

## Fórum Brasileiro do Transporte Aéreo – 2019

### Aviação Executiva

#### Principais notas referentes às novas demandas do setor

#### 1. Deixem a Aviação Geral/Executiva Voar

##### 1.1 Acesso ao espaço aéreo

Combater as dificuldades enfrentadas com as autoridades de ATC em relação a:

- Gerenciamento do tráfego aéreo, que privilegia a operação de linha aérea em detrimento da Aviação Geral/Executiva. Mesmo em situações em que as Regras de Tráfego Aéreo garantiriam prioridade para uma aeronave da Aviação Geral/Executiva, o ATC frequentemente concede a preferência para a aeronave de linha aérea;
- Falta de conhecimento específico do ATC sobre as particularidades da Aviação Geral/Executiva, em especial em relação à performance dos jatos de longo curso e dos helicópteros, o que impede um sequenciamento mais eficiente. Como o foco no ATC são as aeronaves de linha aérea, os controladores usualmente adotam parâmetros de desempenho das aeronaves deste segmento, desconsiderando que as aeronaves da Aviação Geral/Executiva possam ter parâmetros bastante diferentes para poder cumprir os procedimentos de tráfego aéreo.

- Necessidade de haver mais flexibilidade nas políticas e procedimentos de tráfego aéreo relacionados à Aviação Geral/Executiva.
  - Ex.#1: Helicópteros com plano de voo IFR para Congonhas e com a destinação final de um heliponto privado na cidade de S.Paulo, que são impedidos de alterar o plano e dirigir-se diretamente ao heliponto. O ATC costuma exigir que o helicóptero complete o pouso em Congonhas para, posteriormente, decolar para o destino no heliponto.
  - Ex.#2: Para procedimentos de saída e chegada de aviões de alto desempenho baseados em aeroportos VFR que acessam o espaço aéreo IFR, seria recomendável o uso mais frequente de vetoração pelo ATC, em substituição à obrigatoriedade de cumprir procedimentos com o uso das REAs. No caso deste exemplo, a flexibilização traria não só economia de tempo e de recursos, como também aumentaria a segurança de toda operação VFR que utiliza as REAs, muito utilizada pelas aeronaves de instrução e as operadas por pilotos privados.

NOTA: Após a realização do Fórum, relatamos as situações acima ao SRPV-SP, que nos informou que estas questões foram contempladas na reformulação da Terminal São Paulo (projeto “TMA-SP Neo”), e que haverá flexibilização operacional na entrada em vigor dos novos procedimentos em setembro de 2020.

## 1.2 Realizar investimentos para a melhoria da infraestrutura aeroportuária destinada à Aviação Geral/Executiva:

- Não permitir a redução da infraestrutura existente, em especial fora dos grandes centros urbanos. Precisamos modernizar e garantir condições

mínimas de segurança operacional para os aeródromos utilizados pela Aviação Geral/Executiva nas pequenas e médias cidades do Brasil; e

- Manter a operação do Campo de Marte em São Paulo para asa fixa e rotativa. Neste caso específico, uma eventual interrupção das operações traria consequências catastróficas para toda a Aviação Geral/Executiva do país, uma vez que o Campo de Marte é fundamental para realizar a ligação do maior centro comercial e financeiro brasileiro com o restante do país. Precisamos deixar claro que não existe aeroporto substituto viável para o Campo de Marte – que, por suas características únicas de localização próxima à região central de São Paulo, é a única alternativa para a operação da Aviação Geral/Executiva.

1.3 Garantir, no longo prazo, a capacidade aeroportuária para o atendimento à Aviação Geral/Executiva:

- Manter, nas futuras privatizações de aeroportos pretendidas pelo Governo Federal, a reserva obrigatória de espaço para a operação da Aviação Geral/Executiva; e
- Ampliar as reservas de espaços para a Aviação Geral/Executiva nos pátios dos aeroportos atuais, em especial nos grandes hubs utilizados pelas empresas de linha aérea, mantendo as operações da Aviação Geral/Executiva em todos os horários do dia.

## **2. Carga Tributária**

2.1 Combater as iniciativas legislativas relacionadas à incidência de IPVA sobre aeronaves na reforma tributária em discussão pelo Congresso Nacional. Prestar

esclarecimentos aos congressistas quanto à ineficácia da tributação da propriedade de aeronaves à luz das experiências negativas que outras nações tiveram no passado.

## 2.2 Lutar pelo fim da incidência de IRRF sobre o pagamento de:

- Serviços de manutenção prestados no exterior e destinados a empresas brasileiras; e
- Treinamento de pilotos para obtenção inicial e revalidação de habilitações.

## 2.3 Lutar pelo fim da cobrança das TFACs para cheques no exterior (hoje em mais de R\$13mil) quando não há deslocamento de servidor da ANAC.

Obs.: Esta cobrança é um resquício de um modelo não mais utilizado pela autoridade regulatória, em uma época em que o INSPAC brasileiro era designado para checar o piloto no exterior. Atualmente, a ANAC designa checadores credenciados no próprio Centro de Treinamento, não mais existindo a necessidade do deslocamento de INSPACs.

## 3. Preço dos combustíveis aeronáuticos

### 3.1 Estimular o aumento da concorrência no setor, permitindo a entrada de mais empresas distribuidoras de combustível.

### 3.2 Permissão de acesso às pequenas empresas distribuidoras à infraestrutura de distribuição de QAV por tubulação nos principais aeroportos do país.

3.3 Adoção de uma política pública para a distribuição de AVGAS para a região N/NE/CO.

#### **4. Dificuldades com as autoridades aeronáuticas**

4.1 Disponibilização pelos órgãos públicos (SAC, ANAC e DECEA) de dados estatísticos completos e confiáveis para o setor da Aviação Geral/Executiva.

4.2 Aplicação da Nova Lei do Aeronauta e da regulamentação sobre fadiga:

- Buscar nivelamento com experiência de outros países; e
- Não aplicação da Lei do Aeronauta para operação privada (RBHA-91), como funciona no modelo FAA.

4.3 Permissão da migração de LOAs PBN e RVSM entre operações regidas pelo RBHA-91 e pelo RBAC-135. Atualmente, quando uma aeronave muda de categoria (de TPP para TPX ou vice-versa) é requerida a recertificação das autorizações PBN e RVSM.

4.4 Permitir a aplicação de provas para certificação de proficiência em inglês pelos Centros de Treinamento no exterior, aproveitando as viagens de pilotos para os exames de obtenção ou revalidação de habilitações.