

UM PLANO PARA A AVIAÇÃO GERAL

Governo lança programa Voo Simples com 50 medidas concebidas para desburocratizar o dia a dia de profissionais do setor, operadores de aeronaves, instituições de ensino e empresas de pequeno porte. Resta saber se as propostas se tornarão realidade...

POR | GEORGES FERREIRA*, ESPECIAL PARA AERO MAGAZINE

Grandes expectativas vieram com a chegada da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em 2006, que retirou do então Departamento de Aviação Civil (DAC), subordinado à Força Aérea Brasileira, as funções de regulamentar e fiscalizar a parte “solo” de um sistema que contava com mais de 60 anos de tradição e havia ajudado a consolidar não só um grande mercado interno para as empresas do transporte aéreo regular como, também, a segunda maior aviação geral do mundo. Assim, buscando nortear um dos ramos mais sensíveis de nossa economia, que também é responsável pela integração nacional e internacional do país, no ano de 2009, o governo federal editou um decreto (6.780/2009) com o qual lançava a Política Nacional de Aviação Civil, o PNAC.

Se seguiram às discussões em torno do PNAC o anúncio de que o Brasil sediará grandes eventos esportivos e a concretização do processo de concessões aeroportuárias à iniciativa privada. Enfim, em 2012, às vésperas da Copa da FIFA, o governo federal lançou o Plano para o Desenvolvimento da Aviação Regional, o PDAR, com o objetivo de conectar locais distantes dos grandes centros (com a construção de algumas pistas e a reforma de terminais já existentes, totalizando uma malha com cerca de 800 aeródromos). A ideia era arcar com parte dos custos de rotas regionais usando o Fundo Nacional de Aviação Civil, o FNAC. Pelo plano, a aviação geral seria considerada um “residual” dentro do sistema.

O PDAR acabou não se concre-

tizando, por diversos motivos: o contingenciamento dos recursos, a queda na demanda interna em decorrência das crises políticas e financeiras a partir de 2015 e a alta carga regulatória exigida para se criar ou manter uma empresa aérea de transporte público de passageiros no Brasil, independentemente de seu tamanho e porte. Nem a abertura do capital estrangeiro às empresas aéreas – orientada por um projeto de lei do Senado (PL nº 258/2016, que versa sobre o novo Código Brasileiro de Aeronáutica, atualmente pautado para votação no plenário do Senado) e aprovada por medida provisória (MP nº 863/2018) – foi suficiente para atrair companhias de fora.

CRISE SEM PRECEDENTES

Com a eleição em 2018 de um novo governo, que ascendeu prometendo reverter entraves burocráticos, criou-se uma expectativa positiva em torno do transporte aéreo, principalmente entre os operadores da aviação geral, ainda ressentidos com uma sensação de descaso dispensado a eles até então. O ano de 2019 deu ares de uma retomada do setor aéreo, com índices pré-crise de 2014. Então veio 2020 e ninguém estava preparado para o que aconteceria.

O ano da pandemia do novo coronavírus pode ser considerado um marco zero para toda a aviação. Não se pode falar em queda de movimento (mais de 90%), mas, sim, em quebra, cujas sequelas ainda estão sendo equacionadas. As autorida-

des aeronáuticas brasileiras estão engajadas desde o início da crise sanitária em mitigar seus efeitos. O movimento culmina com o lançamento do Programa “Voo Simples”, que o governo acaba de anunciar depois de ouvir os principais *players* da aviação geral.

DESBUROCRATIZAR, EIS A PROMESSA

Em setembro último, o ministro Tarcísio de Freitas (fundamentado pelo decreto presidencial 10.139) anunciou o que chamou de “faxina regulatória”, que deve levar à revogação de mais de mil atos que “perderam o sentido” ou “geram duplicidade” em várias agências. Somente na Anac há em torno de mil normas passíveis de extinção. Junto a essa iniciativa, a Anac, que terá uma função primordial para a consecução do Programa Voo Simples, além da reestruturação de seus atos normativos, promete colocar em prática as seguintes ações:

- *Alteração por medida provisória do atual Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e de decretos que afetam a aviação, incluindo a área de aeroportos. Um exemplo: a revogação do Decreto 89.121/1983, que versa sobre as tarifas aeroportuárias, conforme proposto pela Lei 6.009/74, sendo que a Anac passará a regulamentar o tema.*
- *Os aeródromos com pistas privadas poderão operar de forma*

Algumas das medidas ainda precisam passar pelo Congresso, onde serão debatidas e talvez alteradas

comercial, o que hoje é proibido. O governo também promete eliminar a burocracia prévia para quem quiser construir um aeroporto, apenas fazendo a homologação depois da obra concluída, incluindo as operações anfíbias, que passarão a ser regulamentadas para permitir sua ampla utilização, sobretudo na Amazônia.

- Para prestadores de serviços aéreos públicos (serviços aéreos especializados ou táxis-aéreos), o governo promete estipular requisitos diferenciados para a abertura de empresas, conforme seu porte (na atualidade, o cumprimento dos requisitos para a abertura de um táxi-aéreo pode passar de um ano), podendo liberar a comercialização de serviços não previstos no regulamento, o que coaduna com a recente autorização de comercialização de assentos avulsos pelas empresas TPX.

- O registro de aeronaves (RAB/Anac) deverá ser totalmente digitalizado e simplificado. Além disso, haverá o fim da exigência de documentos considerados desnecessários (como a lista de passageiros), com os demais documentos de bordo migrando para o formato digital.

- Para os pilotos, há a expectativa de que exista uma distinção de treinamentos entre comandantes e copilotos, o que implica em menores custos e criação de melhores oportunidades para o início de carreira. Os certificados médicos de outros países passarão a ser aceitos e a carteira de habilitação passará a não ter validade. Uma vez que o piloto conclua seu treinamento, poderá

voar imediatamente após sua aprovação, independentemente da análise documental por conta da Anac (como acontece nos Estados Unidos).

- Está prevista a ampliação dos locais de provas de pilotos, assim como o intervalo para o treinamento em simulador pode aumentar para 24 meses. Além disso, a Anac passará a exercer sua função de fiscalização conforme o gerenciamento de risco, o que pode resultar na criação de critérios objetivos.

Apesar do alarde que se criou em torno do programa Voo Simples e da boa vontade que o governo vem demonstrando, há muitas tarefas pendentes, imprescindíveis para que as promessas se tornem realidade. As propostas precisarão passar por medidas legislativas pertinentes, bem como as medidas provisórias, que serão debatidas e possivelmente alteradas pelo parlamento.

Também não está claro qual será a participação do Departamen-

to de Controle do Espaço Aéreo (Decea) no sentido de assegurar que alguns critérios de operação (como, por exemplo, o de uma zona de proteção aeroportuária) atendam às características de cada região e respectivas localidades. Resta saber ainda que futuro terá o texto do novo CBA, que aguarda há muito por aprovação. Afinal, muitas das medidas anunciadas pelo governo estão dispostas nele.

Finalmente, questões importantes como o preço dos combustíveis (principal pauta de despesa dos operadores), o dólar cada vez mais caro e a provável revogação do ato Cotepe (Comissão Técnica Permanente) de redução do ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) para os operadores aéreos (que pode passar de 4% para 17% ou mais) merecem igual atenção, especialmente neste período de crise.

* O consultor Georges Ferreira é professor e advogado especializado em Direito Aeronáutico.

