

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 precisa estar na mais alta agenda do desenvolvimento nacional, contando o governo com formadores de opinião e técnicos qualificados para fazer suas estratégias saírem do papel e virarem realidade.

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 histórica de XX anos; das mais de 35 indústrias aeronáuticas leves já existentes no Brasil, hoje restam 5 em efetivo funcionamento; redução de XX% nas horas voadas em relação à média histórica, o que afeta diretamente as atividades que mantêm esse setor em operação, tais como volume de operação em aeroportos, oficinas de manutenção aeronáutica, distribuidores de peças e componentes e escolas de aviação. Esses XX indicadores, sozinhos, deveriam ser suficientes para qualificar a administração do setor nesses últimos anos.

- 1) **Refazer e implantar uma Política Nacional de Aviação crível, técnica, objetiva e inclusiva, que leve em conta 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, otimização da frota, com vistas à máxima e imediata integração nacional. (mencionar o 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: *“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.

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

Redefinir, em função da política, 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.

3) Formação Aeronáutica

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.

4) Colocar em funcionamento um verdadeiro sistema nacional de aviação civil

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.

====XXX====

Medidas urgentes para a retomada do segmento da aviação geral

a) Desburocratizar e simplificar a cadeia de valor da aviação geral: Devido à extrema

necessidade do setor e se considerando as diversas frentes promovidas pelo atual governo federal que visam a eliminação de barreiras burocráticas, regramentos pouco relevantes ou inúteis. O cidadão deve estar incentivado e liberado 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 infundáveis 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.

- 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 pendências, erros e omissões do passado só será resolvido na velocidade necessária com o emprego de recursos que deem conta de resoluções nos prazos necessários.

- 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.

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 má gerenciada 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 dobrando o 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 desses patrimônios 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. O excesso de regulação, burocracia e fiscalização punitiva desincentiva 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 tem o potencial de desintermediar a cadeia de distribuição, reduzir custos, dinamizar processos, reduzir carga tributária, aumentar a segurança e reduzir preços finais.
- 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. Frota 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 experimentais que hoje representam mais de 30% da frota brasileira e que, por insegurança jurídica, encontra-se impedida de operar devido às restrições ao sobrevoo de áreas densamente povoadas.

- 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.
- 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 tributárias concedidos à indústria de aviação comercial e executiva destinados à exportação.

- j) **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.