

EXPLICAÇÃO E DIVULGAÇÃO DO PROGRAMA VOA BRASIL

*Bruno Alves Rocha*¹

*Elaine Rocha Adriano*²

*Gisele Vieira de Castro*³

*Janaína Caldas Monteiro Guimarães*⁴

*Izabela Braga da Silva Melo*⁵

*José Jorge Corrêa Tavares*⁶

*Luanna Cândido Dias*⁷

*Karollina Alves Mota*⁸

*Maria Goretti Sobreira Nunes*⁹

*Raiza do Amarante Xavier*¹⁰

Resumo

A presente pesquisa teórica foi realizada com o objetivo de embasar a atividade extensionista que será realizada no âmbito da disciplina “Direito Digital”, sob a orientação do Prof. Dr. Henrique Savonitti Miranda.

O Programa Voa Brasil foi lançado em julho de 2024, pelo Governo Federal, para promover a inclusão social por meio da possibilidade de aquisição de passagens aéreas com valor mais acessível para pessoas que, no último ano, não utilizaram este tipo de transporte.

¹ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

² Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

³ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

⁴ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

⁵ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

⁶ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

⁷ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

⁸ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

⁹ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

¹⁰ Graduando(a) em *Direito* pelo Centro Universitário UniProcessus.

Considerando a baixa taxa de adesão ao Programa, que pode ser atribuída à dificuldade de uso dos meios digitais pelo público-alvo ou à pouca divulgação, os beneficiários desse direito acabam não conseguindo usufruir a democratização do mercado aéreo brasileiro.

1. Introdução

Conforme informado pelo portal do Governo Federal, o Programa Voa Brasil¹¹, criado em julho de 2024, tem como principal objetivo promover a inclusão social ao oferecer passagens aéreas a preços reduzidos para aposentados do INSS, sendo um dos requisitos que esses beneficiários não tenham viajado de avião nos últimos 12 meses. Essa iniciativa visa democratizar e popularizar o transporte aéreo no país, proporcionando a venda de passagens aéreas por valores mais acessíveis, considerando que as dificuldades financeiras limitam o acesso ao transporte aéreo, tradicionalmente considerado elitizado. No contexto das atuais políticas sociais no Brasil, o programa ganha relevância ao buscar efetivar os direitos garantidos pela Constituição Federal, especialmente os direitos ao lazer e ao transporte, contribuindo, assim, para a inclusão de populações marginalizadas.

A justificativa para esta pesquisa reside na preocupação em garantir que o público-alvo, majoritariamente formado por idosos, possam usufruir de seus direitos de forma plena e digna, conforme preconizado pela Lei nº 10.741 de 1º de outubro de 2003 - Estatuto do Idoso¹². Além disso, cabe destacar a importância de explorar as barreiras que ainda dificultam o acesso ao Programa Voa Brasil¹³, principalmente no que se refere à usabilidade das plataformas digitais pelas quais o programa é oferecido. O tema é relevante não só para o campo do Direito, uma vez que envolve a efetivação de direitos fundamentais, mas também para a sociedade em geral, por promover a inclusão social.

¹¹ Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeropostos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil>. Acesso em 28/082024.

¹² _____BRASIL. Estatuto do Idoso: Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/10.741.htm. Acesso em: 29 ago. 2024.

¹³ VOA Brasil tem início fraco. Infomoney. Ecosistema de Comunicação. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/minhas-financas/voa-brasil-tem-inicio-fraco-aposentados-compraram-01-das-passagens-em-5-dias/>. Acesso em: 21 ago. 2024.

A Constituição Federal, em seu artigo 6º¹⁴, assegura a todos os cidadãos direitos sociais, como o lazer e o transporte, entre outros. Nesse contexto, o presente trabalho tem como objetivo geral descrever o funcionamento do Programa Voa Brasil, destacando seus benefícios e critérios de participação. De maneira mais específica, o estudo procura examinar os impactos legais e sociais do programa, além de identificar os principais obstáculos enfrentados pelo público-alvo ao aderir ao programa, propondo soluções que possam facilitar o acesso às passagens aéreas.

A Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, (Estatuto do Idoso), prevê, em seu art. 2º¹⁵, que deve ser assegurado aos idosos todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade, sob essa perspectiva, a metodologia utilizada neste trabalho inclui uma análise documental das normativas que regem o Programa Voa Brasil, bem como uma revisão bibliográfica acerca dos direitos sociais garantidos não só pelo Estatuto do Idoso mas também pela Constituição Federal. Além disso, será realizada a implementação da ação extensionista na comunidade, visando orientar e apoiar os beneficiários do programa.

O presente trabalho está organizado da seguinte maneira: inicialmente, será realizada uma revisão sobre a legislação pertinente aos direitos ao transporte e ao lazer no Brasil. Em seguida, no segundo tópico, será abordado o Programa Voa Brasil, suas diretrizes e o público-alvo que visa beneficiar. No terceiro tópico, será feita uma análise dos principais desafios enfrentados pelos beneficiários do programa, bem como das implicações jurídicas e sociais dessas dificuldades. Por fim, o quarto tópico discutirá as ações sugeridas e os resultados esperados com a implementação do projeto extensionista.

2. Desenvolvimento do tema pesquisado

¹⁴ _____ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Direitos Sociais. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm#:~:text=Art.%206º%20são%20direitos%20sociais,desamparados%2C%20na%20forma%20desta%20Constituição. Acesso em: 21/08/2024.

¹⁵ _____ BRASIL. Estatuto do Idoso: Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/10.741.htm. Acesso em: 29 ago. 2024.

2.1. Revisão da legislação relacionada ao direito ao transporte e ao lazer no Brasil

A legislação brasileira assegura direitos fundamentais como o transporte e o lazer, expressamente previstos na Constituição Federal de 1988. O artigo 6º da Constituição elenca os direitos sociais, entre eles o direito ao lazer e ao transporte, como componentes essenciais para garantir uma vida digna a todos os cidadãos. Esses direitos se conectam diretamente com o objetivo de reduzir as desigualdades sociais e promover o bem-estar da população, sendo, portanto, elementos centrais das políticas públicas voltadas à inclusão social. (BRASIL, 1988).

O artigo 6º da Constituição Federal destaca a importância do direito ao transporte, estabelecendo a "necessidade de garantir acesso equitativo a meios de locomoção adequados", o que implica a criação de políticas públicas que assegurem esse direito de forma acessível e segura. Além disso, o transporte é considerado um direito facilitador, pois "seu exercício permite o acesso a outros direitos sociais, como o trabalho, a educação e o lazer". Nesse contexto, a Constituição também impõe ao Estado o dever de promover condições para que todos possam utilizar meios de transporte adequados, com especial atenção às populações mais vulneráveis, como idosos e pessoas de baixa renda.

O Estatuto do Idoso (Lei n.º 10.741/2003) representa uma legislação fundamental na proteção dos direitos dos idosos, incluindo o direito ao transporte. O artigo 3º da lei estabelece que "aos idosos é assegurada a participação na comunidade, defendendo seu acesso a serviços de transporte em condições justas". Além disso, o artigo 39 reforça que os maiores de 65 anos têm garantida "a gratuidade do transporte público coletivo urbano e semiurbano", evidenciando a necessidade de políticas que assegurem a mobilidade e dignidade dessa parcela da população. O Estatuto também prevê, em seu artigo 20, que os idosos devem ter "acesso prioritário a atividades culturais, esportivas e de lazer", promovendo assim sua inclusão e participação ativa na sociedade.

Além da Constituição e do Estatuto do Idoso, outras normativas, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n.º 12.587/2012¹⁶), delineiam os princípios e as diretrizes para assegurar o acesso universal ao transporte. A lei tem como um de seus principais objetivos a promoção da equidade no uso dos espaços públicos de circulação e transporte, visando priorizar o transporte público coletivo e garantir a mobilidade de todos os cidadãos, com especial atenção àqueles em situação de vulnerabilidade.

Nesse contexto, o Programa Voa Brasil, lançado em 2024, insere-se como uma medida importante para garantir a democratização do acesso ao transporte aéreo, especialmente para a população de idosos e pessoas de baixa renda que tradicionalmente encontram barreiras para acessar esse meio de transporte. A iniciativa do Governo Federal alinha-se ao objetivo constitucional de promover o transporte como direito social, ampliando as possibilidades de deslocamento para fins de lazer e outras necessidades pessoais, em consonância com a Constituição e o Estatuto do Idoso.

O Estatuto do Idoso, por meio da Lei 10.741/2003, visa assegurar que políticas públicas efetivas sejam implementadas para garantir um envelhecimento digno e saudável. Embora o direito ao transporte gratuito para pessoas maiores de 65 anos esteja previsto nessa legislação, sua efetiva aplicação ainda enfrenta desafios. A proteção dos direitos dos idosos, como o transporte gratuito, é um direito personalíssimo, resguardado como um direito social. No entanto, mesmo com a norma clara, seu cumprimento não está completamente assegurado.

De acordo com Nogueira e Carvalho Filho (2024), o Estatuto do Idoso reconhece o envelhecimento como um direito social, seguindo o exemplo de países europeus. O texto legal brasileiro promove mecanismos para garantir prioridade à terceira idade, incluindo atendimento preferencial, imediato e individualizado nos serviços públicos e privados, formas alternativas de participação social e intergeracional, capacitação dos profissionais em geriatria e gerontologia, e o acesso a serviços de saúde e assistência social. Contudo, apesar dessas disposições

¹⁶ _____BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 29 ago 2024.

normativas, o cumprimento dessas garantias depende não apenas do Estado, mas também da sociedade e da família, que devem compartilhar a responsabilidade de proteção e cuidado ao idoso.

A Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) marcou um avanço significativo na proteção jurídica dos idosos, ao reconhecer direitos específicos a essa parcela da população, o que levou o legislador a elaborar a Lei 10.741/2003. No entanto, a regulamentação por si só não garante que tais direitos sejam plenamente respeitados. Para que os direitos fundamentais da pessoa idosa sejam efetivados, é necessária uma cooperação entre Estado, sociedade e família, em uma abordagem solidária para proteger e resguardar os idosos. Como bem apontado por Nogueira e Carvalho Filho (2024), o direito ao transporte garantido pelo Estatuto do Idoso, assim como pela Constituição e leis infraconstitucionais, exige esforços integrados de todas as partes envolvidas para sua efetiva implementação. Embora os tribunais tenham consolidado o entendimento de que o direito ao transporte gratuito é de eficácia plena para os maiores de 65 anos, a aplicação prática ainda encontra resistência, principalmente fora do âmbito dos transportes urbanos e semi-urbanos.

Portanto, ainda que o legislador tenha estabelecido uma base normativa robusta para a proteção dos idosos, a sua aplicação efetiva depende de uma conscientização e ação conjunta da sociedade e das instituições, incluindo as empresas de transporte, para que os direitos fundamentais dos idosos, como o direito ao transporte gratuito, sejam realmente cumpridos. A questão não está apenas na norma, mas também na sua observância prática, e na capacidade de garantir que os idosos possam usufruir dos benefícios legalmente assegurados (NOGUEIRA; DE CARVALHO FILHO, 2024).

2.2. O Programa Voa Brasil

Conforme divulgado pela Agência Brasil¹⁷, o Programa Voa Brasil foi lançado em 2024 pelo Governo Federal por meio do Ministério de Portos e Aeroportos e possui

¹⁷ AGÊNCIA BRASIL. Lançado nesta quarta-feira (24), Programa Voa Brasil beneficia 23 milhões de aposentados do INSS. Disponível em: <https://agenciagov.etc.com.br/noticias/202407/lancando-nesta-quarta-feira-24-programa-voa-brasil-beneficia-23-milhoes-de-aposentados-do-inss>. Acesso em: 10 set. 2024.

uma estratégia central para democratizar o transporte aéreo e promover a inclusão social.

O principal objetivo dessa iniciativa é possibilitar que um número crescente de pessoas, em especial aposentados vinculados ao INSS, tenha acesso a passagens aéreas a preços acessíveis, limitados a R\$ 200,00 por trecho, sem incluir as tarifas de embarque. Dessa forma, o programa visa incluir brasileiros que não utilizaram o transporte aéreo nos últimos 12 meses, garantindo o exercício de direitos sociais fundamentais, como o lazer e o transporte, previstos na Constituição Federal.

Essa proposta tem um impacto especial em grupos que tradicionalmente enfrentam barreiras econômicas e sociais, como os idosos e pessoas de baixa renda, ao acesso ao transporte aéreo.

O Voa Brasil¹⁸, além de respeitar a autonomia das companhias aéreas participantes, permite que elas façam a adesão voluntariamente, sem a interferência do governo em tarifas, rotas e horários. Isso indica que não há subsídio governamental, e as empresas têm a liberdade de oferecer assentos ociosos, que apresentam uma média de 20% de ociosidade no primeiro semestre do ano.

Contudo, o limite de R\$200,00 por trecho garante que as passagens sejam acessíveis a um público com restrições financeiras, otimizando o uso dos assentos disponíveis nas aeronaves e aumentando a eficiência do setor aéreo enquanto promove a inclusão social.

2.3. Principais desafios enfrentados pelos beneficiários do programa e as implicações jurídicas e sociais dessas dificuldades

O Programa Voa Brasil, criado com a finalidade de promover a inclusão social no transporte aéreo para aposentados, enfrenta diversos desafios que podem comprometer sua plena implementação. Embora o objetivo principal do programa seja ampliar o acesso ao transporte aéreo para aposentados que, por questões financeiras,

¹⁸ _____BRASIL. PROGRAMA VOA BRASIL - REGULAMENTO. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil/regulmanto-voa-brasil-1.pdf>. Acesso em: 28/08/2024.

não utilizam esse meio de locomoção, existem barreiras que precisam ser superadas para garantir sua efetividade. Um dos obstáculos mais relevantes são as barreiras tecnológicas. Muitos dos beneficiários, em especial os idosos, possuem limitações quanto ao uso de plataformas digitais, o que dificulta o processo de aquisição das passagens por meio do sistema online (BRASIL, 2024).

Além disso, a falta de acesso adequado à informação agrava esse cenário. Muitos potenciais beneficiários não têm conhecimento suficiente sobre o funcionamento do programa, o que impede a adesão em grande escala. Outro ponto que gera dificuldade é a usabilidade das plataformas digitais. O sistema criado para o Voa Brasil, embora tecnicamente adequado, apresenta uma curva de aprendizagem difícil para idosos, dificultando sua navegação e utilização. Nesse sentido, do ponto de vista jurídico, a acessibilidade digital é um direito que deve ser garantido, pois a exclusão digital pode violar o princípio da isonomia, assegurado pela Constituição, ao criar barreiras para que uma parcela vulnerável da população tenha acesso a direitos fundamentais como o transporte (NOGUEIRA; DE CARVALHO FILHO, 2024).

Outro fator que afeta o sucesso do programa é a falta de subsídios governamentais. Embora o Voa Brasil ofereça passagens a preços reduzidos, sua viabilidade depende da adesão voluntária das companhias aéreas, sem qualquer tipo de incentivo financeiro por parte do governo. Isso pode limitar a oferta de passagens e, conseqüentemente, o alcance do programa. A ausência de subsídios pode ser vista como uma lacuna na política pública, uma vez que o Estado, ao não fornecer apoio financeiro, deixa de incentivar a participação massiva das empresas, prejudicando a democratização do transporte aéreo.

Portanto, as implicações jurídicas e sociais do Programa Voa Brasil são profundas. Do ponto de vista legal, a falta de acessibilidade digital e a ausência de subsídios públicos podem comprometer a efetividade da política, exigindo uma análise cuidadosa de como tais problemas podem ser resolvidos para garantir a inclusão social prometida pelo programa. Para que o Voa Brasil realmente cumpra seu papel na democratização do transporte aéreo, é necessário superar essas barreiras, garantindo que a tecnologia seja acessível, que a informação seja disseminada de forma eficaz e que o governo forneça subsídios que incentivem a ampla participação das companhias aéreas.

As diretrizes do Programa Voa Brasil também destacam que as companhias aéreas têm total autonomia para decidir as rotas, horários e assentos disponibilizados aos beneficiários.

Essa liberdade tarifária, embora importante para o funcionamento do mercado aéreo, pode resultar na disponibilidade limitada de voos e em horários ou rotas menos convenientes para os aposentados, que são o público-alvo do programa. Isso, em última análise, pode limitar o acesso real ao benefício (BRASIL, 2024).

O Código de Defesa do Consumidor (Lei n.º 8.078/1990) impõe uma série de garantias em relação à clareza de informações e ao direito de acesso a serviços essenciais. Do ponto de vista jurídico, essa questão pode ser analisada sob a ótica da proteção ao consumidor, já que os aposentados que fazem a adesão ao programa são, tecnicamente, consumidores dos serviços prestados pelas companhias aéreas. No entanto, ao permitir que as companhias aéreas tenham autonomia para restringir as ofertas, o programa pode acabar dificultando o exercício do direito de acesso ao transporte aéreo, especialmente para aqueles que vivem em regiões com menos oferta de voos ou que precisam de flexibilidade de horários.

Do ponto de vista social, a baixa adesão ao Programa Voa Brasil é um reflexo dos desafios mencionados. De acordo com dados apresentados no projeto de inicial, a adesão inicial ao programa foi baixa, com muitos potenciais beneficiários incapazes de usar a plataforma ou desconhecendo a existência do programa. Isso revela uma falha na comunicação entre o governo e os beneficiários, e ressalta a necessidade de ações mais proativas para garantir que o programa alcance seu público-alvo de maneira eficiente.

Essa lacuna entre o benefício oferecido e a capacidade dos beneficiários de usufruí-lo levanta questões sobre a efetividade das políticas públicas voltadas para a inclusão social.

Para que o direito ao transporte e ao lazer seja efetivamente garantido, é preciso que as políticas públicas sejam acessíveis a todos, incluindo aqueles com limitações tecnológicas, financeiras ou educacionais.

Do ponto de vista jurídico, o Programa Voa Brasil possui algumas fragilidades que, se abordadas de maneira adequada, poderiam aumentar significativamente sua efetividade e ampliar a inclusão dos aposentados, especialmente aqueles que enfrentam dificuldades de acesso.

Uma das vulnerabilidades mais evidentes está relacionada à barreira digital. Muitos dos beneficiários, especialmente os aposentados e idosos, possuem limitações no uso de plataformas digitais, o que dificulta o processo de obtenção das passagens aéreas a preços reduzidos.

Para mitigar esse problema, o governo poderia instituir políticas públicas voltadas à capacitação digital, com o intuito de proporcionar a esse público o conhecimento necessário para navegar pelas plataformas e garantir o acesso aos benefícios. Além disso, seria crucial fornecer suporte técnico contínuo para que eventuais dificuldades tecnológicas não se tornem um impeditivo ao exercício de seus direitos.

A acessibilidade digital, quando assegurada, permitiria que o direito ao transporte fosse efetivamente exercido, garantindo que os idosos possam usufruir plenamente das políticas públicas que lhes são destinadas (BRASIL, 2024).

Além das barreiras tecnológicas, outro desafio que compromete a efetividade do programa é a falta de incentivos financeiros para as companhias aéreas participantes.

Embora o Programa Voa Brasil tenha sido estruturado de forma voluntária, respeitando a liberdade tarifária das empresas, a ausência de subsídios governamentais pode limitar a oferta de passagens, prejudicando o alcance da iniciativa.

Para resolver essa questão, o governo poderia implementar incentivos fiscais ou até subsídios diretos para as companhias que optarem por participar do programa. Tais medidas estimulariam uma maior oferta de passagens a preços acessíveis, permitindo que mais aposentados pudessem se beneficiar da iniciativa. Isso resultaria não apenas na ampliação da oferta, mas também na melhoria das condições de viagem, contribuindo para a democratização do transporte aéreo, especialmente para

aqueles que enfrentam barreiras financeiras para acessar esse modal de transporte (NOGUEIRA; DE CARVALHO FILHO, 2024).

Outro aspecto essencial para o sucesso do programa é a regulação da disponibilidade de passagens.

Atualmente, as companhias aéreas têm total liberdade para decidir a quantidade de assentos oferecidos no âmbito do programa, o que pode resultar em uma oferta limitada e em horários ou rotas menos atrativas para os beneficiários.

Para garantir que o acesso seja efetivamente democratizado, o Estado poderia regulamentar uma quota mínima de assentos a serem disponibilizados pelas empresas participantes, assegurando que os aposentados tenham acesso a passagens em horários e rotas que sejam realmente convenientes.

Essa medida evitaria que as companhias oferecessem apenas os assentos menos demandados ou em rotas com pouca procura, garantindo que o transporte aéreo se torne acessível para todos.

A implementação dessas mudanças estruturais é fundamental para que o Voa Brasil cumpra seus objetivos de inclusão social e democratização do transporte aéreo. Além disso, essas reformas estariam em plena consonância com os princípios constitucionais de igualdade, dignidade e inclusão, assegurando que os aposentados tenham o direito ao transporte respeitado e efetivamente garantido (BRASIL, 2024).

2.4 Ações sugeridas e resultados esperados com a implementação do projeto extensionista.

A divulgação do Programa Voa Brasil, envolve uma série de ações planejadas para garantir a efetividade e o impacto positivo junto ao público-alvo, composto principalmente por aposentados do INSS que não utilizaram transporte aéreo nos últimos 12 meses.

Essas ações visam superar os desafios enfrentados por essa parcela da população, como a dificuldade no uso de plataformas digitais e a falta de informação sobre os benefícios do programa.

As ações propostas no projeto extensionista foram estruturadas de maneira a atingir o maior número possível de beneficiários, proporcionando a eles o conhecimento necessário para usufruir do Programa Voa Brasil.

As principais etapas do projeto incluem:

O primeiro passo consiste na instalação de estande de atendimento em local estratégico, a plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto, local com grande circulação de pessoas pertencentes ao público-alvo do programa. Esse estande será utilizado para fornecer informações detalhadas sobre o programa, esclarecer dúvidas, realizar cadastros e guiar os beneficiários no processo de compra das passagens aéreas.

Os alunos explicarão o funcionamento do programa, seus requisitos, e fornecerão orientações detalhadas sobre o uso da plataforma digital Gov.br para a compra das passagens. Serão destacadas as vantagens do programa e os principais desafios que os beneficiários podem enfrentar no processo.

Será realizada a distribuição de materiais informativos sobre o Programa Voa Brasil, contendo orientações passo a passo sobre como acessar e utilizar a plataforma digital. A cartilha informativa será redigida de forma simples e acessível, para garantir que o público-alvo compreenda todas as etapas necessárias para se beneficiar do programa.

Dado que o público-alvo pode enfrentar dificuldades no uso de tecnologias digitais, será oferecido um suporte digital personalizado. Os alunos extensionistas ajudarão os aposentados no acesso e navegação pela plataforma Gov.br, orientando sobre o processo de cadastramento e compra das passagens, de forma que possam adquirir seus bilhetes de maneira autônoma e segura. Essa ação é fundamental para superar a barreira digital que, até o momento, tem limitado a adesão ao programa.

A equipe de alunos realizará um monitoramento das ações implementadas, buscando identificar em tempo real os desafios encontrados pelos beneficiários no uso da plataforma ou na aquisição das passagens. Através dos levantamentos realizados na atividade será possível medir a eficácia das orientações prestadas e para coletar sugestões de melhorias. Essas informações serão utilizadas para ajustar a metodologia durante a execução do projeto.

Os resultados esperados com a implementação das ações estão diretamente relacionados ao objetivo de promover uma maior inclusão social, facilitando o acesso de aposentados aos benefícios do Programa Voa Brasil. Os principais resultados esperados incluem:

Ampliação do Conhecimento sobre o Programa

Espera-se que, ao final do projeto, um número significativo de aposentados da região conheça o Programa Voa Brasil e compreenda seus benefícios. A divulgação através do estande tem como meta alcançar o maior número possível de beneficiários, informando-os sobre a possibilidade de adquirir passagens aéreas a preços reduzidos

Redução das Barreiras Digitais

Uma das principais metas é a redução das barreiras digitais que dificultam o acesso ao programa. Ao fornecer suporte direto no uso da plataforma Gov.br, o projeto visa capacitar os beneficiários para que possam utilizar as ferramentas digitais de forma autônoma. A expectativa é que, ao final das orientações, os aposentados se sintam mais confiantes e aptos a realizar compras de passagens aéreas online.

Aumento da Adesão ao Programa

Com a divulgação eficaz e o suporte digital, espera-se que a adesão ao Programa Voa Brasil seja significativamente ampliada. A expectativa é que, após a implementação do projeto, um número expressivo de aposentados consiga adquirir suas passagens aéreas dentro do programa, aproveitando o benefício de tarifas mais acessíveis.

Fortalecimento do Papel Social dos Operadores do Direito

O projeto extensionista visa também fortalecer o papel social dos operadores do Direito. Ao participar ativamente na orientação de aposentados sobre seus direitos e sobre como superar barreiras práticas para exercê-los, os alunos terão a oportunidade de colocar em prática o conhecimento teórico adquirido, promovendo a cidadania e o acesso a direitos fundamentais.

Esse resultado não só contribui para a formação acadêmica dos alunos, mas também reforça a função social da universidade.

Por fim, como parte da avaliação final do projeto, será elaborado um relatório detalhado contendo as informações sobre o número de pessoas atendidas, os resultados alcançados em termos de adesão ao programa e as dificuldades enfrentadas durante a execução.

Esse relatório servirá como base para futuras ações extensionistas e como documento de prestação de contas ao público e à universidade.

3. Considerações Finais

O Programa Voa Brasil, embora seja uma iniciativa louvável, enfrenta desafios significativos relacionados à inclusão digital, à adesão das companhias aéreas e à ausência de subsídios governamentais.

Essas barreiras impactam diretamente a efetividade do programa e sua capacidade de promover a inclusão social. A análise jurídica e social sugere que, para garantir que o programa cumpra seu objetivo, é necessário um maior comprometimento governamental na forma de incentivos e suporte técnico, bem como uma regulação mais clara da oferta de passagens.

A implementação das ações propostas no Projeto Extensionista visa não apenas promover o direito ao transporte e ao lazer dos aposentados, mas também aproximar a comunidade acadêmica do cumprimento de seu papel social.

Ao garantir o acesso a informações e suporte prático, o projeto contribuirá para a inclusão social, ampliando a adesão ao Programa Voa Brasil e reduzindo as barreiras enfrentadas pelos beneficiários.

Além disso, o projeto proporcionará uma oportunidade para os alunos exercerem a prática extensionista, promovendo o bem comum e a efetivação dos direitos fundamentais.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. Lançado nesta quarta-feira (24), Programa Voa Brasil beneficia 23 milhões de aposentados do INSS. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202407/lancando-nesta-quarta-feira-24-programa-voa-brasil-beneficia-23-milhoes-de-aposentados-do-inss>. Acesso em: 10 set. 2024.

____ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Direitos Sociais. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm#:~:text=Art.%206%20s%C3%A3o%20direitos%20sociais,desamparados%2C%20na%20forma%20desta%20Constitui%C3%A7%C3%A3o. Acesso em: 21/08/2024.

____ BRASIL. **PROGRAMA VOA BRASIL**. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil>. Acesso em 28/08/2024

____ BRASIL. **PROGRAMA VOA BRASIL - REGULAMENTO**. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil/regulmanto-voa-brasil-1.pdf>. Acesso em: 28/08/2024.

____ BRASIL. **PORTARIA Nº 339, DE 24 DE JULHO DE 2024**. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-339-de-24-de-julho-de-2024-574234505>. Acesso em 05/09/2024

____ BRASIL. Código de Defesa do Consumidor: Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em: 29 ago. 2024.

____ BRASIL. **Estatuto do Idoso**: Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm. Acesso em: 29 ago. 2024.

____BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 29 ago 2024.

GONÇALVES, Jonas Rodrigo. Como escrever um Artigo de Revisão de Literatura. **Revista JRG de Estudos Acadêmicos**, Ano II, Vol. II, n.5, 2019.

GONÇALVES, Jonas Rodrigo. **Manual de Artigo de Revisão de Literatura**. 3.ed. Brasília: Processus, 2021.

GONÇALVES, Jonas Rodrigo. **Metodologia Científica e Redação Acadêmica**. 8. ed. Brasília: JRG, 2019.

NOGUEIRA, H. L. C.; DE CARVALHO FILHO, S. A. Direito de Transporte Garantido do Estatuto do Idoso, na Constituição e Leis Infraconstitucionais. **Revista Fragmentos de Cultura - Revista Interdisciplinar de Ciências Humanas**, Goiânia, Brasil, v. 24, n. 5, p. 31–43, 2024. DOI: 10.18224/frag.v24i5.3399. Disponível em: <https://seer.pucgoias.edu.br/index.php/fragmentos/article/view/3399>. Acesso em: 11 set. 2024.

VOA Brasil tem início fraco. *Infomoney*. Ecosistema de Comunicação. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/minhas-financas/voa-brasil-tem-inicio-fraco-aposentados-compraram-01-das-passagens-em-5-dias/>. Acesso em: 21 ago. 2024.