

## **“DEVOLVAM AS ASAS AO BRASIL”, UMA CAMPANHA PARA DECOLAR O BRASIL**

O setor da aviação pós-COVID19, pode ser um dos que mais tem a contribuir com a reconstrução da expansão econômica do Brasil. Devido a retração dos últimos anos em função do descaso e de ausência de políticas favoráveis, esse expressivo mercado tem estrutura pronta e potencial para retomar o papel de alavancador de negócios criando empregos, desenvolvendo tecnologias, encurtando distâncias e gerando crescentes receitas. Ainda somos a segunda maior aviação do mundo, mas para que possamos manter essa privilegiada posição, precisamos de atitudes enérgicas e ações inteligentes para garantir um futuro próspero.

O Brasil depende de estratégias acertadas e eficientes para retomar de forma rápida e segura seu crescimento, para isso a CANAC – Campanha Nacional da Aviação Civil, volta mais uma vez integrando o setor na busca de soluções para transformar esse desafiador momento em uma oportunidade única.

Nesse momento é de vital importância que os dirigentes, gestores e reguladores do setor aeronáutico, públicos e privados, estejam coesos, integrados, informados e bem apoiados para uma decolagem segura rumo ao desenvolvimento. A CANAC está pronta para este desafio, com objetivos e estratégias claras para colaborar com este compromisso.

A seguir, temos alguns tópicos estratégicos, aspirações do setor produtivo da aviação geral que poderão colaborar para uma imediata reação do setor com crescimento sustentado. São todas obtidas de estudos de entidades oficiais de grande reconhecimento.

1 – Possibilidade de compartilhamento em múltiplas Categorias de Registro junto o RAB (Registro Aeronáutico Brasileiro) é peça chave para que a frota possa ser otimizada. Não há razão – a não ser burocrática – para que uma aeronave possa ser usada para múltiplas atividades, especialmente operações privadas (sob o RBAC 91), taxi aéreo (RBAC 135) e para instrução (RBAC 141). Fazer com que os ativos tenham múltipla função permitirá aumentar suas chances de utilização, de forma dinâmica e flexível, como as circunstâncias demandam.

2 – A liberação tarifária hoje aplicável aos aeroportos brasileiros deve ser adequada: Nada justifica uma tarifa maior que a cobrada aos passageiros que se utilizam da Aviação Comercial de um aeroporto, justamente a aviação que mais deteriora as pistas e exige mais infraestrutura do aeroporto. Ou seja, a tarifa máxima cobrada a um bimotor de seis ocupantes por exemplo, não pode superar seis vezes o valor da tarifa cobrada ao passageiro que embarca em voo regular da aviação comercial do mesmo aeroporto.

3 – Desburocratização e desoneração do setor de distribuição de combustíveis e lubrificantes, incentivando maior competitividade no mercado de combustíveis. Hoje, o poder de barganha dos compradores é inibido por atuação de cartéis de distribuição instalados nos aeroportos e pela dificuldade de instalações de infraestruturas próprias para abastecimento de aeronaves, como tanques adjacentes a hangares privados, clubes de voo, associações e cooperativas.

4 – 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.

5 – Que as aeronaves em operações de voo de “Instrução”, sejam isentas de tarifas de qualquer espécie. E que aeronaves Privadas com peso máximo de decolagem abaixo de 5.700 kg, paguem taxas anuais de navegação, com tarifas mais baratas para aeronaves homologadas para voar sob Regras de Voo Visual (VFR) e, tarifas 1/3 (um terço) mais caras as aeronaves homologadas para voar sob Regras de Voo por Instrumentos (IFR). O ideal seria o valor de um Salário Mínimo para aeronaves VFR e 1,3 Salário Mínimo para aeronaves IFR, a fim de se evitar voos sem comunicação, favorecendo à segurança da navegação aérea.

6 – Apoio até a aprovação final do Projeto de Lei nº2835, de 2019, de autoria do Senador Angelo Coronel (PSD/BA), que reduz o valor da TFAC – Taxa de Fiscalização da Aviação Civil, aplicável em caso de certificação de tipo para aviões e helicópteros na menor faixa do peso máximo de decolagem, bem como dirigíveis e balões de R\$ 891.310,61, para R\$ 31.402,18.

7 – Defender junto aos órgãos reguladores o manifesto já apresentado com os interesses dos associados da CAB – Comissão do Aerodesporto Brasileiro, uma vez que o desenvolvimento do Aerodesporto é de fundamental importância à Aviação Brasileira, tanto pelo número de Aeronaves Leves que representa como pelo incentivo dado aos jovens futuros profissionais do setor.

8 – Restabelecer uma cultura de Segurança de Voo em todo o território nacional, promovendo seminários regionais anuais, visando implantar uma conscientização de proatividade em todos os profissionais envolvidos com ações participativas e interativas dos diversos segmentos da aviação brasileira.