



São Paulo, 16 de Setembro de 2013.

À

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA - SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL / SAC

ATT.: **Dr. João Torres Neto**
Assessor

REF.: Solicitação de Agenda junto ao Exmº. Sr. Ministro Wellington Moreira Franco para tratar de medidas contra restrições severas às operações da Aviação Geral brasileira.

Estimado João Torres Neto,

Respeitosamente, vimos à Vossa presença solicitar audiência junto ao Exmº Sr. Ministro para apresentar alguns pontos que entendemos de máxima relevância para a retomada de funções básicas da Aviação brasileira.

Por várias razões já formalizadas em detalhes à ANAC, à pedido do Presidente Marcelo Guarany, através de Relatório Final da Câmara Técnica da Aviação Geral, por nós Coordenada, no âmbito do Conselho Consultivo daquela Agência, é fato incontestável que a Aviação Geral brasileira encontra-se submetida a diversos focos que a ameaçam, enfraquecem e paralisam.

Já tivemos a oportunidade de observar que o Ministro possui a clara noção que um país que não conta com sua Aviação Geral em pleno funcionamento, em especial a de pequeno porte, coloca em risco todo o seu setor aeronáutico. Tomamos a liberdade de não só apoiar essa percepção como reiterar à SAC que neste momento os Órgãos Gestores da Aviação, seja por deficiências de gestão, seja por falta de percepção quanto a situação real de desserviço, tem acabado por atacar frontalmente o celeiro da aviação brasileira, através de ações intempestivas ou omissões.

Dentre as questões mais urgentes que gostaríamos de levar ao conhecimento do Ministro, estão:

1. Dificuldades Operacionais causadas pela INFRAERO:

- a. A INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, quer seja pela falta de políticas, de estrutura ou visão gerencial, não possui gestão clara, lógica e conhecida com relação ao uso dos pátios destinados à Aviação Geral, nos Aeroportos sob a sua responsabilidade. A aplicação de medidas pontuais e heterogêneas acaba por cercear o acesso da Aviação Geral a diversos Aeroportos do Brasil.



As restrições são tamanhas que muitos pátios se encontram simplesmente esvaziados, fazendo com que a má gestão da infraestrutura existente amplie a escassez de espaços em Aeroportos. Pátios de aeroportos foram feitos para aeronaves estacionarem, porém a forma como esse recurso vem sendo gerido impede o acesso da Aviação a infraestrutura pública, mesmo quando há vagas disponíveis.

Ressaltamos que dentro da própria rede de aeroportos da Infraero há medidas inteligentes tomadas mas que não se reproduzem em outros locais, certamente por desinteresse ou desinformação da administração central.

- b. Como já tivemos a oportunidade de debater pessoalmente com representantes da INFRAERO e da ANAC, a forma como essa empresa vem atuando nos processos de tarifação da Aviação Geral prejudica a sua imagem e a expõe a riscos judiciais. Isso porque exerce mero papel de cobrador central, não entrando no mérito do que cobra, via SUCOTAP – Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota.

Tal sistema tornou-se mero repassador de cobranças, algumas das quais indevidas e ilegais, oriundas de outros operadores aeroportuários. Temos conhecimento, como já relatamos e comprovamos à INFRAERO, que cobranças indevidas e ilegais são pela INFRAERO transmitidas aos usuários através do seu sistema, corroendo sua imagem perante a opinião pública, além de expor a empresa ao risco de tornar-se parte em pólo passivo de ações de ressarcimento, indenização e reparação por danos morais.

Apesar dos relatos e comprovações, até hoje nossos associados e outros operadores da Aviação Geral são submetidos a todo tipo de erros e irregularidades de tarifação, o que é inaceitável sob qualquer aspecto.

2. Atraso Tecnológico: o Brasil vem se tornando uma ilha de atraso tecnológico, expondo a Aviação Geral a mais riscos e menos segurança.

- a. Tecnologias portáteis usadas por pilotos em todo o mundo (tais como GPSs e Dispositivos Eletrônicos tipo Tablet) comprovadamente se tornaram meios para melhorar o nível de informações sobre o voo. Quanto mais informações nos meios apropriados, menor a carga de trabalho e menores as chances de erros operacionais. Infelizmente, hoje, no Brasil, os pilotos não podem usar tais dispositivos, que já tiveram sua autorização de uso formalizada há muitos anos, em outros países, por atos normativos simples oriundos das respectivas Agências Reguladoras. Embora já tenhamos apresentado tal demanda à ANAC, infelizmente nenhuma medida prática foi tomada, permanecendo

2



toda a coletividade de pilotos impedida de usar tecnologias que já se disseminaram por todo o planeta.

- b. Como já diagnosticado por membros do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, o sistema de informações de voo brasileiro é praticamente o mesmo prescrito pela ICAO após o fim da II Guerra Mundial. Enquanto em outros países o uso da internet para apresentação de planos de voo já se tornou corriqueiro, no Brasil ainda os pilotos são obrigados a recorrer a visitas pessoais a Salas AIS ou a tentativas infundáveis de contatos telefônicos ou transmissão de fax-símbios a essas mesmas Salas, que sequer contam com PABX para organizar a recepção de telefonemas.

Conhecemos os Projetos sob a responsabilidade do DECEA e sabemos que a implantação de tal tecnologia está contemplada em ações futuras daquele Departamento. No entanto, devido a contingenciamentos orçamentários e priorização de ações, estamos certos que ainda levará muitos meses até que uma simples iniciativa dessa natureza, que eliminaria gargalos de atendimento presencial, possa se materializar.

Mais do que isso, sabemos que o DECEA possui sistemas já desenvolvidos que poderiam estar disponíveis ao público mas não o usa e já nos oferecemos, via Associação, a doar sistema que possa prover tal serviço aos usuários, sem ônus ao Erário. Não temos resposta objetiva a respeito do tema.

- c. O Brasil ainda requer a Apresentação de Planos e Notificações para voos que serão executados sob Regras de Voo Visual, processo abolido com êxito e sem implicação à segurança operacional em espaços aéreos dezenas de vezes mais congestionados do que o nosso.

Da mesma forma que no tópico anterior, temos ciência que o DECEA analisa a possibilidade de desobrigação de Planos de Voo VFR, porém tais análises não são convertidas em medidas práticas, mesmo que de cunho experimental, como já propusemos àquele Departamento.

3. Ausência de Política para a Garantia de Espaços Aéreos destinados ao Treinamento e Aumento de Proficiência de Pilotos para o Voo por Instrumentos.

- a. Atualmente há restrições indiscriminadas impostas a voos de instrução em todo o Brasil, particularmente nas principais Terminais, onde naturalmente se encontram as maiores Escolas de Voo e o maior contingente de pilotos.



Sem treinamento não há segurança, mas não há como treinar se os Órgãos Gestores não tomam providências concretas para garantir espaço para voos de instrução. Medidas práticas para a viabilização de tais espaços são urgentes, sob pena de prejuízos ainda maiores à segurança de voo no Brasil.

Tais restrições decorrem, é certo, da precariedade das infraestruturas. No entanto, podemos afirmar que com medidas práticas de administração, que disponibilizem o espaço aéreo em horários e locais específicos, as principais Terminais do país voltariam a garantir espaços para treinamento de pilotos, fator incontestável para a elevação da segurança das operações.

4. Inaceitável situação de má prestação de serviço da ANAC no âmbito das Licenças e Habilitações

- a. Temos pleno conhecimento dos projetos em andamento na ANAC para que os serviços de Licenças e Habilitações pela Agência prestados retornem a condições aceitáveis. Acompanhamos o envolvimento pessoal do Presidente da Agência e dos Servidores responsáveis pela Gerência de Licenças e Habilitações nas tentativas de melhoria, porém o fato é que milhares de profissionais da Aviação continuam submetidos a atrasos, erros e inconformidades inaceitáveis.

A pressão da opinião pública e dos usuários por garantia de acesso a serviços relacionados a liberação de Licenças e Habilitações é grande e crescente, tanto quanto a instabilidade causada pela incapacidade da Agência corrigir a má prestação de serviços.

Milhares de pedidos iniciais e de renovação de Licenças e Habilitação se acumulam nos sistemas da Agência, que não consegue equilibrar atender a demanda atual nem liquidar o passivo de serviços não prestados ao longo dos últimos anos.

Esses são os tópicos mais urgentes, de natureza operacional, que afetam milhares de usuários todos os dias e que com organização gerencial e liderança, entendemos, a SAC poderia fazer jûs ao seu papel de articulador do setor aéreo brasileiro.

Lamentamos solicitar audiência para tratar de temas com conteúdo tão simplório mas infelizmente essa é a situação a que a Aviação Geral se encontra exposta. Teríamos o maior prazer em propor uma agenda estratégica, pensando no longo prazo, mas a avalanche de impedimentos e má gestão de curto prazo nos impede de fazê-lo.



Agradecendo antecipadamente vossa atenção e cordialidade, colocamo-nos a disposição do Ministro em Brasília ou em São Paulo, onde nos encontramos sediados, para expor tais questões e buscar soluções conjuntas.

Aproveitamos para reiterar a nossa disposição em subsidiar essa Secretaria com todas as informações relativas a situação da Aviação Geral e em particular dos Aeroclubes do Brasil, que deveriam estar recebendo apoio para que voltassem a formar mão de obra para o setor, mas que por ausência de políticas, caminham progressivamente para sua desestruturação completa.

Respeitosamente,


George William César de Araripe Sucupira
Presidente da APPA/AOPA/BRAZIL