

## Recursos Humanos – Uma visão realista

O gradativo aumento da aviação civil brasileira, ao longo dos últimos cinquenta anos, não encontrou restrições ao seu incremento em face de carências de infra-estrutura ou de falta de material humano, sendo ditado simplesmente pelas variações econômicas. Entretanto, nos últimos dez anos, com crescimento superior a média internacional, a aviação brasileira começou a vivenciar uma nova realidade;

A malha aeroportuária brasileira, em sua quase totalidade, foi criada nos anos seguintes a segunda guerra mundial, tendo recebido insuficiente aumento na capacidade instalada em poucos aeroportos. O aumento gradativo das operações aéreas, ou por aumento da frota nacional ou pelo maior uso de uma mesma aeronave, passou a mostrar para a sociedade que o Estado brasileiro não se preparou para acompanhar a evolução da aviação civil.

Nesse contexto, a aviação geral, parte da aviação civil, é a ferramenta fundamental de união e inclusão no Brasil de proporções continentais. É setor, não envolvido, diretamente, com o transporte aéreo regular de passageiros e cargas, que abastece toda a cadeia produtiva da aviação civil. É a que mais tem se ressentido com a carência da infra-estrutura. Diante do desbalanceamento entre demanda e capacidade instalada, a solução encontrada tem sido a de aplicar restrições ao vôo, impostas desigualmente para a aviação geral. As autoridades aeronáuticas têm dado expressiva preferência para o transporte de massa, minimizando a importância econômica e social da aviação geral.

Mesmo essa predisposição para o transporte comercial regular não garante a auto-sustentabilidade da cadeia produtiva do setor aeronáutico, pois, além da falta de infra-estrutura, uma carência ainda maior ocorre nos pilares da aviação civil brasileira. É na aviação geral que se formam os recursos humanos que irão, no futuro, compor as equipes técnicas da aviação civil internacional brasileira. No início da cadeia produtiva, a formação dos recursos humanos, se não for devidamente fortalecida, implicará em descompasso entre necessidade e disponibilidade de profissionais.

A realidade brasileira aponta para um cenário não muito promissor. A permanecer a curva de crescimento da aviação, mesmo que a índices menores do que os verificados em passado recente, recobre de ansiedade, até com certo temor, aqueles que pretendem continuar fazendo parte da indústria brasileira. Os sinais já se mostram visíveis na falta de pilotos e de técnicos de manutenção. Os aeroclubes, berços da instrução primária de pilotos e mecânicos, já não conseguem formar esses profissionais em quantidade suficiente para suprir as necessidades do mercado.

Os jovens interessados nas carreiras da aviação, apesar de atraídos pelo ambiente aeronáutico, estão cada vez mais preferindo profissões que possam dar um retorno à curto prazo. É difícil para os mais humildes, grande parte dos jovens que entram no mercado de trabalho, pagarem seus cursos básicos e continuarem a custear outros de elevação de nível. Os que conseguem a capacitação exigida, abandonam a aviação geral seduzidos pelos encantos de trabalharem numa grande empresa aérea. As vagas abertas são logo preenchidas, mas com evidente decréscimo na quantidade e qualidade.

Assim, as empresas de táxi aéreo, as de serviços aéreos especializados e as de manutenção de aeronaves começam a sentir a falta de mão-de-obra de qualidade. Financiam com recursos próprios o aprimoramento técnico de jovens de todo o território brasileiro e, de repente, são surpreendidos com o êxodo desses profissionais em direção da aviação regular nacional ou até mesmo para mercados estrangeiros. Isso sempre aconteceu, mas nunca com a velocidade dos dias atuais.

O tratamento isolado dessa realidade pode levar a conclusões equivocadas. Não se trata de um problema que aflige a um grupo de empresários, nem mesmo está contido nas divisas de um estado ou região brasileira, mas sim de um problema em escala nacional, que se agiganta num importante setor da economia brasileira. O descompasso é tão nítido que deixa de ser um problema de cunho privado para ser um problema de Estado, merecedor da atenta observação dos governantes.

Quais seriam as soluções para se modificar esse cenário? O que deve ser feito para reverter as projeções de um desbalanceamento entre necessidades do mercado aeronáutico e disponibilidade de técnicos?

O tempo de formação para um piloto e de um mecânico, até que ele possa ser considerado um profissional qualificado, supera 3 anos, podendo chegar ao dobro, dependendo da região que o jovem estiver. Demasiado tempo para a realidade brasileira. Somente uma política pública específica pode gerar as condições, oportunamente, de enfrentamento do problema crescente.

Não basta a profusão de cursos particulares para garantir a quantidade e qualidade exigida para o mercado aeronáutico. É necessário que o jovem tenha razoáveis garantias de incentivo e colocação no mercado para poder, no futuro, ressarcir o financiamento da sua especialização. A iniciativa governamental deve ser rápida, coordenada, ouvindo e aceitando as sugestões do próprio mercado. Só assim a resposta será mais breve e precisa.

Com as parcerias público e privado, os recursos financeiros empregados poderão formar uma nova geração de técnicos, suficientes para a continuidade da vocação aeronáutica brasileira. Nessas condições, o vôo da aviação geral brasileira alcançará níveis mais altos e com menos turbulência. Diante do crescimento da economia brasileira e das projeções de aumento da frota de aviões e helicópteros, não existe outro plano de vôo a ser preenchido.

Ricardo Nogueira  
VPE ABAG