

## Relatório de Trabalho

### Aviação Regional

#### Introdução

A partir dos debates realizados entre os participantes do Fórum Brasileiro de Transporte Aéreo, o grupo de trabalho de Aviação Regional elencou neste relatório propostas de ações que visam viabilizar a criação de um ambiente favorável a este segmento do transporte aéreo para investimento e crescimento, aumentando a qualidade e oferta de serviços de transporte aéreo em regiões com cidades de menor porte e atualmente não atendidas.

A Aviação Regional tem fundamental importância na alavancagem do desenvolvimento sócio-econômico. Com base em estatísticas é possível verificar que para cada R\$ 1 milhão investido na aviação regional há um retorno de R\$ 4 a 5 milhões em desenvolvimento local.

A seguir são apresentados os problemas e as propostas de soluções direcionadas a melhorar as condições de competitividade, infraestrutura, tributação, financiamento e regulação para as empresas operando sob a certificação 135 de forma regular realizando o transporte de passageiros e cargas.

## Propostas do Grupo de Trabalho

### Aviação Regional

1 - PROBLEMA : EMPRESA DE TAXI AÉREO/LINHA AÉREA REGIONAL:  
Empresas de Taxi Aéreo/Linha Aérea Regional, operando no RBAC 135, sua complexidade e os altos custos para migrar para o RBAC 121.

SOLUÇÃO: Criação da Empresa Aérea Regional Genuína, mantendo-se na regulação do RBAC 135, cujas normas não permitam sua transição para operação no RBAC 121 e passar a operar Linhas Aéreas Nacionais.

2 - PROBLEMA: LINHA AÉREA REGIONAL PIONEIRA: Abertura e manutenção de uma Linha Aérea Pioneira.

SOLUÇÃO: É de sobejo conhecido as dificuldades e investimentos na implantação de uma Linha Aérea Regional Pioneira, especialmente no tocante as reformas, adequação e instalações aeroportuárias no tocante á abastecimento, serviço de pátio, estação de embarque, check in, pessoal qualificado, além da divulgação e promoção da nova linha. Todo esse processo costuma demandar tempo e vultuosos investimentos, até essa nova ligação tornar-se lucrativa. A experiência passada demonstra que, tão logo uma linha pioneira torna-se lucrativa, as grandes empresas aéreas passam a operar com aeronaves maiores e preços menores para eliminar a concorrência. Outro problema e a concorrência predatória de outra Empresa Regional que passa a dividir a demanda de passageiros, tornando as duas operações deficitárias. A solução proposta é que, uma Empresa Regional que venha a solicitar uma HOTRAN, entre cidades que não mantém um serviço de transporte aéreo regular, possa requerer exclusividade desse serviço por 5 (cinco), 8 (oito) ou 10

anos, a critério da Autoridade Aeronáutica.

3 – PROBLEMA: EMPRESA DE LINHA AÉREA REGULAR X LINHA AÉREA REGIONAL – A experiência nos programas de incentivo para a Aviação Regional mostram-se ineficientes na medida em que as linhas que passaram a ser produtivas para as Empresas Regionais, imediatamente começaram sofrer a concorrência das grandes empresas regulares.

SOLUÇÃO: Baixar portaria que proíba as Empresas de Linhas Aéreas Regulares, nacionais e internacionais a operarem linhas classificadas como regionais. Em resumo, uma empresa que opera no RBAC 121 não poderá operar em linhas e aeroportos classificados como regionais e que operam com empresas e aeronaves regulados pelo RBAC 135.

4 – PROBLEMA: SERVIÇOS DE AMBULÂNCIA E CORPO DE BOMBEIROS EM AEROPORTO REGIONAL: Um aeroporto classificado como Regional pela autoridade aeronáutica, é aquele aeroporto que atende a uma cidade, considerada de baixa demanda de tráfego aéreo e servido apenas pela empresa regional e aviação geral.

SOLUÇÃO: Estes serviços poderão ser requeridos ao município através do Corpo de Bombeiros local, e ambulância de hospital da Região e estará disponível no aeroporto 15 (quinze) minutos antes do pouso previsto e deixará o aeroporto 15 (quinze) minutos após a decolagem da aeronave regional.

5 - PROBLEMA: AERONAVE REGIONAL: Definição.

SOLUÇÃO: Uma aeronave classificada com Aeronave Regional é aquela que

poderá operar com um limite de até 70 (setenta) assentos.

#### 6 - PROBLEMA: LINHA AÉREA REGIONAL – Definição.

SOLUÇÃO: É aquela que liga cidades de baixa e média demanda de tráfego aéreo entre si ou que conecta cidades de baixa ou média demanda com outra cidade de alta demanda, podendo ser uma a capital do estado. A definição de Linha Regional será da competência da Autoridade Aeronáutica.

7 - PROBLEMA: VÔOS ESSENCIAIS: Sabemos que existem cidades ou destinos de devem ser atendidos por vôos regulares da Aviação Regional, por razões estratégicas ou humanitárias, porém não são vôos rentáveis.

SOLUÇÃO: A exemplo do que ocorre nos Estados Unidos, esses vôos designados como Vôos Essenciais poderão ser suplementados com o retorno do Adicional Tarifário de 1% (hum por cento) cobrado sobre o bilhete aéreo de vôos nacionais ou internacionais ou provido pela utilização do FNAC.

8 – PROBLEMA: VÔOS DE SUPLEMENTAÇÃO TEMPORÁRIA – Serão considerados aqueles vôos que não prevêm lucro de curto ou médio prazo, mas que, por questões humanitárias ou estratégicas devem ser implantados.

SOLUÇÃO: De acordo com critérios da Autoridade Aeronáutica esses vôos poderão ser suplementados pelo prazo de 12 (doze) a 24 meses e, eventualmente prorrogados.

#### 9 – PROBLEMA: REGULAÇÃO DE UMA EMPRESA REGIONAL

SOLUÇÃO; Considerando que uma Empresa Regional não poderá operar como Linhas Aérea Regular nacional ou internacional, não haverá a necessidade desse

tipo de empresa migrar para o RBAC 121, devendo permanecer no RBAC 135.

#### 10 – PROBLEMA: SISTEMA DE CONTROLE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL

SOLUÇÃO: Todas as empresas regionais deverão apresentar um relatório mensal de desempenho operacional á Autoridade Aeronáutica.

#### 11 – PROBLEMA: CONSELHO PERMANENTE DA AVIAÇÃO REGIONAL

SOLUÇÃO: O Conselho deverá ser composto por 1 (um) membro da ANAC, 1 (um) membro da SAC, 3 (três) membros das empresas regionais, 1 (um) membro das empresas regulares, 1 (um) membro de cada Entidade dos segmentos Regular e Regional e, a critério, membros dos Ministérios da Infraestrutura e Turismo.

## 12 – OUTRAS QUESTÕES:

As dificuldades e os altos custos para que uma empresa de taxi aéreo que opere em linhas sistemáticas

1. Introdução sobre a importância estratégica do setor, definindo a aviação sub-regional com operações 135 Regulares/Agendadas – Passageiro e Carga;
2. Tarifas Aeroportuárias: utilização do FNAC ou isenção para aeródromos públicos e privados;
3. Taxas de Navegação e Comunicação: utilização do FNAC ou isenção para operações sub-regionais;
4. Isenção do ICMS para combustível nas operações sub-regionais;
5. Linhas de Financiamento:
  - a. FNAC;
  - b. BNDES;
  - c. Debêntures Incentivadas.
6. Aspectos Regulatórios:
  - a. Isenção de requisito de aeronavegabilidade para operação com 12 passageiros em aeronaves monomotoras (RBAC 23);
  - b. Redução da carga de treinamento de voo com dispositivos de treinamento.
7. Abrir a possibilidade de operação de hidroaviões em operações regulares, fomentando o modelo sub-regional (Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Ilha Bela, Amazônia Legal, etc.);

8. Autorizar a operação regular em aeródromos privados (CBA L7565, Artigo 30, § 2º);
9. Permitir o cadastramento de equipamentos diferentes nas rotas, dando flexibilidade no uso de diferentes aeronaves com base na demanda diária;
10. Estabelecer os prazos para obtenção de respostas e implantação das ações.

São Paulo, 6 de novembro de 2019

**Adalberto C. Bogsan**  
Coordenador

**David Caporali**  
Mediador

**Marcos C. Pereira**  
Relator

O relatório de trabalho é composto apenas das páginas 1 e 2.

A seguir estão anexados:

- Observações sobre fatos e dados para construir mais argumentos;
- Lista de Presença;
- Registro de ações por dia de evento.

Argumentos e Fatos para embasar o item 1:

- Visão de Custo por Assento;
- Dificuldades na Importação de Aeronaves: despesas com a VTI no exterior (~R\$ 30.000,00);
- Há uma previsão legal para desenvolver uma regulamentação específica à área da Amazônia Legal (62% do território) 36A do CBA (L7565);



## Lista de Presença | Breve descritivo com base nas apresentações pessoais

Pessoa	Empresa	Posição
<b>Adalberto Bogsan</b> <i>Coordenador</i>	ASTA	CEO
<b>David Caporali</b> <i>Mediador</i>	VIKING	Diretor de Vendas
<b>Marcos Pereira</b> <i>Relator</i>	MarcosPereira.adm.br	Consultor em qualidade de Operações, Safety e Treinamento
<b>Alexandre Oliveira</b>	ASTA	Proprietário e Fundador da ASTA
<b>Adriana Simões</b>	Escritório Mattos Filho	Advogada
<b>Valdomiro</b>	VOA SP	Administrador do Aeroporto Itanhaem
<b>Eliseu</b>	VOA SP	Itanhaem, Secretário de Desenvolvimento Econômico
<b>Francisco Nunes</b>	Infraero	Superintendente de Negócios
<b>Yavor Luketic</b>	AeroSafety	Board Advisor & Senior Consultant

<b>Thais Moura</b>	Ministério do Turismo	Secretaria de Articulação, Escritório Fernando Osório
<b>João Garcia</b>	ANAC	Superintendente de Padrões Operacionais (SPO)
<b>Jacques C. de Albuquerque</b>	Recominte	Presidente
<b>Francisco Alves</b>	B2B Comunicação	
<b>José Luiz de Oliveira Neto</b>	ASTA	CFO
<b>Thiago Tosto</b>	ABAETÉ Taxi Aéreo	Segunda geração da empresa, 1979
<b>Cristiane</b>	LATAM	20 anos de aviação, desde a TAM, área estatística e atualmente planejamento
<b>Leticia</b>	LATAM	Advogada Tributarista
<b>Ricardo Miguel</b>	FAB, Presidente da Associação brasileira das Empresas prestadoras de serviços de apoio de solo	30 anos de FAB (9 DAC, 4 ANAC)
<b>Georges Ferreira</b>	Advogado e Consultor	

<b>Marcos Antônio de Melo Ferreira</b>	ASTA	Oriundo da FAB, coronel aviador da reserva, desde 2011 na 135
<b>Gilberto Scheffer</b>	RIMA, Diretor SNETA	Fundador, oriundo da cabine
<b>Arthur Lazzarini</b>	TAM Aviação Executiva	Gerente de Vendas, Caravan e SkyCourier
<b>Alexandre Marroquim</b>	Good Winds, Bravo Aviation	Seguro e Manutenção
<b>Hugo Amaro</b>	Good Winds, Bravo Aviation	Seguro e Manutenção
<b>Luiz Henrique</b>	Petrobras Distribuidora	
<b>Eduardo</b>	Santa Fé Taxi Aéreo	
<b>Décio Galvão</b>	SkyTrak	Helicópteros Offshore
<b>Ivor Antonio Lorenset</b>	Santa Fé Taxi Aéreo	Diretor e Fundador
<b>Fabiano Oliveira</b>	ASTA	Diretor Comercial
<b>Jorge Theodoro dos Santos</b>	Avic	Avião chinês com pt6
<b>João Chahul</b>	Raízen	

<b>Daniel Fraga</b>	Dancor Seguros	Proprietário
<b>Paul Malicki</b>	Flapper	Fundador
<b>Pier Luigi Baldacchini</b>	ATR	Vice-Presidente de Vendas Américas

## Registro de Ações

### 5 de novembro de 2019

- Abertura às 14:10
- Apresentados o Mediador (David Caporali) e o Relator (Marcos Pereira)
- Objetivos: quais as oportunidades para viabilizar os projetos na aviação regional atualmente?
- 15:00 – Proposição de Pautas
- 17:25 – Encerramento das Propostas de Pautas
- 17:30 – Apresentação dos “Doze Mandamentos da Aviação Regional”
- 18:00 – Encerramento do 1º Dia do FÓRUM BRASILEIRO DE TRANSPORTE AÉREO

### 6 de novembro de 2019

- Abertura às 09:30
- 10:00 – Leitura dos “12 Mandamentos da Aviação Regional”

- 10:30 – Revisão dos itens em pauta produzidos no primeiro dia
- 11:45 – Definição para prosseguir com a discussão sem a realização do almoço, buscando concluir a discussão dos pontos propostos
- 12:35 – Encerrados os trabalhos, sendo agendada para as 14:00 a finalização do texto