



TÁXI AÉREO

Questão de sobrevivência

Projeto de lei que altera as regras de concessão de áreas aeroportuárias para empresas de táxi aéreo ameaça o desenvolvimento do setor.

Texto: Valtécio Alencar





O táxi aéreo chega a 3.500 destinos no território nacional e gera mais de 250 mil empregos.

Uma proposta que tramita no Congresso Nacional está tirando o sono das empresas de táxi aéreo, o segmento mais proeminente e diversificado da aviação executiva brasileira. Trata-se do Projeto de Lei Complementar 6.961, de 2010, que pretende, entre outras coisas, alterar a classificação das empresas de táxi aéreo – de prestadoras de serviço público para privado. Pela legislação vigente, as empresas de táxi aéreo prestam serviços aéreos “não regulares, mas permanentes” e são fiscalizadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Devem, portanto, atender aos mesmos padrões de exigência das empresas de linhas aéreas regulares. Se forem transformados em prestadores de serviços aéreos privados, os táxis aéreos poderão perder a prerrogativa de utilizar áreas nos aeroportos, perder a preferência em determinadas licitações e deixar de ser inspecionados pela fiscalização da Anac. A mudança, segundo empresários e associações representativas do setor, prejudicaria de tal forma essa atividade, que ela se tornaria praticamente inviável. Sem instalações dentro dos aeroportos, fica comprometida a série de serviços e operações realizadas todos os dias, desde o simples embarque de passageiros até a remoção do motor de uma aeronave ou de um frágil componente para manutenção e reparo. Sem a devida fiscalização e os incentivos que possuem hoje, muitas empresas seriam obrigadas a operar sem obedecer aos padrões de qualidade atuais, o que compromete a segurança das voos. Para o governo federal, uma crise nesse setor poderia representar também uma perda sensível de arrecadação e, para as companhias aéreas regulares, afetaria seriamente seu maior celeiro de formação de mão de obra qualificada.

“Nossa leitura é de que existe um desejo da Anac de diminuir a sua responsabilidade sobre as auditorias permanentes que são exigidas na prestação do serviço público. Isso porque, no serviço privado, a responsabilidade de cumprir a legislação é transferida para o operador”, diz o comandante Francisco Lyra, presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag). Ele acredita que, se o projeto for aprovado, muitas companhias simplesmente deixarão de funcionar, o que representará uma oportunidade para o ingresso de aventureiros e empresas inescrupulosas na atividade, já que não

haverá mais auditoria nem fiscalização permanente. De acordo com o Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo (Sneta), um dos pontos mais preocupantes do projeto de lei é que, na condição de prestadoras de serviço aéreo público, tanto as companhias aéreas regulares como as de táxi aéreo têm prioridade na concessão de áreas aeroportuárias. “Se essa condição for alterada, será cometido um grave erro. Essas áreas são indispensáveis para o funcionamento do táxi aéreo”, afirma Fernando Santos, superintendente do Sneta. A questão das áreas sob concessão é vista pela Abag como um casuismo pelo fato de o País estar vivenciando uma crise de



Lyra, da Abag, acredita que as empresas deixarão de funcionar se o projeto for aprovado.

Flávio Marcos de Souza



A Líder Táxi Aéreo, um dos principais operadores de helicópteros para o transporte de passageiros offshore, deve ultrapassar as 55 mil horas de voo nesse segmento em 2011.



Empresas de táxi aéreo são responsáveis por transportar 100% do efetivo que trabalha nas plataformas de exploração de petróleo.

infraestrutura. A entidade acredita que esta decisão tem origem na escassez de recursos da Anac para realizar as auditorias e como forma de valorizar os principais aeroportos brasileiros, que estão prestes a ser privatizados. “Corremos o risco de tomar uma decisão no Congresso que vai afetar os táxis aéreos para sempre. Depois de promover uma bancarota no setor, será difícil retomar a atividade”, alerta o presidente da Abag. O executivo aponta para o fato de que o antigo Departamento de Aviação Civil (DAC), extinto em março de 2006, contava com um quadro de 3.400 funcionários enquanto a Anac tem aproximadamente 1.800 profissionais. A assessoria de imprensa da Anac informou que o projeto não foi proposto pela agência, que costuma ser convidada a discutir projetos que envolvam a aviação civil, e até o momento não havia recebido convite do Congresso para se pronunciar. A Secretaria de Aviação Civil também foi procurada e afirmou que, por enquanto, não comenta o assunto.



No entendimento da Associação Brasileira de Táxis Aéreos (Abtaer), falta competência da autoridade gestora para lidar com a infraestrutura privada. “Ao retirar o táxi aéreo do serviço público, o governo também nos retira dos grandes aeroportos. Considero isso uma medida desumana com um setor formador de mão de obra e que presta serviços importantes como ambulância aérea, transporte de valores e medicamentos e atendimento às populações ribeirinhas”, avalia o comandante Milton Arantes Costa, presidente

A execução de serviços especializados como a manutenção de motores exige altos investimentos na adequação de hangares.



Segundo Santos, do Sneta, a atividade de táxi aéreo movimenta 1,3 bilhão de reais por ano no Brasil.

da Abtaer. Por ser um serviço público, o táxi aéreo goza de algumas prerrogativas, como o fato de poder renovar os contratos de concessão de áreas aeroportuárias sem ser submetido a uma licitação. Em um regime diferente, essas instalações poderiam ser submetidas a leilão ao final de determinado período e as empresas perderiam todo o investimento feito na área.

Importância do setor

Maior empresa de táxi aéreo do País, a Líder Aviação não vê razão para mudanças. “Somos totalmente contrários a essa proposta, que não tem cabimento”, diz o presidente Eduardo Vaz. “Também não vemos sentido em modificar o regime das concessões de áreas aeroportuárias, primeiro porque sempre funcionou dessa maneira e segundo porque a perda dessas áreas simplesmente inviabilizaria o negócio. É uma questão muito mais complexa do que parece”, emenda o presidente da Líder. Ele acredita que uma mudança como a que está proposta no projeto de lei pode abrir uma janela de oportunidade, atraindo o interesse de especuladores, o que acabaria por encarecer os serviços para todo mundo. “O problema de infraestrutura no Brasil não é privilégio da aviação, mas é fato que é necessário construir novos aeroportos, com maior enfoque em aviação executiva, e o governo precisa ter maior celeridade em suas decisões”, avalia Vaz. O presidente da Abag, Francisco Lyra, afirma que o aeroporto é um monopólio natural, pois em muitas cidades existe apenas um sítio aeroportuário. “Imagine, então, se uma empresa de táxi aéreo perder a área que ocupa naquele aeroporto. Como ela poderá manter esse negócio?”, questiona. Lyra afirma que não é qualquer hangar que pode servir de base para as operações de um táxi aéreo nem fazer a manutenção, então, é preciso fazer



Eduardo Vaz, da Líder, é totalmente contrário ao projeto de lei e não vê razão para modificar o sistema de concessões das áreas.

um investimento grande. O advogado Emerson Evaristo, do departamento jurídico da Global Aviation, empresa que reúne a Global Táxi Aéreo, a Pássaro Azul e a Reali Táxi Aéreo, endossa o discurso do colega. “Essa história de contrato de concessão sem investimento é uma inverdade, pois é necessário fazer obras na parte elétrica e hidráulica, em alvenaria e até no telhado de um hangar para adequá-lo à operação”, enumera. A manutenção de aeronaves, por exemplo, exige a construção de áreas específicas, onde pode haver a manipulação de material tóxico ou inflamável. Em média, estima Evaristo, o processo de reforma



A Líder está investindo 10 milhões de dólares para trazer o primeiro simulador de helicóptero IFR ao País.

costuma demorar de três a quatro meses e pode exigir um investimento de até 4 milhões de reais. Eduardo Vaz, da Líder, ressalta que o táxi aéreo desempenha um papel importante na aviação brasileira, complementando o sistema de transporte aéreo no País. Ele defende a regulamentação, por se tratar de uma atividade importante e sensível, que justifica seu status de serviço público. “Gostaríamos, inclusive, que a Anac fiscalizasse mais o táxi aéreo, para garantir aos passageiros e aos usuários do sistema que esse tipo de transporte é seguro”, enfatiza. Vaz afirma que o negócio exige investimento intensivo de capital, tanto na compra de aeronaves e equipamentos de navegação como na área de manutenção, nos hangares e no treinamento de pilotos e mecânicos. De acordo com o Snet, o setor de táxi aéreo movimenta 1,3 bilhão de reais por ano no Brasil e paga aproxima-



Flávio Marcos de Souza

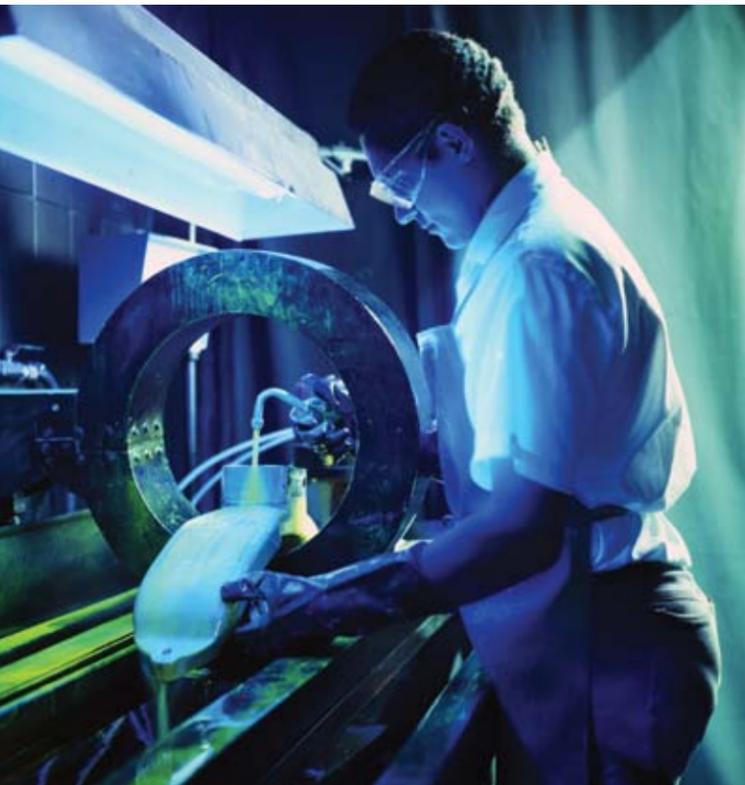
Gobbetti, da Global, teme pela segurança: “o projeto vai colocar na legalidade os operadores piratas”.

damente 1 bilhão de reais em impostos. Inclui 188 empresas, que operam uma frota de 510 aviões (de monomotores a jatos executivos) e 240 helicópteros. O sindicato estima que este ano serão transportados mais de 1,5 milhão de passageiros, o que inclui 100% do efetivo que trabalha nas plataformas de exploração de petróleo em águas profundas – segmento conhecido como offshore. Além de transportar os maiores empresários do País, o táxi aéreo também opera uma gama variada de missões: ambulância aérea, transporte de órgãos, de valores, de remédios e mantimentos para áreas remotas, prospecção de petróleo, inspeção de oleodutos e gasodutos e inspeções de linhas de energia, entre outros. “Esta alteração está sendo proposta por pessoas do governo que não conhecem a importância do setor”, afirma Fernando Santos, superintendente do Snet. Ele

A atividade é importante para o desenvolvimento econômico do Brasil, pois permite que investidores visitem áreas remotas do País onde irão empreender.

Algumas oficinas, como as que realizam pintura de aeronaves, manipulam materiais inflamáveis e/ou tóxicos, o que exige áreas especiais.





Manutenção e reparo de componentes é outra atividade que costuma ser exercida dentro das oficinas dos táxis aéreos.

explica que a atividade tem grande ligação com o crescimento econômico do País, já que muitos investimentos, inclusive estrangeiros, exigem a realização de visitas presenciais a áreas distantes, onde serão instaladas plantas industriais e outros empreendimentos. As empresas brasileiras de táxi aéreo também são responsáveis pela geração de 250 mil empregos diretos e indiretos.

Segurança ameaçada

A Líder Aviação, por exemplo, emprega 1.800 funcionários e tem uma folha de pagamento de aproximadamente 150 milhões de reais. "Tivemos um faturamento de 700 milhões de reais no ano passado, o que significa que recolhemos mais de 200 milhões de reais em impostos", contabiliza o presidente da Líder, Eduardo Vaz. A Abtaer informa que apenas a atividade de malote emprega cerca de 10 mil pessoas e movimenta 360 milhões de reais, por mês, em tributos diretos e indiretos. "Existe hoje um movimento de desativação de malotes no País, mas a Federação Brasileira de Bancos (Febraban) ainda freta por dia um volume de voos que seria o equivalente a uma volta e meia no planeta Terra", calcula o presidente Milton Costa. Para o presidente da Abag, Francisco Lyra, a única coisa que diferencia o passageiro do voo regular e de um voo não regular é que o primeiro tem horário fixo de partida e chegada. Segundo a associação, existem 4.072 pistas de pouso no Brasil, sendo que o táxi aéreo chega a 3.500 destinos no território nacional, enquanto as companhias aéreas atendem a apenas 130 municípios, de um universo de 5.550 cidades brasileiras. "A proposta desse projeto de lei fere o princípio da universalidade do serviço público",

acredita Lyra. Ele lembra ainda que o Plano Brasil Maior, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, quer elevar o percentual de investimento sobre o PIB dos atuais 18,4% (em 2010) para 22,5% em três anos. "A única forma que o setor aéreo tem de contribuir para esse crescimento é com a universalização do serviço aéreo."

A Abag acredita que também haverá reflexo na segurança de voo, porque hoje os operadores, as oficinas e as autoridades conhecem e seguem as regras vigentes. "Essa mudança também deverá causar um grande ônus regulatório, pois todo o trabalho que foi feito até agora terá de ser refeito", comenta o presidente da entidade. Um dos exemplos citados por Francisco Lyra é a questão da responsabilidade civil, já que atualmente uma empresa de táxi aéreo precisa demonstrar que tem capital suficiente para lidar com uma tragédia, caso o acidente seja causado por um problema que não é coberto pelo seguro. "Se o Projeto de Lei 6.961/10 for aprovado, isso deixará de existir e o governo também diminui a sua responsabilidade", adverte Lyra. A questão do treinamento de pilotos também gera preocupação. Ricardo Gobetti, presidente da Global Aviation, ressalta que muitos empresários só cumprem o treinamento exigido – o que inclui sessões de simulador fora do País ao menos uma vez por ano – porque são obrigados pela fiscalização da Anac. A Global investe, por ano, aproximadamente 2,45 milhões de dólares em sessões de simulador para os 70 tripulantes da companhia. A Líder Aviação está investindo na compra do primeiro simulador de helicóptero IFR do Brasil, para a prática de voo por instrumentos, no valor de 10 milhões de dólares.



Além do transporte de executivos, o táxi aéreo executa diversos serviços de utilidade pública, como a inspeção de linhas de energia...

Operação Brasília

Iniciativas como essas são extremamente importantes para manter o alto grau de proficiência dos pilotos da aviação executiva. "A qualificação do tripulante é muito importante, porque o aluno sai do aeroclube e não está preparado para desempenhar a função de piloto ou copiloto em táxis aéreos", afirma Milton Costa, presidente da Abtaer. Segundo Costa, a consequência da falta de política para qualificação levou as empresas de táxi aéreo a deixarem de contratar pilotos jovens. Prova de que a qualidade do treinamento influi diretamente na segurança é que o índice de acidentes na atividade de táxi aéreo caiu nos últimos dez anos. Dados do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) indicam que ocorreram 17 acidentes envolvendo aeronaves do segmento em 2010, o que representa 15,5% do total de acidentes na aviação civil. Em 2001, foram 20 acidentes envolvendo o táxi aéreo, o que representou 27,4% do total. Fernando Santos, do Snet, diz que a certificação do órgão regulador – a Certificação de Homologação de Empresa de Táxi Aéreo (Cheta) – é a maior garantia para o consumidor. "Assim ele sabe que está embarcando em uma aeronave habilitada, de uma empresa que paga impostos e respeita a legislação", resume. Ricardo Gobetti, da Global Aviation, também teme pela queda do padrão de segurança. "Somos obrigados a voar com dois pilotos mesmo em aeronaves single-pilot (que exige apenas um piloto), por questão de segurança, mas o operador privado não", exemplifica. O executivo assegura que hoje o táxi aéreo funciona como uma pequena companhia aérea. "Mas o

projeto vai acabar colocando na legalidade todos os operadores piratas", sentencia. O aumento da atividade ilegal é outra consequência apontada por todos do setor. "Será um incentivo à pirataria, que hoje em dia já é grande. Aproximadamente 40% do mercado aéreo no Brasil é pirata", informa Fernando Santos, do Snet. "Também precisaremos rever se as aeronaves de táxi aéreo brasileiras terão acesso ao espaço aéreo de outros países", alerta Francisco Lyra, da Abag.

O Projeto de Lei 6.961/10 não trata apenas da situação das empresas de táxi aéreo. Proposto em outubro de 2009 pelo então ministro da Defesa, Nelson Jobim, ele altera disposições da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que trata do Código Brasileiro de Aeronáutica e dispõe sobre o regime de exploração dos serviços aéreos. Atualmente o texto aguarda a definição de um novo relator para ser levado ao plenário da Câmara dos Deputados. Os nomes mais cotados para a missão são os dos deputados federais Bruno Araújo (PSDB-PE) e Luiz Fernando Machado (PSDB-SP). Se for aprovada na Câmara, a matéria segue para revisão no Senado e, então, para sanção ou veto presidencial. No final de agosto, a Abag promoveu uma reunião entre diversos escritórios de advocacia e outras associações como a Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros (Abraphe), o Snet e a Abtaer, para redigir um manifesto de repúdio do setor à mudança de regras. As entidades também fizeram uma mobilização política para demonstrar aos parlamentares o prejuízo econômico que uma medida dessas poderá provocar no segundo maior mercado de aviação executiva do mundo.

...e a operação de ambulâncias aéreas.

