



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS  
GABINETE DO MINISTRO  
ASSESSORIA ESPECIAL DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS

OFÍCIO Nº 539/2024/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 - RIC n° 3491, de 2024, de autoria do Deputado Gustavo Gayer (PL/GO).**

Senhor Primeiro-Secretário,

Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/n° 307 (9018607), de 30 de outubro, o qual encaminha o Requerimento de informação - RIC n° 3491, de 2024, de autoria do Deputado Gustavo Gayer (PL/GO), que requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações "a respeito da baixa adesão ao programa do governo, "Voa Brasil".

A este respeito, encaminho a Nota Informativa n° 28/2024/DOPR-SAC (8905926), da Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, contendo as informações detalhadas sobre o assunto ora requerido.

Por fim, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexos:

Nota Informativa n° 28/2024 (8905926)

Atenciosamente,

**SILVIO COSTA FILHO**  
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos



Documento assinado eletronicamente por **Silvio Serafim Costa Filho, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos**, em 03/12/2024, às 17:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria n° 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2833288>

Ofício 539 (5083404)

SEI 90620.006582/2024-53 / pg. 1

2833288



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.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 **9083404** e o código CRC **13E719C1**.



**Referência:** Processo nº 50020.006582/2024-53



SEI nº 9083404

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2833288>

Ofício 535 (9083404)

SEI 50020.006582/2024-53 / pg. 2

2833288



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

Nota Informativa nº 28/2024/DOPR -SAC-MPOR/SAC-MPOR

Brasília, 03 de outubro de 2024

Referência: Processo nº 50020.006582/2024-53

Assunto: **Requerimento de Informação - RIC nº 3491 de 2024**

## 1. RELATÓRIO

1. A presente Nota Informativa tem por escopo apresentar informações e subsídios ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) sobre o Requerimento de Informação nº 3491/2024 (8872036), proposto pelo Deputado Gustavo Gayer acerca do Programa Voa Brasil, concernente ao nível de adesão daquela política pública.

2. Em suma, o requerimento apresentado solicita informações e esclarecimentos sobre eventual baixa adesão ao Programa Voa Brasil. Segundo o requerimento, desde seu lançamento, o programa não atingiu as expectativas iniciais, considerando o número de 10 mil bilhetes emitidos até aquela data. Este resultado, conforme expresso no documento, suscitaria dúvidas quanto à eficácia da iniciativa. Com base nesses aspectos, o requerimento elenca os seguintes pontos de questionamento:

- I - Estratégias adotadas pelo Ministério para a divulgação ampla do programa.
- II - Montante investido pelo Governo Federal no programa.
- III - Justificativas para o investimento em um projeto com baixo retorno esperado e falhas identificadas.
- IV - Causas do baixo conhecimento sobre a iniciativa entre as populações-alvo.
- V - Razões para a emissão de apenas 10 mil bilhetes em quase dois meses de operação.
- VI - Existência de estudos prévios sobre o potencial de demanda para o programa.
- VII - Possibilidade de ampliação dos perfis dos beneficiários, oferta de horários e destinos.
- VIII - Consideração de fatores como taxas aeroportuárias e custos de deslocamento na adesão ao programa.
- IX - Metas iniciais de emissão de bilhetes e avaliação do desempenho do programa.
- X - Avaliação sobre a sustentabilidade do programa com base na adesão atual e viabilidade financeira e operacional para sua continuidade.

3. Assim, a presente nota informativa visa responder aos questionamentos do Requerimento de Informação nº 3491/2024, no que concerne às competências deste Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias (DOPR/SAC/MPor). As respostas abordarão as estratégias, justificativas e análises relacionadas ao Programa Voa Brasil, esclarecendo as dúvidas levantadas.

## 2. BREVE SÍNTESE SOBRE O PROGRAMA VOA BRASIL

4. O Ministério dos Portos e Aeroportos (MPOR) anunciou, no dia 24 de julho, o lançamento do Programa Voa Brasil, uma iniciativa que busca gerar inclusão social no acesso ao transporte aéreo no Brasil. O projeto oferece passagens domésticas a partir de R\$ 200,00 por trecho, inicialmente focando nos idosos do INSS que não viajaram de avião nos últimos 12 meses.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2833288>

5. Conforme regulamentado na Portaria MPor nº 339 (SEI nº 8635393), de 24 de julho de 2024, que instituiu a política pública, o programa tem por premissas a participação voluntária e a liberdade tarifária e de inventário pelas companhias aéreas, conforme trecho reproduzido a seguir:

#### CAPÍTULO I DAS PREMISSAS DO PROGRAMA

Art. 2º A adesão das companhias aéreas ao Programa Voa Brasil é voluntária, não havendo obrigatoriedade de participação ou de oferta de passagens por parte das empresas.

Art. 3º O Programa Voa Brasil não envolve subsídio governamental para a aquisição de passagens aéreas, sendo seu funcionamento pautado na liberdade de oferta de passagens pelas empresas aéreas aos beneficiários.

Art. 4º No âmbito do programa, a companhia aérea participante poderá ofertar passagens aéreas no valor limite de R\$ 200,00 (duzentos reais) por trecho, não incluída a tarifa de embarque.

Art. 5º O Programa Voa Brasil tem por premissa o respeito à liberdade tarifária e à autonomia dos inventários por cada empresa aérea (liberdade de oferta).

6. O público-alvo escolhido para a fase-piloto do programa é composto pelos aposentados pelo INSS que não tenham viajado de avião nos últimos 12 meses. As informações acerca da definição do público-alvo para o programa encontram-se consubstanciados na Nota técnica nº 89/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 8478521). A primeira fase do programa contempla mais de 23 milhões de aposentados, com o objetivo de ampliar a representatividade desse público no setor aéreo, que atualmente é muito baixa. De acordo com o IBGE e com a pesquisa da SAC: "O Brasil que voa", apesar de representar mais de 10% da população, pessoas com mais de 66 anos compõem apenas 2% dos passageiros em voos comerciais no Brasil.

7. Os interessados podem obter mais informações através do site oficial do programa (*landing page*), acessível pelo link: "<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil>".

### 3. DOS SUBSÍDIOS PARA RESPOSTA AOS QUESTIONAMENTOS APRESENTADOS

**1) Quais foram as estratégias adotadas pelo Ministério para divulgar amplamente o programa "Voa Brasil"?**

8. Conforme afirmado na seção anterior, o MPOR desenvolveu uma página própria para o Programa Voa Brasil, disponível desde o lançamento da política pública. A chamada *landing page* informa qual o público beneficiado, qual o escopo do programa, além de disponibilizar o regulamento, um informativo com as perguntas frequentes e diversos vídeos tutoriais: "<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil/videos>".

9. Conforme verificado no link acima, há vídeos explicando o passo a passo para comprar as passagens assim como outros explicando como elevar o nível da conta "gov.br" para prata ou ouro, de diferentes formas: reconhecimento facial, via internet banking ou mesmo com a carteira de identidade nacional.

10. Em adição, o programa ganhou notícia de destaque na página do "gov.br" (www.gov.br), com o título "Voa Brasil Aposentados", acessada em 18 de setembro de 2024. Outrossim, a página do INNS frequentemente apresenta notícias relacionadas ao Voa Brasil, como a que foi incluída em 5 de setembro: "[Confira os destinos mais procurados por passageiros do programa Voa Brasil](#)".

11. Além disso, em parceria com as companhias aéreas que aderiram ao programa, de forma voluntária, a divulgação acontece diretamente na página das empresas Azul, Gol, Latam e Voepass.

12. Sobre o tema, informa-se que a SAC/MPor reuniu-se com o INSS com o intuito de propor e viabilizar ações de divulgação conjuntas para o fortalecimento das campanhas comerciais de conscientização sobre o direito de participar do Programa Voa Brasil voltadas ao público de aposentados pelo INSS, conforme Ofício nº 481/2024/SAC-MPOR (SEI nº 8785551).

13. Por fim, a Assessoria de Comunicação (ASCOM) do ministério tem trabalhado de forma orgânica na divulgação de campanhas do programa nas redes sociais, assim como para conscientização para prevenção de fraudes. Semanalmente, são realizadas publicações nas redes sociais do ministério, incluindo YouTube, site, Instagram, Facebook e LinkedIn. Além disso, destaca-se a parceria com o INSS, que tem enriquecido os conteúdos nessas plataformas e também em aplicativos voltados ao público-alvo, como o banner no app "Meu INSS" e produção de banner para divulgação nas agências físicas do INSS, em todo o país.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2833288>

Nota Informativa 26 (8503926)

SEI 30020.006582/2024-53 / pg. 4

2833288

14. Abaixo, seguem alguns exemplos das iniciativas implementadas pela ASCOM/MPOR:

- Site

[Programa Voa Brasil beneficia 23 milhões de aposentados do INSS](#)

[Voa Brasil: 8 mil passagens vendidas em um mês](#)

[Confira os destinos mais procurados por passageiros do programa Voa Brasil](#)

[Perguntas e Respostas](#)

- Instagram

[https://www.instagram.com/reel/C91\\_YAbp8Tk/?](https://www.instagram.com/reel/C91_YAbp8Tk/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

<https://www.instagram.com/p/C-LvxnQJjMR/>

[https://www.instagram.com/p/C-Xi-t8JPpr/?img\\_index=1](https://www.instagram.com/p/C-Xi-t8JPpr/?img_index=1)

- LinkedIn

<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7222196863129571328>

<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7225261054145003520>

[https://www.linkedin.com/posts/mporoficial\\_voa-brasil-guia-do-passageiro-activity-](https://www.linkedin.com/posts/mporoficial_voa-brasil-guia-do-passageiro-activity-7226920074828255233-q194?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)

[7226920074828255233-q194?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_desktop](https://www.linkedin.com/posts/mporoficial_voa-brasil-activity-7223794433576583169-EXtM?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)

[https://www.linkedin.com/posts/mporoficial\\_voa-brasil-activity-7223794433576583169-EXtM?](https://www.linkedin.com/posts/mporoficial_voa-brasil-activity-7223794433576583169-EXtM?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)

[https://www.linkedin.com/posts/mporoficial\\_voa-brasil-activity-7223794433576583169-EXtM?](https://www.linkedin.com/posts/mporoficial_voa-brasil-activity-7223794433576583169-EXtM?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)

- Facebook

[https://web.facebook.com/reel/460730906927969?\\_rdc=1&\\_rdr](https://web.facebook.com/reel/460730906927969?_rdc=1&_rdr)

<https://www.facebook.com/reel/460730906927969>

[https://web.facebook.com/photo?](https://web.facebook.com/photo?fbid=870860128409647&set=pcb.870860165076310&locale=pt_BR)

[fbid=870860128409647&set=pcb.870860165076310&locale=pt\\_BR](https://web.facebook.com/photo?fbid=870860128409647&set=pcb.870860165076310&locale=pt_BR)

## 2) Quanto foi investido pelo Governo Federal no programa?

3.1. Não há orçamento público destinado à compra ou subsídio de passagens aéreas dentro do Programa Voa Brasil. Com efeito, a participação das empresas aéreas é voluntária bem como o número de assentos disponibilizados. O papel do governo consiste essencialmente na operacionalização do sistema possibilitando a conexão entre o público alvo e as passagens disponibilizadas pelas companhias aéreas no âmbito do programa de forma a possibilitar o acesso ao transporte aéreo para os cidadãos que tradicionalmente não utilizam este modal.

3.2. Portanto, as ações governamentais no Programa Voa Brasil estão direcionadas para atividades de coordenação, divulgação e suporte técnico, o que inclui a manutenção de plataforma online mediante acesso pelo gov.br, onde os usuários podem obter informações e adquirir passagens, além de campanhas de informação e conscientização para garantir que o público-alvo esteja ciente do programa e saiba como se beneficiar dele.

**3) Como o governo justifica o investimento num projeto sem o devido retorno esperado? O Governo já identificou a falha? Se sim, qual medidas estão sendo tomadas para a reparação dos erros?**

3.3. O Programa Voa Brasil é uma iniciativa pioneira na aviação civil brasileira, focada em promover a inclusão social através do acesso ao transporte aéreo. Como um projeto inovador e sem precedentes, a implementação em fase piloto é crucial para identificar oportunidades de melhoria e realizar os ajustes necessários de forma iterativa e responsiva.

3.4. Importa ressaltar que não há subsídios governamentais para a compra de passagens aéreas. Trata-se de uma política pública com significativo papel social onde o governo possibilita que as empresas aéreas comercializem passagens a preços módicos há um grupo de cidadãos que não são usuários do modal e que dificilmente acessariam o transporte aéreo pelos meios tradicionais. Ao facilitar o acesso à aviação para grupos tradicionalmente excluídos, o programa visa reduzir disparidades sociais e fomentar a igualdade de oportunidades.

3.5. Reconhece-se que, devido às características específicas do público-alvo, como limitações no acesso e uso de meios digitais, os desafios inerentes ao programa são mais acentuados. Contudo, os resultados iniciais indicam que o programa está começando a abrir o mercado aéreo para muitos que antes não tinham acesso a esse tipo de transporte.

3.6. Atualmente, o governo está implementando uma série de medidas para aumentar a adesão ao programa e maximizar seu impacto. Entre estas medidas estão:



extensão dos canais de divulgação em parceria com o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS),

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2833288>

que ajudará a alcançar o público-alvo de forma mais eficaz;

- A facilitação na comunicação da oferta dos voos, simplificando os processos de compra de passagens e aumentando a assistência para usuários com dificuldades tecnológicas; e
- A consideração de uma ampliação do público-alvo, para incluir outros grupos que também podem beneficiar-se do acesso facilitado ao modal aéreo.

3.7. Essas ações são parte de um esforço contínuo para monitorar, avaliar e ajustar o programa, assegurando que o Voa Brasil possa atingir seu potencial pleno de inclusão social no transporte aéreo.

**4) A que se deve o baixo conhecimento sobre a iniciativa entre as populações-alvo, como aposentados e servidores públicos? 5) O que explica o fato de, em quase dois meses de funcionamento, apenas 10 mil bilhetes terem sido emitidos?**

3.8. A fase piloto do Programa Voa Brasil é direcionada exclusivamente a aposentados do INSS que não viajaram de avião nos últimos 12 meses. Essa escolha tem como base a intenção de promover inclusão social e facilitar o acesso ao transporte aéreo para um segmento da população tradicionalmente marginalizado nesse contexto, como detalhado na Nota técnica nº 89/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 8478521). Além disso, a escolha do grupo-alvo para a fase piloto levou em consideração a disponibilidade de bancos de dados que permitissem tecnicamente a implementação do programa, garantindo que a seleção e verificação dos beneficiários fossem realizadas com eficiência e precisão, conforme descrito na mesma nota técnica. Atualmente, o MPOR está avaliando o incremento de outros grupos para possíveis próximas fases do programa, expandindo assim o escopo de beneficiários.

3.9. O público-alvo da fase piloto consiste em pessoas de idade avançada e de baixa renda, muitas das quais não possuem familiaridade ou habilidade com tecnologias digitais. Essa falta de "digitalização" representa uma barreira significativa, já que a promoção e o acesso ao programa ocorrem largamente através de plataformas online. Reconhecendo esses desafios, estão sendo estudadas medidas para facilitar o acesso desses usuários ao programa.

3.10. Apesar desses desafios, a fase piloto do programa tem sido fundamental para avaliar a eficácia das estratégias de inclusão adotadas e para identificar as áreas que necessitam de ajustes e melhorias. Considerando as limitações do grupo-alvo, o programa tem alcançado seus objetivos preliminares ao permitir a inclusão de um segmento da população que enfrenta dificuldades significativas de acesso ao transporte aéreo. Além disso, o feedback e as experiências coletadas durante esta fase estão sendo utilizados para aprimorar o programa e para garantir que futuras expansões possam atender de maneira ainda mais efetiva às necessidades de inclusão social no mercado aéreo.

**6) O Ministério realizou estudos prévios sobre o potencial de demanda para o programa?**

3.11. O Ministério de Portos e Aeroportos realizou estudos prévios que fundamentaram o desenvolvimento do Programa Voa Brasil. Esses estudos estão detalhados na Nota Informativa nº 33/2023/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 7089041) e complementados na Nota Técnica nº 84/2023/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 7307296) e na Nota Técnica nº 89/2024/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR (SEI nº 8478521). A concepção do programa foi baseada em duas observações principais identificadas durante a fase de planejamento:

I - **Capacidade ociosa das aeronaves:** A análise revelou uma significativa capacidade ociosa nas aeronaves durante períodos de baixa temporada. Aproveitar essa capacidade não utilizada consistiu numa oportunidade para otimizar o uso das aeronaves e oferecer acesso ao transporte aéreo a novos segmentos da população.

II - **Concentração dos passageiros em um mesmo grupo social:** Os estudos indicaram que a maioria dos passageiros do transporte aéreo pertence a grupos sociais de renda mais elevada. Isso destacou a necessidade de um programa que promovesse a inclusão social, estendendo o acesso ao transporte aéreo para pessoas de baixa e média renda que normalmente não utilizam esse modal.

3.12. 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 viajar, especialmente, os assentos ociosos ofertados na baixa temporada, indo assim ao encontro dos



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2833288>

Nota Informativa 26 (6503926)

SEI 30020.006582/2024-53 / pg. 6

2833288

ideais do programa. Conforme exposto em seção anterior da presente nota, apesar de corresponderem a mais de 10% da população, pessoas com mais de 66 anos representam apenas 2% dos passageiros que viajam de avião no país.

3.13. Além disso, a escolha do grupo-alvo para a fase piloto do programa levou em consideração a disponibilidade de bases de dados governamentais adequadas para a verificação positiva dos beneficiários. Essa estratégia assegurou que a implementação do programa fosse tecnicamente eficaz, eficiente e seguro.

3.14. Portanto, os estudos prévios, juntamente com as diretrizes fornecidas pelas supramencionadas notas técnicas, foram essenciais para estabelecer uma base sólida para o Voa Brasil, garantindo que o programa fosse estruturado de forma a atender efetivamente aos objetivos de inclusão social e otimização da capacidade ociosa no setor aéreo.

#### **7) Existe a possibilidade de ampliar os perfis dos beneficiários, a oferta de horários e destinos, a fim de tornar o programa mais atrativo e acessível para um número maior de brasileiros?**

3.15. Atualmente, o Mpor está avaliando a possibilidade de ampliar o perfil dos beneficiários. Estudos estão sendo conduzidos para identificar possíveis públicos-alvos que possam ser incluídos nas próximas etapas do programa, visando aumentar a abrangência e o impacto da iniciativa.

3.16. Quanto à oferta de horários e destinos, é importante ressaltar que uma das premissas fundamentais do Voa Brasil é a adesão voluntária das companhias aéreas e a liberdade de oferta. Isso significa que as companhias têm autonomia para definir quais trechos, horários e assentos serão disponibilizados dentro do programa. Essa flexibilidade é essencial para garantir que o programa não interfira negativamente no mercado de transporte aéreo, o que poderia resultar em um impacto negativo, como o aumento dos preços das demais passagens aéreas.

3.17. A liberdade tarifária e de oferta é uma garantia legal que tem contribuído historicamente para o aumento da eficiência do setor e redução dos preços das passagens aéreas. Com efeito, a desregulamentação do setor levada a cabo a partir do começo do século XXI têm sido fundamental para o aumento da eficiência e desenvolvimento do setor aéreo no Brasil, permitindo uma maior democratização do acesso ao transporte aéreo.

3.18. Estão sendo estudadas formas de melhorar a comunicação das ofertas e dos horários disponíveis, a fim de facilitar a pesquisa e aumentar o interesse dos potenciais beneficiários. Entretanto, trata-se de informação muito dinâmica, quando se fala de precificação de passagens aéreas por parte das empresas, o que representa um desafio para todos os atores envolvidos.

3.19. Em resumo, o programa busca preservar a liberdade tarifária e de oferta enquanto explora maneiras de expandir seu alcance e melhorar a comunicação com o público-alvo, garantindo que o Voa Brasil continue a ser uma ferramenta eficaz de inclusão social no acesso ao transporte aéreo.

#### **8) O governo considerou que, além do valor das passagens, as taxas aeroportuárias e custos de deslocamento até os aeroportos podem estar desestimulando a adesão? Há planos para revisar esses custos e torná-los ainda mais acessíveis?**

3.20. O Programa Voa Brasil foi concebido com o objetivo de tornar o transporte aéreo mais acessível por meio da oferta de passagens aéreas a preços reduzidos. Entretanto, o programa não inclui a revisão ou subsídio de taxas aeroportuárias e custos de deslocamento até os aeroportos, pois esses aspectos estão fora do escopo e da capacidade de intervenção direta do programa.

3.21. Vale lembrar que, cerca de 90% do processamento de passageiros aéreos do país ocorre em aeroportos concedidos a iniciativa privada, os quais são regulados a partir do que determinam os contratos de concessão, o que inclui os valores a serem pagos a título de tarifa de embarque de modo a remunerar os custos operacionais do aeroporto. Nesse contexto, qualquer alteração no valor dessa tarifa passa necessariamente pelos mecanismos de reequilíbrio contratual. Sem embargo, este Mpor tem dialogado com as concessionárias de modo a analisar medidas voluntárias possíveis de modo a viabilizar tratamento diferenciado aos passageiros aéreos do programa.

3.22. Com efeito, as tarifas aeroportuárias são reguladas e estabelecidas por uma combinação de fatores que incluem custos operacionais dos aeroportos e políticas regulatórias, enquanto os custos de deslocamento ao aeroporto são influenciados por variáveis externas ao setor da aviação civil como a

estrutura e políticas de transporte local municipais ou estaduais.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2833288>

Nota Informativa 26 (0503926)

SEI 30020.006582/2024-53 / pg. 7

3.23. O governo está ciente de que esses custos podem impactar a decisão de viagem dos potenciais beneficiários do programa. No entanto, alterações nessas estruturas de custo requerem abordagens regulatórias e políticas amplas que vão além do escopo do Voa Brasil.

**9) Quais eram as metas iniciais de emissão de bilhetes? E como o Ministério avalia o desempenho do programa até o momento? Quais ajustes serão implementados para corrigir o curso da iniciativa e garantir sua eficácia?**

3.24. A fase inicial do Programa Voa Brasil não foi estabelecida com metas específicas para quantidade de emissão de bilhetes, dado que o foco principal era trazer novos usuários ao modal aéreo por meio da ocupação da ociosidade dos assentos aumentando, assim, a eficiência do setor. Sobre o tema, durante o planejamento e a implementação da fase piloto, ocorreram tratativas com as companhias aéreas que buscaram garantir a oferta de cerca de 3 milhões de passagens ao longo do primeiro ano do programa. Note-se que se trata de um número muito acima das expectativas quanto à efetiva aquisição de passagens, dado que nem sempre a oferta de assento vai encontrar um demandante para o trecho, data e horário ofertados.

3.25. Em outro giro, a chamada fase piloto do programa tem como escopo permitir a avaliação da política pública e ajustes para melhoria. O Mpor tem avaliado constantemente o funcionamento do sistema, a adesão e acesso do público alvo, a participação das empresas aéreas, de modo a permitir ajustes que aumentem a eficácia da política pública. Em termos de desempenho, a fase piloto está sendo utilizada como uma oportunidade crucial para coletar dados e feedbacks que ajudarão a moldar as futuras fases do programa, garantindo que o Voa Brasil possa atender mais efetivamente às necessidades de inclusão social no acesso ao transporte aéreo.

**10) Com base na atual adesão, o governo considera sustentável manter o programa nos moldes atuais? Existe uma avaliação sobre a viabilidade financeira e operacional de sua continuidade?**

15. Com dois meses de operação, o balanço inicial do Voa Brasil já revela resultados positivos. Com o programa, muitos aposentados puderam concretizar o sonho de visitar familiares e amigos distantes, além de explorar novos destinos e culturas, proporcionando a oportunidade de viajar de avião para pessoas que nunca haviam experimentado esse meio de transporte.

16. O Voa Brasil cumpre um importante papel social, ao facilitar o acesso de pessoas com baixa renda ao transporte aéreo. O programa também fomenta o desenvolvimento regional, ao integrar aeroportos de menor porte e promover o turismo em diferentes partes do Brasil. Na visão deste departamento, os resultados parciais são positivos e tendem a melhorar com a entrada de grupos com acesso aos meios digitais facilitado.

17. Nesse contexto, a avaliação é positiva e com os ajustes necessários a partir da fase piloto do programa, espera-se que o programa ganhe mais volume e adesão dos beneficiários possibilitando que mais cidadãos se beneficiem do transporte aéreo do país a um baixo custo.

#### 4. CONCLUSÕES

18. A presente nota informativa buscou apresentar informações e subsídios ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) sobre o Requerimento de Informação nº 3491/2024 (SEI nº 8872036).

19. Consoante as atribuições deste departamento, foi apresentada breve síntese do Programa Voa Brasil, para na sequência apresentar subsídios para produção de resposta, face às questões elencadas no referido requerimento.

20. À consideração superior.

**CARLA PRISCILA KWIEK**  
Chefe de Divisão

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



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.

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



Documento assinado eletronicamente por **Michele Nunes Freires Cerqueira, Coordenador (a)**, em 18/10/2024, às 17:35, 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 **Carla Priscila Kwiek, Analista Superior**, em 18/10/2024, às 17:52, 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 **Daniel Meireles Tristao, Coordenador Geral**, em 18/10/2024, às 17:52, 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://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.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 **8905926** e o código CRC **B64A2D0B**.



Referência: Processo nº 50020.006582/2024-53



SEI nº 8905926

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



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2833288>

Nota Informativa 26 (8905926)

SEI 50020.006582/2024-53 / pg. 9

2833288

