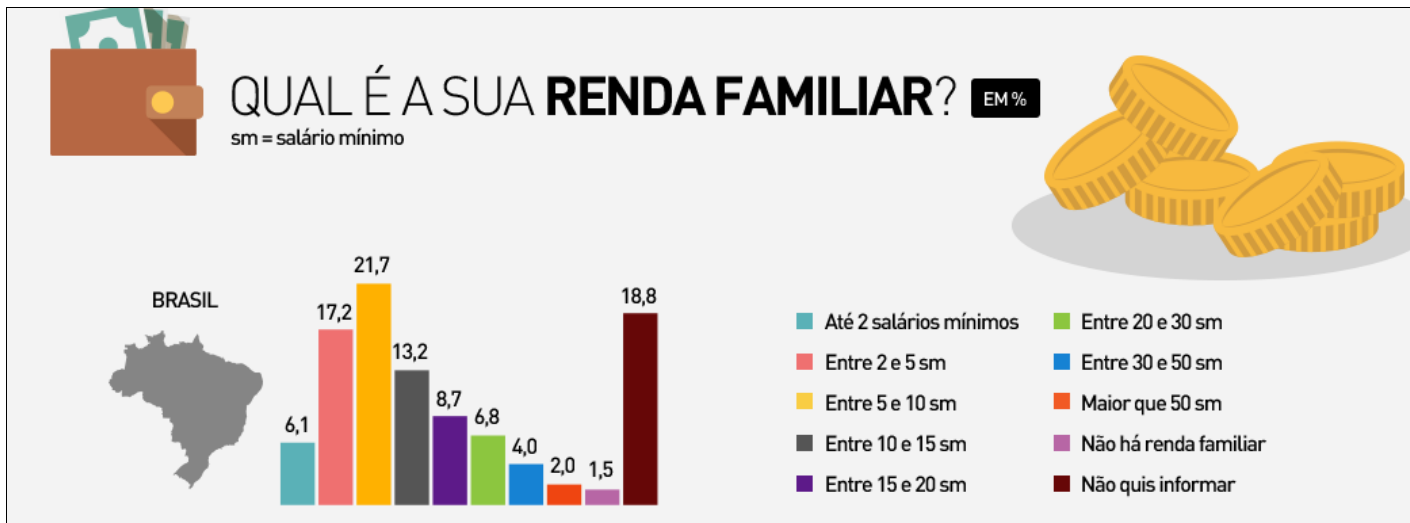
13. A partir dos dados da pesquisa "O Brasil que voa" (<https://antigo.infraestrutura.gov.br/obrasilquevoa/index.php>), realizada pela SAC no ano de 2014, a qual apresenta o perfil dos passageiros que voam no país, pode-se extrair algumas informações interessantes para a definição do público alvo do programa, em especial aquele que atualmente não acessa o modal aéreo.

14. Nesse contexto destacam-se alguns aspectos identificados pela pesquisa em relação aos usuários do transporte aéreo no país, quais sejam:

- I - 6,1% tem renda familiar de até 2 salários mínimos;
- II - 17,2% tem renda familiar entre 2 e 5 salários mínimos;

- III - 74,3% dos passageiros compram a passagem com menos de 30 dias de antecedência;
- IV - 2,2% dos passageiros que viajam tem idade acima de 66 anos; e
- V - 45% do passageiros voaram a lazer, para visitar familiares ou para eventos culturais, esportivos ou sociais.

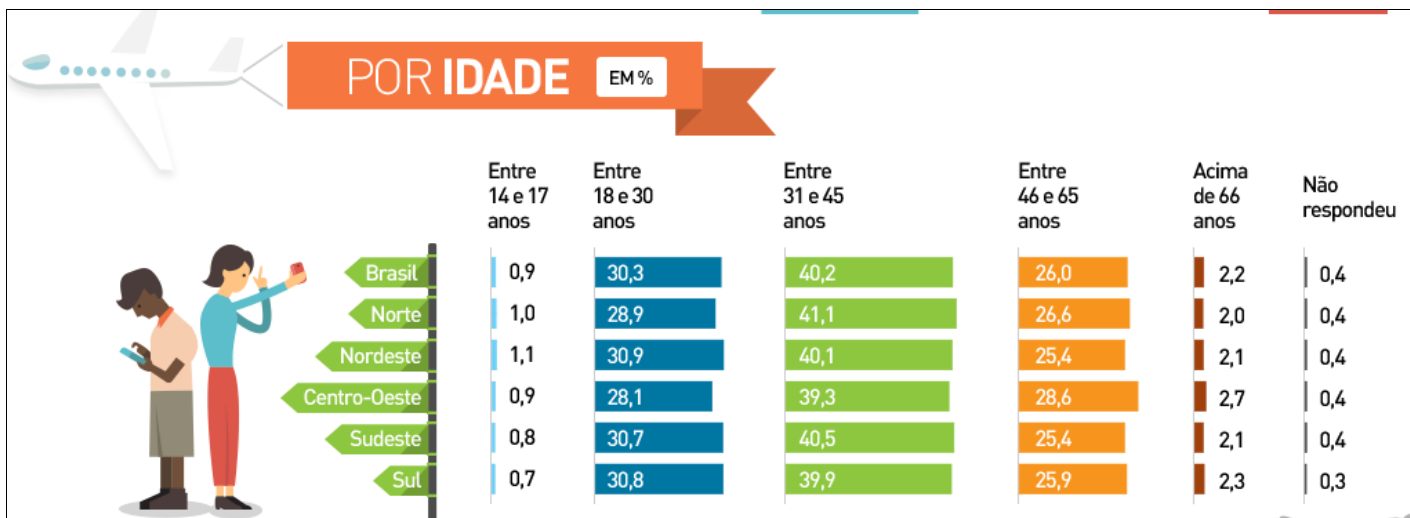
15. A figura abaixo apresenta o enquadramento dos usuários do modal aéreo que viajaram naquele ano nas faixas de renda familiar estabelecidas para a pesquisa:



16. Cumpre informar que, segundo dados do IBGE, em 2010, cerca de 43% das famílias brasileiras tinham renda de até 2 salários mínimos, e cerca de 34% entre 2 e 5 salários mínimos.

17. Com base nos dados apresentados, pode-se inferir que quase metade da população do país tem renda familiar de até 2 salários mínimos, entretanto, essa parcela representa apenas 6% dos usuários do modal aéreo.

18. A pesquisa apresenta também o gráfico por idade da população que voa, conforme figura reproduzida a seguir:



19. Considerando os dados do IBGE, a parcela da população acima de 65 anos, em 2021, representava mais de 10% da população, sendo que os mesmos representam pouco mais de 2% dos passageiros que voam.

20. Os dados acima mostram-se importantes para a análise e definição do público alvo do programa. Isso porque, conforme exposto na seção anterior, pretende-se com o programa capturar um público que atualmente não faz uso do transporte aéreo doméstico.

21. Nesse contexto, entende-se racional a definição de um público alvo nas faixas de renda mais baixas da população que não tem acesso ao modal aéreo, de maneira a trazer inclusão social. Igualmente, entende-se que a população acima de 65 anos e com baixa renda pode ser selecionada para uma versão piloto do programa, especialmente por ser de mais fácil identificação e por ter maior flexibilidade de datas e horários para voar, ocupando períodos de vale (baixa temporada), o que será um fator importante de alinhamento com os preços disponíveis, conforme será tratado em seção subsequente desta nota.

22. De modo a garantir que não se trata de um usuário frequente, o programa pretende fazer análise e validação do usuário por meio da checagem de sua *recência*, ou seja, quando foi a última vez que o potencial beneficiário fez uso do modal aéreo, excluindo-se assim usuários recentes (o que indica que fazem parte de um público que já está incluído no mercado).

23. Em outro giro, cumpre destacar que a definição do grupo alvo representa o maior desafio para o governo federal no âmbito da implantação do programa. Isso porque não se trata apenas de definir um grupo alvo, mas especialmente de se identificar um banco de dados capaz de validá-lo. Desafio semelhante é enfrentado por outros programas governamentais voltados a grupos específicos da população.

24. Nessa seara e de modo a se beneficiar de lições aprendidas e de aprimoramentos já existentes em outros cadastros públicos, o Programa Voa Brasil pretende utilizar base de dados governamentais já existentes e já validadas por outros programas.

25. Assim, de modo a trocar experiências com outras áreas do governo com maior expertise tanto no conhecimento, quanto na aplicabilidade das bases de dados existentes, estão sendo realizadas diversas reuniões entre equipes desta SAC e órgãos e empresas governamentais, tais como:

I - Secretaria de Avaliação, Gestão da Informação e Cadastro Único do Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome;

II - Ministério da Previdência Social;

III - Secretaria de Governo Digital do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (ConectaGov);

IV - SERPRO; e

V - DATAPREV.

26. Nesse contexto, foram analisados diversos bancos de dados existentes. Destacam-se:

I - Cadastro Nacional de Informações Sociais - CNIS;

III - E-SOCIAL;

V - Portal GOV.BR;

VII - Sistema de Gestão de Pessoas - SIGEPE;

IX - Fundo de Financiamento Estudantil - FIES;

XI - Cadastro Único para Programas Sociais - CadÚnico;

XIII - Sistema Brasileiro de Informações Antecipadas de Passageiros - SISBRAIP

27. A partir das interações realizadas ao longo das reuniões, concluiu-se que a definição de um público alvo passa pela obtenção de acesso a um ou mais dos bancos de dados elencados, o que exigirá a celebração de acordos de cooperação técnica com os detentores dos bancos de dados a serem utilizados.

28. Ademais, será necessária a operacionalização de um sistema capaz de verificar e validar os beneficiários junto aos bancos de dados governamentais apropriados e levar a informação aos sistemas das empresas aéreas. As empresas aéreas, por sua vez, deverão ter um papel importante na validação do beneficiário como um usuário não frequente (critério de recência), até que haja um banco de dados governamental capaz de realizar esse filtro.

## 5. PRINCÍPIOS E PREMISSAS DO PROGRAMA

29. Conforme antecipado em seção anterior, o Programa Voa Brasil tem por natureza o respeito à liberdade tarifária e de oferta, ou seja, não é vinculativo e não definirá os trechos, horários e assentos disponibilizados para o programa pelas empresas aéreas. Nesse contexto, o Voa Brasil tem por princípio basilar a observância às seguintes leis, normas e premissas:

### 5.1 LIBERDADE TARIFÁRIA E LIVRE CONCORRÊNCIA

30. Nas últimas décadas, diversos foram os avanços obtidos no sentido de promover uma ampla liberalização do transporte aéreo no Brasil (avanços internacionalmente consagrados conhecidos como *airline deregulation* - que basicamente promovem a eliminação de restrições regulatórias a entrada de novas empresas no mercado, à oferta de assentos e à liberdade de preços). Em 1991 foram abolidas regras de 1975 que dividiam o Brasil em regiões que poderiam ser exploradas por apenas uma empresa aérea cada, o que permitiu a entrada de novas empresas em linhas aéreas regionais. Dez anos depois, em 2001, foi instituído o regime de liberdade tarifária, que retirava do poder público a capacidade de definir tarifas aéreas no mercado doméstico. Em 2005 os princípios de liberdade de preços e de oferta foram legalmente consagrados por meio da Lei nº 11.182/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

31. Com efeito, desde agosto de 2001, as tarifas dos serviços de transporte aéreo são regidas pelo regime de liberdade tarifária. Esse regime foi instituído pela Portaria do Ministério da Fazenda nº 248/2001 e ratificado pela Lei nº 11.182/2005. Também conhecida como Lei de Liberdade Tarifária, esse marco legal assegurou que as linhas aéreas possam ser exploradas por qualquer empresa aérea interessada, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço

adequado expedidas pela ANAC. Ademais, assegura que as tarifas aéreas serão definidas pelas empresas que prestam os serviços, vejamos:

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. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

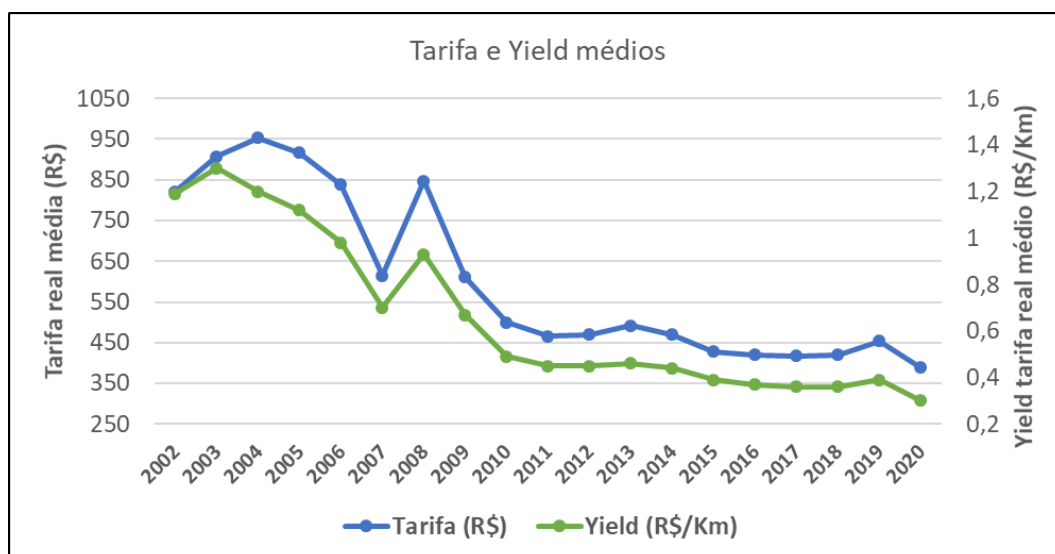
Art. 49. Na prestação de serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

32. A liberdade tarifária e a liberdade de oferta constituem pilares fundamentais da livre concorrência nos serviços de transporte aéreo no Brasil, em que o Estado não estabelece preços mínimos ou máximos dos serviços ou controla a oferta. Esses pilares foram responsáveis por quase quadruplicar o volume de passageiros transportados no Brasil após 2001, passando de cerca de 30 milhões em 2002 para 110 milhões em 2019.

33. De fato, a diferenciação de produtos, juntamente com a discriminação de preços e o sistema de controle de estoques, constitui um dos fundamentos do *yield management*, ferramenta de gerenciamento de receitas utilizada pelas empresas para comercialização de assentos. O *yield management* é realizado por meio da segmentação de consumidores com diferentes sensibilidades a preço e curvas de demanda. No setor aéreo, por exemplo, os passageiros em viagens a turismo são, geralmente, mais sensíveis a preço do que os passageiros em viagens a trabalho. Sendo assim, as tarifas promocionais costumam ser oferecidas com maior antecedência, enquanto as tarifas "cheias" são adquiridas por passageiros que precisam viajar a trabalho, possuem menor flexibilidade em relação a datas e horários e são menos sensíveis a preço.

34. Os mecanismos de gerenciamento de receitas levam as empresas a estabelecer preços diferenciados para assentos em um mesmo voo. Com isto, busca-se atender às diversas características do maior número possível de usuários, incluindo, entre estas características, o valor que estão dispostos a pagar por um assento (venda por perfil de passageiros). Desta forma, os operadores aéreos alcançam maiores níveis de ocupação de suas aeronaves, obtendo rentabilidade, que é o fator que sustenta a oferta do serviço. Ao permitir a oferta de serviços em condições mais aderentes às características e preferências de cada consumidor, o emprego do *yield management* possibilitou a proliferação de tarifas promocionais que permitiram a massificação do transporte aéreo, ao mesmo tempo em que se proporcionou maior taxa de ocupação e rentabilidade às empresas aéreas. Se isso não fosse permitido, todos os assentos corresponderiam a apenas um produto que teria um único preço, alcançando uma quantidade muito menor de usuários dispostos a pagar (mais) por transporte aéreo. Seria um equilíbrio pior para empresas aéreas e passageiros (menos receita para as empresas aéreas e menos acesso a serviços para os consumidores).

35. O gráfico abaixo apresenta a redução da tarifa real média e do *yield* médio (preço por quilômetro) no período pós liberdade tarifária (2002 a 2020), já controlando para os efeitos da inflação. A redução é da ordem de impressionantes 75% do preço por quilômetro voado e de 60% da tarifa média, ambos em termos reais (no mesmo período o IPCA acumulou alta de 332% - jan/2002 a dez/2020).



36. Como pode-se perceber, o Brasil abandonou um paradigma em que o Estado regulava fortemente a atividade de agentes econômicos privados no transporte aéreo (empresas aéreas e passageiros). Em seu lugar, adotou um modelo em que cabe ao Estado regular e fiscalizar aspectos essenciais, como a segurança operacional, além de fomentar o desenvolvimento sem adentrar em questões como quantidade ofertada, preços e rotas.

37. Nesse contexto, o programa possui natureza voluntária e todas as empresas atuantes no Brasil

têm a liberdade de escolha, tanto para a adesão, quanto para a definição dos trechos, assentos e horários que irão disponibilizar (inventário de estoques e autogerenciamento de preços). Essa observância à liberdade tarifária e livre concorrência é fundamental e atrai investimentos para o setor, estimula o crescimento do mercado, amplia a oferta e o acesso aos serviços aéreos.

38. Desse modo, cumpre informar que o Voa Brasil observa a legislação, não interfere nas normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC e não exige a elaboração de análise de impacto regulatório (AIR), considerando que não há a proposição de nenhuma alteração regulatória.

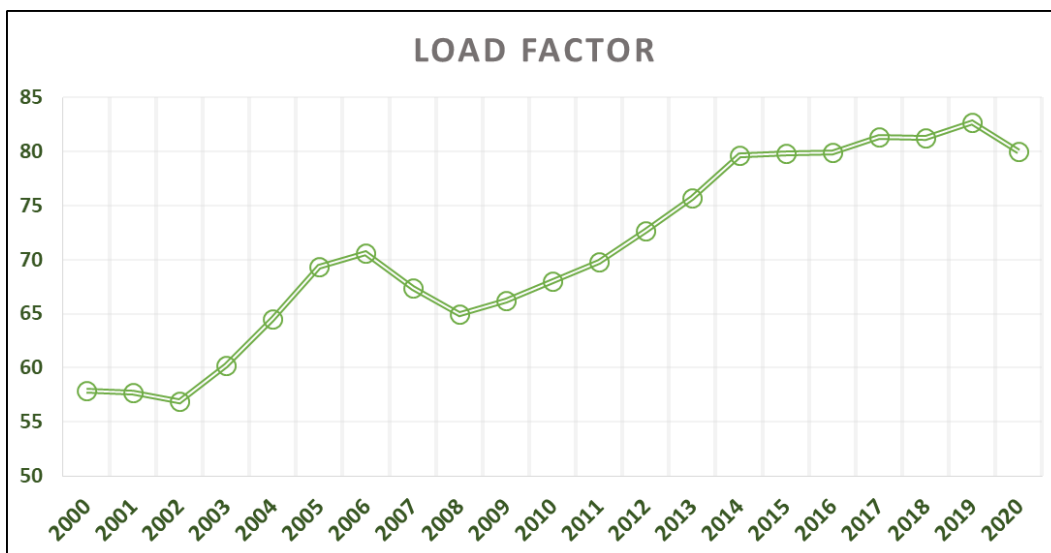
## 5.2 CRIAÇÃO DE NOVA DEMANDA E USO DA CAPACIDADE OCIOSA DO SISTEMA

39. Conforme relatado em seções anteriores desta nota, uma das premissas do programa está na ocupação de capacidade ociosa das aeronaves de modo a trazer maior eficiência ao setor.

40. De fato, um dos indicadores de eficiência do setor aéreo é o *load factor* das aeronaves. O indicador *load factor* pode ser medido pelo número de *passageiros-quilômetros pagos transportados* dividido pelo número de *assentos-quilômetros ofertados*. Em outras palavras, a taxa de ocupação das aeronaves (em termos percentuais).

41. Via de regra, quanto maior a ocupação da aeronave, maior a eficiência do voo (o *load factor* ideal de cada operação é definido pela própria empresa aérea e pode levar em conta questões como peso máximo de decolagem (PMD), tamanho da pista e agilidade e pontualidade das operações).

42. A gráfico abaixo apresenta o *load factor* médio das operações no período pós liberdade tarifária (2002 a 2020):



43. Observa-se no gráfico acima que a desregulamentação do setor e o modelo de liberdade tarifária implementado a partir do início do século propiciaram um incremento substancial na taxa de ocupação das aeronaves, possibilitando aumento na eficiência das operações e redução das tarifas praticadas.

44. De maneira complementar, no âmbito do escopo do Programa Voa Brasil, faz-se interessante uma análise das médias mensais de ocupação das aeronaves (*load factor*). O gráfico abaixo apresenta a taxa média de ocupação mensal dos anos de 2013 a 2023 do mercado aéreo doméstico:

Média mensal <i>load factor</i> de 2013 a 2023	
Mês	(RPK/ASK)% Médio
janeiro	83,01%
fevereiro	79,08%
março	76,35%
abril	77,52%
maio	77,26%
junho	78,08%
julho	81,78%
agosto	79,00%
setembro	80,20%
outubro	80,71%
novembro	81,47%
dezembro	81,22%



45. Da figura acima, constata-se que o *load factor* médio anual do mercado doméstico do país encontra-se próximo a 80%. Isso significa que cerca de 20% dos assentos disponíveis nos voos realizados pelas empresas aéreas, na média, não estão sendo ocupados. Igualmente, nota-se que os meses de fevereiro a junho e de agosto a outubro apresentam uma taxa de ocupação inferior aos demais meses do ano. Representam, portanto, os chamados períodos de vale ou baixa temporada.

46. Nesse contexto, o programa tem por objetivo possibilitar a ocupação de parte destes assentos ociosos por passageiros com alta elasticidade-preço a passagens aéreas e pertencentes a grupos sociais de renda mais baixa. A definição do grupo alvo de aposentados de baixa renda para a fase piloto do programa utiliza o racional de que se trata de uma classe de pessoas que têm flexibilidade de dias e horários para preencher, especialmente, os assentos ociosos ofertados na baixa temporada, indo assim ao encontro dos ideais do programa.

47. Por outro lado, o critério de não permitir que passageiros frequentes sejam beneficiários do programa (critério de recência) busca garantir que o programa está gerando uma nova demanda, ou seja, pessoas que atualmente não fazem uso do transporte aéreo.

48. Espera-se, assim, que com a maior eficiência no uso dos equipamentos, o programa possa gerar externalidades positivas como a redução do *ticket* médio ofertado para passageiros fora do programa.

49. Tal lógica tem por finalidade incrementar a eficiência dos voos, promover a inclusão social, o aumento da eficiência do setor, a agregação de valor, a integração nacional e a diversificação econômica em cadeias estratégicas para o desenvolvimento, com destaque para os setores aéreo e de turismo.

### **5.3 A NÃO UTILIZAÇÃO DE RECURSOS PÚBLICOS COMO FORMA DE SUBSÍDIO ÀS PASSAGENS AÉREAS DE BAIXO CUSTO**

50. Conforme explorado no item 5.1, o desenvolvimento do transporte aéreo em um sistema de livre concorrência – que inclui entre seus principais aspectos a liberdade tarifária – possibilitou maior eficiência econômica, maiores níveis de qualidade e menores preços, contribuindo para o acesso de mais pessoas ao modal aéreo e proporcionando maior bem-estar social.

51. Nessa esteira, não há previsão de subsídios às empresas aéreas que decidirem aderir ao Programa Voa Brasil. De fato, constata-se que o mercado aéreo doméstico já pratica preços dentro da faixa estipulada para o programa (cerca de 12 milhões vendidas a até R\$ 200 em 2022). Nesse contexto, mostra-se como desafio para a implementação do programa a definição do público alvo adequado que, por diversos motivos - tais como falta de acesso a propagandas promocionais, dificuldades de acesso a canais digitais, desconhecimento dos preços praticados, resistência em relação ao modal aéreo (por exemplo, têm medo ou consideram um meio de transporte para classes de alta renda), entre outros - atualmente não acessa os serviços de transporte aéreo.

### **5.4 BANCOS PÚBLICOS E OUTRAS INSTITUIÇÕES**

52. Bancos públicos e outras instituições poderão fazer parte do programa de maneira complementar. Com efeito, os bancos público, assim como bancos privados, poderão ser agentes de financiamento para compra dos bilhetes aéreos, porém, como informado na seção anterior, não há a previsão de subsídios. Portanto, entende-se que as condições de financiamento deverão ser definidas pelos próprios agentes de mercado. Em um segundo momento poderá ser avaliado a integração de instituições que fazem empréstimos vinculados ao pagamento (crédito consignado) ao programa.

53. Ademais, nota-se que o programa tem um grande potencial de atração de outras instituições e setores especialmente ligados ao turismo, tais como: concessionárias de aeroportos, redes hoteleiras e pousadas, prefeituras, agentes de turismo locais etc. O incremento de novos usuários no modal aéreo pode trazer externalidades positivas também para esses agentes, os quais poderão desenvolver linhas de negócio voltadas aos beneficiários do Programa Voa Brasil gerando o desenvolvimento de novas cadeias econômicas locais e nichos de mercado específicos.

### **5.5 OBSERVÂNCIA À LEI GERAL DE PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS**

54. A Lei nº 13.709/2018, ou Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), foi promulgada para proteger os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e a livre formação da personalidade de cada indivíduo. A lei engloba um amplo conjunto de operações que podem ocorrer em meios manuais ou digitais e rege o tratamento de dados pessoais dispostos em meio físico ou digital disponibilizados por pessoa física ou jurídica de direito público ou privado.

55. No âmbito da LGPD, o tratamento dos dados pessoais pode ser realizado por dois agentes de tratamento: o *controlador* e o *operador*. Além deles, há a figura do *encarregado*, que é a pessoa indicada pelo controlador para atuar como canal de comunicação entre o controlador, o operador, os titulares dos dados e a Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD).

56. O tratamento de dados diz respeito a qualquer atividade que utiliza um dado pessoal na execução da sua operação, como, por exemplo: coleta, produção, recepção, classificação, utilização, acesso, reprodução, transmissão, distribuição, processamento, arquivamento, armazenamento, eliminação, avaliação ou controle da informação,

modificação, comunicação, transferência, difusão ou extração.

57. Antes de iniciar qualquer tipo de tratamento de dados pessoais, o agente deve se certificar que a finalidade da operação está registrada de forma clara e explícita e os propósitos especificados e informados aos titulares dos dados. No caso do setor público, a principal finalidade do tratamento está relacionada à execução de políticas públicas, devidamente previstas em lei, regulamentos ou respaldadas em contratos, convênios ou instrumentos semelhantes.

58. No caso particular, o Programa Voa Brasil prevê a celebração de acordos de cooperação técnica com os órgãos responsáveis pelas bases de dados com respeito a regras e determinações previstas na LGPD. Essas e outras questões fundamentais serão observadas pelo MPor para assegurar a conformidade do tratamento dos dados pessoais de acordo com as hipóteses legais e princípios da LGPD.

### 6. III. CONCLUSÃO

59. A presente nota informativa buscou apresentar informações sobre o desenvolvimento do Programa Voa Brasil, idealizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos - MPor, cujo objetivo principal é fomentar a inclusão de (novos) usuários no modal aéreo, de modo a promover otimização da utilização de capacidade ociosa das aeronaves por meio do estímulo da oferta de passagens aéreas domésticas no valor limite de duzentos reais a um público alvo específico que atualmente não participa do mercado de transporte aéreo. O programa terá adesão voluntária pelas companhias aéreas, respeitadas a liberdade tarifária e a livre concorrência.

60. Inicialmente, esclareceu-se que o desenvolvimento do Programa Voa Brasil está em consonância com as atribuições do MPor, da SAC e deste DOPR, estabelecidas pelo Decreto 11.354, de 2023.

61. Em seguida, foram apresentadas a formatação, diretrizes e premissas do programa. Esclareceu-se que sua operacionalização dar-se-á a partir da definição do grupo alvo, criação de sistema operacional pelo governo federal e validação dos beneficiários junto às empresas aéreas. Com base em dados estatísticos da população e da pesquisa "O Brasil que voa", vislumbra-se que a definição do público alvo do programa ocorra a partir de faixas da população que atualmente não fazem uso do transporte aéreo.

62. Espera-se que o programa entre em operação no segundo semestre do ano corrente.

63. À consideração superior.

**JACKELINE GONÇALVES DE OLIVEIRA**  
Analista de Infraestrutura

**MICHELE NUNES FREIRES CERQUEIRA**  
Coordenadora de Políticas Regulatórias

**DANIEL MEIRELES TRISTÃO**  
Coordenador Geral de Políticas Regulatórias Substituto

De acordo. Encaminhe-se o presente processo ao Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos para análise e providências cabíveis.

**RAFAEL PEREIRA SCHERRE**  
Diretor do Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Meireles Tristao, Coordenador Geral**, em 05/05/2023, às 18:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Jackeline Gonçalves De Oliveira, Analista de Infraestrutura**, em 05/05/2023, às 18:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Michele Nunes Freires Cerqueira, Coordenador(a)**, em 05/05/2023, às 18:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Pereira Scherre, Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias**, em 05/05/2023, às 18:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://super.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **7089041** e o código CRC **181F6A54**.



Referência: Processo nº 50020.001387/2023-56



SEI nº 7089041

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone:



**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº , DE 2023**  
(Do Sr. AMOM MANDEL)

Requer informações ao Ministério de Portos e Aeroportos da Presidência da República acerca da implementação do Programa “Voa, Brasil”.

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Ex<sup>a</sup>., com base no art. 50 da Constituição Federal, e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, que sejam solicitadas informações ao Ministro de Portos e Aeroportos da Presidência da República, Sr. Márcio França, acerca do Programa “Voa, Brasil”, considerando a necessidade da implementação do programa, que este trará benefícios a população brasileira, mas que também poderá enfrentar possíveis desafios relativos à sua implementação. No sentido de esclarecer a esta Casa, encaminhamos as seguintes questões:

- a) Já há um cronograma para a implementação do Programa “Voa, Brasil?”
- b) O plano ou proposta desse programa já está em elaboração? Qual a previsão para lançamento?
- c) O governo pretende criar uma ferramenta para o gerenciamento dessas passagens aéreas pertencentes ao programa “Voa, Brasil”
- d) Considerando a diferenciação de custo de passagens aéreas entre os estados brasileiros, como o governo pretende garantir a oferta igualitária de passagens pertencentes ao programa “Voa, Brasil” a todos os estados brasileiros, mesmo a aqueles em que naturalmente a precificação é maior?
- e) Como o governo garantirá que as companhias aéreas irão cumprir as condições do programa e que não ofereceram passagens apenas de forma simbólica?
- f) O programa de passagens aéreas de baixo custo pode ter muitos benefícios para a população, incluindo maior acessibilidade e estímulo ao turismo interno. No entanto, também pode apresentar alguns desafios, como a viabilidade financeira das





companhias aéreas e a possibilidade de aumento de custos adicionais ou redução na qualidade do serviço. Considerando os possíveis desafios a serem enfrentados na implementação desse programa, como o governo federal pretende garantir o efetivo comprimento do programa “Voa, Brasil”?

### JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal estabelece o direito à informação como um direito fundamental dos cidadãos e prevê a transparência como um princípio que deve orientar a gestão pública de todos os níveis.

Considerando que os recursos públicos são provenientes dos impostos e contribuições pagos pela população, é de extrema importância que o cidadão saiba como o seu dinheiro está sendo empregado para poderem avaliar se as políticas estão sendo efetivadas e se as prioridades do governo estão alinhadas com suas necessidades.

Dessa forma vejamos:

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, anunciou que o governo federal vai lançar o programa Voa, Brasil, que consiste em um benefício de redução de preços de passagens aéreas no país com o objetivo de democratizar o acesso a passagens de avião, com custo estimado em R\$ 200,00 (duzentos reais) por trecho voado.

O programa pretende beneficiar servidores públicos nos três níveis de governo (municipal, estadual e federal), aposentados e pensionistas da Previdência Social e estudantes do Fundo de Financiamento Estudantil (FIES), programa do Ministério da Educação.

Compreendendo os benefícios que um programa de passagens aéreas de baixo custo trará à população, principalmente para uma parcela maior da população, especialmente para aqueles que têm renda mais baixa e para os quais as passagens aéreas são um grande investimento financeiro e, que o programa pode estimular o turismo interno no Brasil, incentivando mais pessoas a conhecerem novas regiões e movimentando a economia local, é preciso que haja a devida atenção a implementação deste programa, principalmente aos principais desafios a serem enfrentados.

Alguns desafios significativos que podem ser encarados, por exemplo, para as companhias aéreas, a implementação de um programa de passagens aéreas de baixo custo pode ser um desafio financeiro. Para manter as operações e oferecer preços mais acessíveis, as companhias aéreas podem precisar reduzir serviços ou aumentar a quantidade de assentos em cada voo, o que pode impactar negativamente a experiência do passageiro.





Outro ponto, é o possível aumento de custos adicionais, pois apesar do preço das passagens aéreas serem mais acessíveis, os passageiros podem enfrentar custos adicionais, como taxas de bagagem, taxas de escolha de assentos ou outras taxas que as companhias aéreas possam aplicar para compensar o preço mais baixo das passagens aéreas. Além da redução da qualidade do serviço, que para manter os preços das passagens, as companhias podem ser forçadas a reduzir a qualidade do serviço, como espaço para as pernas, conforto das poltronas, alimentos e bebidas oferecidos, entre outros serviços que normalmente são incluídos em passagens aéreas com preços mais elevados.

Nesta esteira, considerando que a publicidade e a transparência são princípios que devem reger a atuação da Administração Pública como um todo, consoante determina a Constituição Federal, é de extrema importância informar a sociedade sobre a implementação de programas de políticas públicas e a destinação de recursos federais, sendo fundamental para o desenvolvimento do país, para a economia local e para a qualidade de vida dos cidadãos.

Considerando o exposto, e a importância de se ter conhecimento e acesso às informações aqui requeridas, solicito o apoio para a aprovação do presente requerimento de informações.

Sala de sessões, 03 de maio de 2023

Deputado AMOM MANDEL





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Primeira-Secretaria

Ofício 1ªSec/RI/E/nº 182

Brasília, 12 de junho de 2023.

A Sua Excelência o Senhor  
**MÁRCIO LUIZ FRANÇA GOMES**  
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos

Assunto: **Requerimento de Informação**

Senhor Ministro,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 1.080/2023	Deputado Evair Vieira de Melo
Requerimento de Informação nº 1.085/2023	Deputado Neto Carletto
Requerimento de Informação nº 1.092/2023	Deputado Amom Mandel
Requerimento de Informação nº 1.100/2023	Comissão de Fiscalização Financeira e Controle
Requerimento de Informação nº 1.111/2023	Deputado Chiquinho Brazão
Requerimento de Informação nº 1.310/2023	Comissão de Viação e Transportes

Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,

**Deputado LUCIANO BIVAR**  
Primeiro-Secretário

**- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.**

/DFO

