FÓRUM BRASILEIRO DO TRANSPORTE AÉREO

Fórum Brasileiro do Transporte Aéreo – 5 e 6 de novembro

São Paulo – SP

Estratégia: Dado o impacto da aviação na economia, recoloca-la, imediatamente, a serviço do desenvolvimento nacional. Trata-se do segmento responsável pela integração de mais de 2.500 aeródromos em todo o país, 100% da aviação de instrução, toda a aviação agrícola, aviação particular para os negócios, de segurança pública, aerolevantamento geofísico e turismo.

A aviação geral deve estar na mais alta agenda do desenvolvimento nacional. Para isso, o governo e o Estado brasileiro devem contar, nos seus quadros do Ministério da Infraestrutura e na Agência Nacional de Aviação Civil, com formadores de opinião, técnicos qualificados e profissionais que entendam profundamente da sua operação para fazer as estratégias saírem do papel e virarem realidade. Há que se eliminar quaisquer vestígios do amadorismo, corrupção e incompetência que pautaram a direção dos órgãos civis responsáveis pela aviação brasileira nas últimas décadas. Os efeitos da incompetência e da ignorância na matéria aeronáutica, por membros das autoridades nomeados por interesses políticos são verificáveis e incontestáveis: jamais a aviação geral teve suas operações tão degradadas como hoje.

Estamos falando de um setor que se dilapidou quase totalmente: nunca se operou tão pouco, jamais a frota de aeronaves foi tão pouco usada, jamais se vendeu tão pouco combustível (em 2019 encontraremos o pior cenário de venda de AVGAS dos últimos 19 anos, segundo dados da ANP – Agência Nacional do Petróleo), jamais os pátios dos aeroportos estiveram tão vazios e nunca o Brasil formou contingente tão inexpressivo de novos aviadores como em 2018. A incompetência e o descaso das autoridades, particularmente da ANAC, não poderia ter produzido indicadores objetivos tão negativos como os que são observáveis atualmente. E isso tem motivo: amadores e incompetentes a frente da administração devastaram a atividade.

Fatos: somente 50% da frota da aviação geral está com sua manutenção em dia, apta ao voo (US$ 1 bilhão de patrimônio subutilizado); vende-se 50% do volume de AVGAs que se vendia há 10 anos; forma-se, hoje, 30% do total de aviadores que se formava na média dos últimos 6 anos; das mais de 35 indústrias aeronáuticas leves já existentes no Brasil, hoje restam 5 em efetivo funcionamento; redução dramática no volume de operação em aeroportos, oficinas de manutenção aeronáutica, distribuidores de peças e componentes e escolas de aviação. Esses indicadores são suficientes para qualificar a péssima administração do segmento nesses últimos anos. Esse estado de coisas, mais do que ser abominado, deve ser corrigido imediatamente.

PROVIDÊNCIAS IMEDIATAS: REQUISITOS PARA A RETOMADA DO SEGMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

1) **Refazer e implantar uma Política Nacional de Aviação crível, técnica, objetiva e inclusiva, que leve em conte todos os setores da aviação, não só as operações regulares.**

Há que se redefinir, imediatamente, uma política nacional para a aviação brasileira, embasada no binômio segurança e otimização da frota, com vistas à máxima e imediata integração nacional, tendo em vista o definido no Decreto 6780/2009.

Deve-se reconhecer nesta política as características inerentes ao território e economia brasileira e as tecnologias já disponíveis, **assumindo-se que a aviação geral é o modal integrador e básico para do desenvolvimento nacional, assim como o celeiro para toda a formação de mão de obra para o setor como um todo**.

No caso da aviação geral, há uma questão absolutamente relevante, até aqui ignorada no âmbito das políticas públicas: A Parte 2 do Anexo 6 da ICAO é desconhecida e desconsiderada para a definição de políticas e regulação e isso deve ser corrigida imediatamente: *"Some international general aviation operations may be performed by crews less experienced and less skilled than commercial civil aviation personnel. Equipment installed in some general aviation aircraft may not meet the same standard as in commercial in transport aircraft, and general aviation operations are subject to less rigorous standards and conducted with a greater degree of freedom than is found in commercial air transport operations. Because of this, ICAO recognizes that international general aviation pilots and their passengers may not necessarily enjoy the same level of safety as the farepaying passenger in commercial air transport. Part II of the Annex, however, was designed specifically to ensure an acceptable level of safety to third parties (persons on the ground and persons in the air in other aircraft). Thus, operations involving commercial and general aviation aircraft in a common environment are required to adhere to the minimum safety standards.*"

Ou seja, trata-se da necessidade de exigir, oferecer e cobrar da operação da aviação geral o que ela pode, por princípio, atender. A super-regulação sufoca a aviação geral e a torna operacionalmente impraticável.

2) Rearticular os órgãos responsáveis pela regulação, operação e segurança da aviação brasileira

Redefinir os novos papéis e a estrutura organizacional necessárias para que as entidades governamentais federais, estaduais e municipais atuem de forma sistêmica para a consecução da política, em particular em relação à SAC, ANAC e DECEA. As fronteiras dessas entidades devem ser definidas e suas ações totalmente integradas, dando total coerência, fluidez normativa, no menor custo para o pagador de impostos. Para tanto, os dirigentes, tanto do Executivo quanto da Agência Reguladora e dos órgãos de controle do

tráfego aéreo devem, obrigatoriamente, conhecer as particularidades da aviação geral. A Aviação Geral não pode ser regulada por mera consequência da regulação aplicável à aviação regular (RBAC 121 e RBAC 135).

3) <u>Formação Aeronáutica</u>

Reformular toda a formação básica de pilotos, comissários, mecânicos e controladores de tráfego aéreo. O papel governamental é definir e cobrar os requisitos mínimos de conteúdo, físico e psicológicos, flexibilizando ao máximo as metodologias e burocracia envolvida em toda a cadeia de formação, levando-se em consideração as particularidades das diferentes atividades que serão desempenhadas, atribuindo requisitos e complexidade proporcionais às atividades que serão efetivamente executadas. As partes interessadas, principalmente as escolas, profissionais da aviação e futuros demandantes dessa mão de obra, devem, obrigatória e efetivamente, ser envolvidos na definição desses requisitos. Os usuários finais devem fazer parte de toda e qualquer definição ou revisão que os afetem, o que hoje não ocorre. Adicionalmente, deve-se ter sempre em vista o papel preponderante das atividades de aerodesporto para a disseminação da cultura aeronáutica brasileira, as atividades relacionadas ao aerodesporto devem receber cuidadosa atenção por parte de todos os órgãos responsáveis pela aviação nacional.

O Brasil possui características climáticas e geográficas que o habilitam naturalmente a ser celeiro de formação de mão de obra para a aviação não só local, mas global. São conhecidos os casos de companhias aéreas e operadores de aviação executiva mundiais que já buscaram escolas no Brasil para formar ou qualificar centenas de aviadores, sem, contudo, ter sido possível contratar serviços no Brasil, simplesmente porque o sistema de instrução brasileiro não é compatível tecnologicamente com o que se opera no mundo desenvolvido, bem como porque o uso da língua inglesa em exames práticos ou teóricos não é viável nem autorizado pela ANAC, o que além de desperdício é vergonhoso, dado que a aviação é uma atividade praticada, globalmente, na língua inglesa.

4) <u>Colocar em funcionamento um verdadeiro sistema nacional de aviação civil</u>

Redefinir o sistema nacional de aviação civil atual, para outro que possa trabalhar a legislação, estrutura, processos e sistemas das entidades governamentais no nível federal, estadual e municipal, dando coerência, fluidez, segurança, incentivo e baixo custo ao setor de aviação. Esse sistema deve estar subordinado a uma estrutura ministerial suficientemente forte para ter poder técnico, político e financeiro, sob a gestão de especialistas do setor na sua liderança e, em hipótese alguma, por amadores, incompetentes na matéria ou apaniguados políticos, como tem sido a norma e não a exceção. Nenhuma autoridade aeronáutica respeitável no planeta é dirigida por profissionais que não conheçam profunda e operacionalmente o setor aéreo.

Medidas para a retomada da Aviação Geral

a) **Desburocratizar e simplificar a cadeia de valor**: Tendo em vista o Com o Decreto 10.139/2019, já se tem o instrumento legal para revisar e eliminar todo tipo de barreiras burocráticas, regramentos irrelevantes e inúteis, que hoje encarecem a atividade, tornando-a cara e improdutiva. Proprietários e pilotos de aeronaves, bem como proprietários de oficinas e escolas devem estar incentivados para o exercício das suas atividades, e para isso há que se implementar uma rápida, urgente e vigorosa revisão de todo tipo de burocracia que sufoca todo o sistema de aviação: revisão, redução ou eliminação de impostos, taxas, tarifas, custos injustificados, regras para instalação de equipamentos e treinamento de pessoal do setor, bem como das atividades empresariais desempenhadas, levando-se em consideração a absoluta necessidade de retomada das atividades. A aviação é um setor meio e não um setor fim para ser alvo de taxações e burocracias infindáveis como ocorre atualmente.

As regras centrais, que remanesçam, devem sempre estar embasadas em referências internacionais consagradas, estudos científicos ou estatísticas válidas para que não se repita mais, no Brasil, o surgimento de padrões regulatórios desnecessários, com pouca ou nenhuma conexão com as melhores práticas internacionais. Em outras palavras, ao se observar o regramento aplicável nos Estados Unidos da América, Austrália, Canada e até mesmo na América do Sul (Argentina e Uruguai), o Brasil deve simplificar imediatamente as regras aplicáveis à operação da sua aviação geral, em particular o RBHA 91 e a infinidade de Instruções Normativas, Resoluções e procedimentos que encarecem a operação, agregam custo e não afetam em absolutamente nada a segurança operacional.

b) **Tornar o Ministério da Infraestrutura o núcleo da articulação das ações dos principais órgãos do setor aéreo** para que haja rápida e contundente desburocratização, eliminação de redundâncias regulatórias, com atribuição de responsabilidades para quem é competente para torna-las realidade e executá-las.

A aviação geral deve estar presente nas prioridades de agenda das principais autoridades do setor, particularmente a ANAC, SAC e Ministério de Infraestrutura. O volume de pendencias, erros e omissões do passado só será resolvido na velocidade necessária com o emprego de recursos que deem conta de resoluções nos prazos necessários. A aviação geral deve estar representada junto ao CONAC – Conselho Nacional de Aviação Civil e quaisquer outros fóruns oficiais de decisão sobre as operações da aviação brasileira.

c) **Os instrumentos legais para a concessão de aeroportos, bem como a liberação tarifária hoje aplicável aos aeroportos brasileiros devem ser corrigidos e calibrados**: a operação aeronáutica é dependente do acesso das aeronaves da aviação geral à infraestrutura aeroportuária. Os aeroportos são úteis quando estão sendo amplamente usados por todos os segmentos da aviação, incluindo a aviação geral. Os atuais contratos de concessão desprezam quaisquer incentivos e obrigações dos

concessionários à aviação geral. Isso deve ser imediatamente corrigido. A Aviação Geral deve estar contida nos requisitos de prestação de serviços por parte dos operadores aeroportuários que por sua vez devem ser incentivados a oferecer serviços de atendimento compatíveis com a baixa complexidade da aviação geral, implicando em menores custos e, por conseguinte, menores preços e tarifas.

Deve-se definir políticas e regulamentos que garantam acesso da aviação geral aos aeroportos, em condições operacionais adequadas e a custos razoáveis. Hoje, a liberdade tarifária aplicada pela ANAC, mal gerenciada como foi e ainda o é, literalmente expulsou a aviação geral dos aeroportos, impedindo suas funções essenciais de servir à aviação e à sociedade.

d) **Incorporação de novos aeroportos à rede nacional, com incentivos para que aeródromos privados existentes possam oferecer serviços à aviação, promovendo mais concorrência e alternativas para toda a aviação.**

Num país com as dimensões do Brasil, mesmo que se dobre o atual número de aeroportos atendidos pela aviação regular, a aviação geral continuará a ter papel indispensável à ligação nacional, à segurança pública, à formação de mão de obra e ao deslocamento de pessoas e bens em todo o território, de forma conectada aos grandes centros urbanos.

O Brasil tem a possibilidade de ampliação imediata e significativa da oferta de aeroportos, adicionando aeródromos privados à rede de infraestrutura, desde que não haja a necessidade de reversão de patrimônio privado à União. O país já possui 2.500 aeródromos homologados, mas somente pouco mais de 1/5 deles são públicos. Há que se incentivar os proprietários dos aeródromos privados para que ofereçam suas infraestruturas ao setor, ampliando a oferta, aumentando a concorrência, a segurança e reduzindo preços. O excesso de regulação, burocracia e fiscalização punitiva desincentivo a expansão da oferta de infraestrutura.

e) **Desintermediação e desoneração do setor de distribuição de combustíveis e lubrificantes, e ampliação da base de consumo**: um mercado grande como o brasileiro permite múltiplas formas de distribuição de combustíveis, que podem variar de acordo com o segmento, porte da aviação e localização geográfica. A aviação geral leve brasileira deve poder investir em infraestrutura própria para o auto abastecimento das suas aeronaves (como em hangares privados, clubes de voo, associações e cooperativas). A conexão direta entre distribuidores e consumidores finais já tem o potencial de desintermediar imediatamente a cadeia de distribuição, reduzir custos, dinamizar processos, reduzir carga tributária, aumentar a segurança e reduzir preços finais em pelo menos 35%, imediatamente. Para isso, basta que seja simples a instalação de tanques de auto abastecimento, especialmente de AVGAS, em qualquer aeroporto, rompendo cartéis e oligopólios que hoje distorcem preços e abusam de posição dominante contra operadores individuais de aviação geral.

f) **Rápida Modernização da Frota de Aeronaves da Aviação Geral brasileira**: pode-se dizer que a frota brasileira de aeronaves da aviação geral leve encontra-se, pelo menos, 30 anos defasada do ponto de vista tecnológico, em relação a congêneres internacionais. Isso porque o excesso de regulação criou um cipoal de procedimentos, regras e obstáculos que praticamente tornaram inviável a modernização da frota, inclusive para a instalação de equipamentos comprovadamente importantes para a segurança operacional. Uma frota antiga e não modernizada é uma frota menos eficiente e, o que é mais importante, menos segura. Proprietários de aeronaves devem ser incentivados pela desburocratização, redução tributária, custos logísticos e alfandegários para que modernizem suas aeronaves, melhorando a qualidade da frota, aumentando sua eficiência, durabilidade, confiabilidade e, acima de tudo, sua segurança. Para isso, políticas e regulamentos devem ser simplificados de modo a que toda a frota brasileira possa usufruir de tecnologias que se difundem globalmente em nome da qualificação e do aumento da segurança das suas operações. Naturalmente, a qualificação das oficinas e dos técnicos será produto natural do impulso de mercado.

   Aqui nesse tópico entra a absoluta prioridade de resolução da segurança regulatória para a operação de aeronaves ditas “Experimentais”, que hoje representam mais de 30% da frota brasileira e que, por insegurança jurídica, encontram-se impedidas de operar devido às restrições ao sobrevoo de áreas densamente povoadas. Tais restrições são inaceitáveis e rapidamente solucionáveis com simples cópias, no regramento brasileiro, do disposto no regramento norte-americano (FAR 91.319 em combinação com o FAA Order 8130.2J).

g) **Brasil como celeiro para a formação de aviadores para o mundo**: Hoje o mundo passa por restrições severas na oferta de aviadores. O Brasil, pelas suas características geográficas e meteorológicas possui todo o potencial para se tornar celeiro de aviadores do mundo todo, ativando o mais nobre papel que a aviação geral cumpre – a formação de novos aviadores. Para isso, a política nacional deve promover medidas imediatas para tornar o país atraente para que escolas de voo nacionais e estrangeiras se instalem e expandam suas atividades em território nacional, efetuando-se clara distinção entre a formação oferecida para alunos que se destinarão à aviação comercial daqueles que operarão na atividade privada.

h) **Flexibilização das formas de vinculação de prestação de serviços por profissionais da aviação sob o RBHA 91 e RBAC 145**: a Lei do Aeronauta é totalmente inadequada à realidade das relações trabalhistas para operadores sob o RBHA 91, incluindo escolas de aviação e Aeroclubes (RBAC 141/142), assim como os requisitos trabalhistas afetam negativamente as operações das oficinas de manutenção, impedidas de contratar especialistas de forma temporária e flexível. A atuação desenfreada de sindicatos, que aplicaram à atividade de instrução regramento inflexível e desproporcional, causaram prejuízo aos instrutores, às escolas e aos alunos. Não se advoga pela desproteção dos instrutores, mas suas relações de trabalho com as escolas devem ser proporcionais e flexíveis, adequadas em termos de custos e relações especificas de trabalho.

i) **Revitalização imediata da indústria aeronáutica leve, experimental e das atividades de aerodesporto:** A autoridade aeronáutica deve corrigir as imperfeições normativas que mais afetam a indústria aeronáutica leve e experimental no Brasil, reduzindo ou eliminando burocracias desnecessárias, resolvendo definitivamente o sobrevoo de áreas densamente povoadas por aeronaves experimentais, enxergando o valor do setor e valorizando a atividade como parte fundamental da cadeia de aviação civil brasileira. Acelerar as condições para a emissão dos certificados de aeronaves leves esportivas especiais. O mesmo se aplica às atividades do aerodesporto, cuja manutenção e expansão é parte central da estratégia de fortalecimento do setor aéreo como um todo.

   Adicionalmente, garantir à indústria, pelo menos, os mesmos benefícios e reduções tributarias concedidos à indústria de aviação comercial e executiva destinados à exportação.

j) **Controle de Tráfego Aéreo amigável e competente para servir a aviação geral, não para restringi-la**: Hoje, o serviço de controle de tráfego aéreo brasileiro deixa muito a desejar em relação àquilo que poderia fazer para bem atender a aviação geral, particularmente tendo em vista as tarifas que lhe são cobradas. Hoje os serviços são caros e precários, quando deveriam ser baratos e confiáveis. O espaço aéreo brasileiro deve torna-se amigável a aviação geral: as aerovias devem voltar a ter suas altitudes inferiores reduzidas (para o FL 055 – FL 065), de modo que voos possam ser assistidos com mais segurança; a submissão de planos de voo deve passar a ser imediatamente integrada às dezenas de serviços eletrônicos, websites e aplicativos, brasileiros ou estrangeiros, já disponíveis e usados em todo o mundo ocidental, que eliminam a necessidade de qualquer contato com salas de tráfego, bem como erros ou interpretação humana; a instalação de *transponders* ou equivalentes com tecnologia ADS-B deve ser incentivada em nome da segurança, com eliminação de impostos de importação (ao usuário final) e facilitação de instalação (pequena modificação, com mera anotação em cadernetas de célula), o que melhorará automaticamente a precisão e a capacidade de gestão do tráfego aéreo por parte do controle de tráfego, bem como entre os próprios pilotos. Os órgãos de controle de tráfego aéreo devem incentivar a frequente interação dos seus controladores e planejadores com a operação real da aviação geral, tornando-os capazes de compreender as capacidades instaladas dessas aeronaves, sua performance e demandas operacionais. Para isso, novamente, é necessário que os formuladores de políticas públicas e gestores de agências reguladoras conheçam bem as operações da aviação geral, suprimindo a ignorância na matéria que hoje impede o diálogo e a produção de soluções simples com elevado impacto na eficiência, redução de custos e aumento da segurança operacional.

k) **Aviação Pública como prioridade**: Reativação, na ANAC, de um setor que atenda a aviação pública (RBAC 90) face às suas especificidades e atuação no socorro e proteção da sociedade brasileira.