

ENTREVISTA COM ESPECIALISTAS --- Instituto CEPTA

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS E DE POLÍTICAS PÚBLICAS EM TRANSPORTE AÉREO

Áreas de atuação: Transporte Aéreo, Turismo, Capacitação Profissional em Transportes e em Turismo, Cenários, *Future Scanning & Visioning*.

Assessorias e Consultorias: Posicionamento, planejamento e marketing estratégico ; Análises estratégicas de mercado, de tendências, da concorrência e de políticas públicas ; Pesquisas e análises qualitativas e quantitativas junto a clientes, potenciais clientes, grupos sociais e sociedade em geral ; Estudos e análises em aplicações e ferramentas tecnológicas e em processos de tomada de decisão ; Palestras, cursos e treinamentos customizados.

ENTREVISTA COM ESPECIALISTAS (2009/2)

O Instituto CEPTA entrevista o Sr. Ricardo Nogueira, Vice-Presidente Executivo da Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG). A entrevista, transcrita abaixo na íntegra, foi realizada pelo Presidente do Instituto CEPTA, Dr. Respicio Espirito Santo, em 14 de Julho de 2009. A publicação da entrevista marca, em especial, a abertura da feira LABACE/2009 (*Latin American Business Aviation Conference and Exhibition*), em 13 de Agosto. Eventuais erros de digitação são de inteira responsabilidade do Instituto CEPTA.

Ricardo Nogueira --- Vice-Presidente Executivo da Associação Brasileira de Aviação Geral.

Natural do Rio de Janeiro, piloto militar, piloto civil, especialista em gerenciamento de tráfego aéreo, advogado em direito aeronáutico.

Respicio Espirito Santo/Instituto CEPTA: Sr. Ricardo Nogueira, muito obrigado pela oportunidade desta entrevista. Assim como a aviação comercial, a aviação geral, aí incluindo a executiva, tem sofrido sobremaneira com a chamada 'crise financeira internacional' desde a sua eclosão, em meados de 2008. Aqui no Brasil a venda de aeronaves executivas, as horas de voo das frotas corporativas, assim como a entrega de helicópteros, sofreram tanto como nos Estados Unidos, por exemplo?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Eu é que agradeço a oportunidade de poder esclarecer sobre a situação atual do mercado da aviação executiva, a qual eu sempre prefiro me referir como aviação de negócios. Todo o mercado de aviação sofreu com a crise. Em comparação com outros mercados, o brasileiro, no tocante de aeronaves, também se ressentiu. Entretanto, há certa potencialidade no mercado brasileiro e isto acabou por minimizar o impacto da crise. Comparado com o mercado americano, por exemplo, eu diria que o nosso sofrimento foi bem menor do que o deles, que o desenho da curva decrescente foi o mesmo, porém com diferente nível na intensidade.

Instituto CEPTA: O senhor acredita que a falência de novos fabricantes de micro-jatos, tais como a Adam e a Eclipse, seja um caminho sem volta? Em outras palavras, não teremos uma nova safra de vários (novos) fabricantes com (novos) projetos de micro-jatos e/ou jatos de pequeno porte para competir com os fabricantes tradicionais?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Não acredito em caminho sem volta. Evidentemente, a crise expôs a fragilidade de certos fabricantes. O cenário futuro de utilização de pequenas aeronaves a jato nos indica que outros aparecerão, talvez até em pequenos consórcios. O que talvez possa frear essa iniciativa seja a hipossuficiência da infra-estrutura. Aliás, essa pode frear a expansão de toda a aviação.

Instituto CEPTA: Na sua avaliação o Brasil seria um bom mercado para os micro-jatos, os VLJs (Very Light Jets)? Extrapolando um pouco mais, o senhor acredita possível termos, um dia, serviços no estilo do modelo de negócios da extinta DayJet norte-americana?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Em termos de aviação, o Brasil é considerado um bom mercado. Temos carência de transporte aéreo e os micro-jatos têm seu lugar no mercado brasileiro. Entretanto, esse segmento ainda possui restrições ao seu crescimento. Temos restrições de hangares, de espaços em aeroportos, de uso do espaço aéreo. Alguns até apostam que em

breve teremos restrições de mão-de-obra qualificada para operar e manter a frota brasileira, principalmente para as aeronaves mais sofisticadas.

Instituto CEPTA: Como lidam com tantas restrições operacionais e tantas burocracias intrínsecas ao segmento as grandes empresas brasileiras e as multinacionais aqui estabelecidas que optaram por ter frotas corporativas?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Além das restrições já citadas, o segmento corporativo continua com uma áurea de desperdício sobre si, ou seja, a idéia de que uma aeronave de um grande grupo serve para servir aos caprichos de uns poucos. Entendimento que a ABAG tem procurado mudar. Precisamos desmistificar o uso da aeronave corporativa. Hoje em dia, salvo raras exceções, prevalece a gestão da aeronave como ferramenta de negócios. A visão de que o avião ou helicóptero deve pagar a si mesmo faz parte da rotina dos administradores e proprietários desses equipamentos. O melhor indicador disto é o crescente número de empresas que oferecem o gerenciamento de aeronaves, negócio em franca expansão no mercado americano e no brasileiro. Nossa similar americana, a NBAA, diante desse cenário, recém lançou o slogan “*No plane no gain*”. Perfeito para esse entendimento que a ABAG tem procurado difundir.

Instituto CEPTA: Muito se tem falado no exterior sobre o retorno dos turbo-hélices para a aviação executiva. Na sua visão e considerando o mercado brasileiro e sul-americano, o turbo-hélice é competitivo e faz frente aos jatos até 8 ou 9 assentos?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Se considerarmos as condições de utilização em pistas mal preparadas e mal dimensionadas, no grande interior brasileiro, a análise nos indica que os turbo-hélices são extremamente competitivos. Se considerarmos os preços, essa competição fica mais tendente a eles. Tinha-se uma idéia de que os turbo-hélices eram aeronaves passadas, mas a nova geração de motores e a aviônica com alta tecnologia ressuscitaram essas aeronaves.

Instituto CEPTA: Como a ABAG vê a possibilidade da concessão de alguns dos principais aeroportos brasileiros à iniciativa privada? A existência de muito mais serviços tipo FBO no Brasil ficaria mais fácil com estas privatizações ou com o atual modelo da Infraero isso já seria plenamente possível ter-se um número muito maior de FBOs nos principais aeroportos do país?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Nós temos dito que não importa quem seja o administrador aeroportuário, importa que ele seja eficiente. E ser eficiente é estar sempre imaginando o tipo de cliente que ele tem. Um aeroporto é uma universalidade, são inúmeros os interesses ali colocados, mas não se pode esquecer que a vedete desse palco são as aeronaves, estas formam o motivo de um aeroporto existir. E quando falo de aeronaves, não me refiro somente a aquelas de transporte de massa. Temos conversado com altos funcionários da INFRAERO cobrando a infra-estrutura para atender as aeronaves de pequeno porte, mas nem por isso menos importantes do que as outras. Não vou negar o apelo comercial que milhares de passageiros trazem para a economia de um aeroporto, nem poderia. Mas, o que temos procurado esclarecer é que o movimento financeiro realizado pela aeronave menor, está circulando no País como um todo. É inegável que o grande empresário, ao investir, ele pode fazê-lo sem sair de seu escritório ou mesmo de sua casa. Mas é desconhecido da grande massa da sociedade que aquele que quer investir fora dos grandes centros precisa sair de sua casa e se deslocar até localidades onde, por muitas vezes, não é atendida pela aviação regular comercial. É usando as aeronaves pequenas que ele se locomove e leva seus recursos para outros rincões, descentralizando o progresso. Resumindo, não importa que o administrador aeroportuário seja público ou privado; o importante mesmo é que ele saiba qual seu papel na aviação civil como um todo e o que ela é capaz de gerar para o País.

Instituto CEPTA: E quanto ao treinamento, à qualificação dos profissionais da aviação geral e executiva no Brasil? Além disso, como o senhor qualificaria a atuação da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) quanto à fiscalização técnica sobre o segmento geral e executivo?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Creio poder resumir essa resposta. A ANAC está ainda longe de estar preparada para atender a aviação

geral. A formação dos profissionais da aviação geral está a cargo da iniciativa privada, onde o aspecto comercial tem privilégios na qualificação. É extremamente difícil para um adolescente imaginar que vai ter sucesso na carreira da aviação. É uma empreitada onde poucos têm sucesso, com a maioria desistindo pelo caminho por falta de recursos para bancar sua instrução. Nesse ponto, é que a ANAC deveria entrar e possibilitar que mais jovens possam ter acesso às profissões do mercado de aviação. Talvez seja uma boa idéia de se falar em inclusão social no mercado aeronáutico. Quanto à fiscalização, também não temos muito a comemorar. A Agência tem realizado algumas investidas nesse aspecto, mas insuficientes para garantir a qualidade inerente à aviação. Entretanto, temos dito que, antes de fiscalizar, a ANAC tem que criar programas de elevação de nível, utilizando verbos tais como instruir, fomentar, incentivar antes de conjugar o fiscalizar. É sabido que a Agência ainda não possui material humano em quantidade e experiência para efetuar essa missão. Observe a estrutura da Agência e verá que é quase irrelevante a parte dedicada à aviação geral. É preocupante o futuro da aviação geral no Brasil e a única saída é juntarmos forças com a ANAC, caso contrário, a aviação geral, por estar na base da pirâmide da aviação civil, passará a não formar a mão-de-obra necessária para a alimentação dos demais segmentos e teremos um colapso na aviação como um todo.

Instituto CEPTA: O Brasil utiliza o PMD (Peso Máximo de Decolagem) como parâmetro básico para precificar e cobrar tarifas aeroportuárias e de navegação aérea. Haveria outras formas para se fazer isso? A ABAG defende alguma alternativa, alguma diferenciação, na cobrança sobre as aeronaves de pequeno e médio portes?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Tarifas é um assunto muito controvertido, existindo muitas sugestões. Uma delas seria a de incluir uma pequena, repito – pequena - alíquota no combustível, assim todos pagariam; alguns defendem que isso seria mais justo. Mas, a ABAG não tem posição definida e não defende, por enquanto, nenhuma posição específica. Necessitamos estudar mais esse assunto.

Instituto CEPTA: Testes bastante promissores têm sido realizados por empresas aéreas, no exterior, usando biocombustíveis. Entretanto, muito pouco se ouve sobre testes com biocombustíveis na aviação executiva. Quais os principais fatores que dificultam o desenvolvimento desta frente no segmento executivo?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Sei é de alguns programas nos quais empresas aéreas se juntam a fabricantes para a realização desses estudos e o fazem em conjunto justamente pelos seus altos custos. Acredito que seja esse o principal, senão o único fator.

Instituto CEPTA: Quais tecnologias, na área de controle de tráfego aéreo e de navegação aérea, o senhor acredita que terão maior impacto positivo na aviação geral e executiva brasileira e mundial para os próximos 15, 20 anos?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Bem, se falarmos de tecnologia, a navegação por satélite trouxe para a aviação geral uma independência estupenda. Entretanto, essa independência é limitada, pois o equipamento de bordo que atende aos requisitos de navegação internacional é extremamente caro e, por isso, longe das possibilidades da aviação geral como um todo. Mas, é inegável que, mesmo com equipamentos mais baratos, a aviação geral se tornou mais independente. O CNS/ATM, em implantação no Brasil, trará muitas novidades para a aviação civil, mas ainda temos dúvidas se a aviação geral poderá usufruir de todos os benefícios que o programa brasileiro intenciona implantar. Uma das tendências do programa de implantação é a de aumento das áreas controladas para melhoria do efetivo controle de tráfego aéreo. Aparentemente, seria melhor para todos, mas isso implica em diminuição dos espaços aéreos classe G e, como decorrência, maior incidência de pagamentos de tarifas de comunicação pelo aumento nos contatos ar-terra. Próximos aos grandes centros estão desaparecendo os espaços aéreos 'Golfe' [G] e o que se tem observado é que muitos pilotos atravessam esses espaços sem falar com o controle de tráfego para não terem que pagar tarifas. Isso gera uma situação de insegurança de vôo, pois teremos no mesmo ambiente aeronave controlada e outra não controlada. Uma conhecida dos controladores e outra não.

Instituto CEPTA: Por fim, uma curiosidade que muitas pessoas, até mesmo dentro do sistema, podem ter: Porque a sigla ABAG se refere à Aviação Geral e não especificamente à Aviação Executiva, como são as co-irmãs americana NBAA [*National Business Aviation Association*] e EBAA [*European Business Aviation Association*]?

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: Há quinze anos, alguns empresários foram reunidos para deliberarem sobre a criação de uma Associação que pudesse representar a aviação geral nos fóruns governamentais e que tivesse por escopo a defesa dos interesses daqueles que tinham a aeronave como ferramenta de negócio, direta ou indiretamente. Esse objetivo abrangia operadores de aeronaves (taxi aéreo, corporativa, desportiva, etc.) assim como quem mantinha aeronaves (oficinas). Evidentemente, neste amplo chapéu também cabia aqueles que defendiam os operadores e os mantenedores assim como os provedores de serviços. Com a intenção firme de que a nova associação tivesse representatividade no cenário nacional surgiu a ABAG. No decorrer do tempo, pela facilidade de se abrir associações inúmeras foram criadas, mas sem a representatividade necessária. A ABAG tem reconhecida participação na da aviação e está trabalhando para se tornar um grande abrigo para a aviação geral brasileira. Nosso quadro de associados é composto por operadores de aeronaves (asa fixa e asa rotativa), mantenedores de aeronaves e de peças, escritórios de advocacia com forte presença no direito aeronáutico, empresas de gerenciamento de aeronaves, prestadores de serviços auxiliares e outros. Temos parcerias com Universidades e Escolas de formação de recursos humanos para a aviação. Ao freqüentar os gabinetes das autoridades aeronáuticas, a ABAG leva pleitos para toda a aviação geral, não somente da aviação executiva, a qual, a bem da verdade, é maioria em nosso quadro de associados. Observe o desempenho da ABAG e verá o imenso campo de atuação. Já iniciamos um trabalho de levar nossa mensagem para todo o território brasileiro de maneira a consolidar esta representatividade. Hoje, não tenho dúvida de que a ABAG representa, com louvor, os interesses da aviação geral brasileira.

Instituto CEPTA: Sr. Ricardo Nogueira, mais uma vez muito obrigado pela oportunidade desta entrevista.

Ricardo Nogueira/Vice-Presidente da ABAG: São tantas as necessidades da aviação civil brasileira que iniciativas como essa do Instituto CEPTA deveriam ser copiadas por outras entidades. Renovo minhas palavras iniciais: a ABAG é que agradece a oportunidade e parabeniza pela iniciativa. Obrigado.