



AOPA BRASIL

Desde 1.972, pela aviação geral brasileira.

Quem somos e o que representamos?



- A AOPA Brasil existe, no Brasil, desde 1.972.
- Fazemos parte de uma rede internacional, presente em 72 países. Juntos, trabalhamos pelo desenvolvimento da aviação geral, um segmento que só no Brasil congrega mais de 11.000 aeronaves e mais de 20 mil aviadores.
- Todo o nosso Conselho e Diretoria é formada por empresários e profissionais liberais de sucesso em suas áreas, apaixonados pela aviação, conhecedores e estudiosos das mais diferentes áreas do conhecimento. O nosso Conselho e Diretoria são formados exclusivamente por voluntários, que atuam técnica e institucionalmente.
- Não representamos interesses particulares, mas da aviação. Não trabalhamos por favores nem benesses. Somos uma associação pró-progresso, pró-mercado e pró-aviação saudável.
- Trabalhamos ativamente em diversos grupos técnicos junto a ANAC, SAC e DECEA. Somos participantes cofundadores do BGAST – Brazilian General Aviation Safety Team, capitaneado pela ANAC.

As nossas crenças



- A AOPA Brasil acredita que todos tem o interesse genuíno em ver a nossa aviação cumprindo seu papel para o desenvolvimento nacional. **Não há progresso sem asas.**
- O setor representado pela AOPA Brasil (Aviação Geral, especialmente a leve) é parte indissociável do sistema aéreo de qualquer nação desenvolvida. Um sistema aéreo é saudável quando harmoniza todos os segmentos, particularmente a Aviação Geral e a Aviação Regular, que podem e devem coexistir.
- Todos os atores empresariais desse setor estão no negócio para buscar rentabilizar os seus investimentos. A AOPA Brasil nunca atuou pedindo favores. Gerida por voluntários, a AOPA Brasil não faz *lobby*, em busca de privilégios para quem quer que seja. **Nosso compromisso é com a aviação, como entendemos ser o de todos.**
- Os cinco sinais de uma aviação saudável:
 - Crescimento consistente da frota, seja de aviação leve, executiva, taxis aéreos e comercial
 - Crescimento no movimento de todos os segmentos da aviação, nos aeroportos e no espaço aéreo
 - Redução no número de incidentes e acidentes aéreos, particularmente nas fatalidades
 - Interesse crescente dos jovens por ingresso no setor, seja como pilotos, mecânicos, controladores ou engenheiros
 - Atratividade do setor, com aumento na oferta de serviços, uso de novas tecnologias, aeronaves e serviços privados ou de massa



Aviação Geral: os números falam por si só.



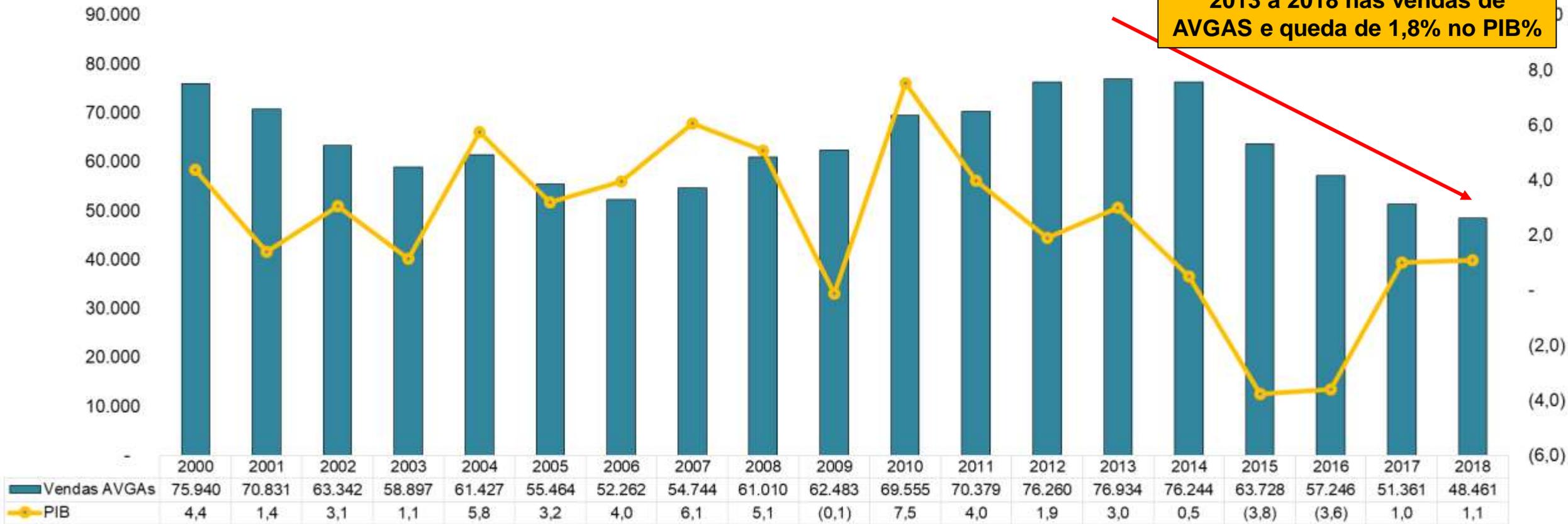
Evolução da Frota brasileira de Aeronaves



Vendas Anuais de AVGAs no Brasil



Vendas Anuais de AVGAs em m³ x Variação do PIB%
 Fonte: ANP - Agência Nacional de Petróleo e IBGE



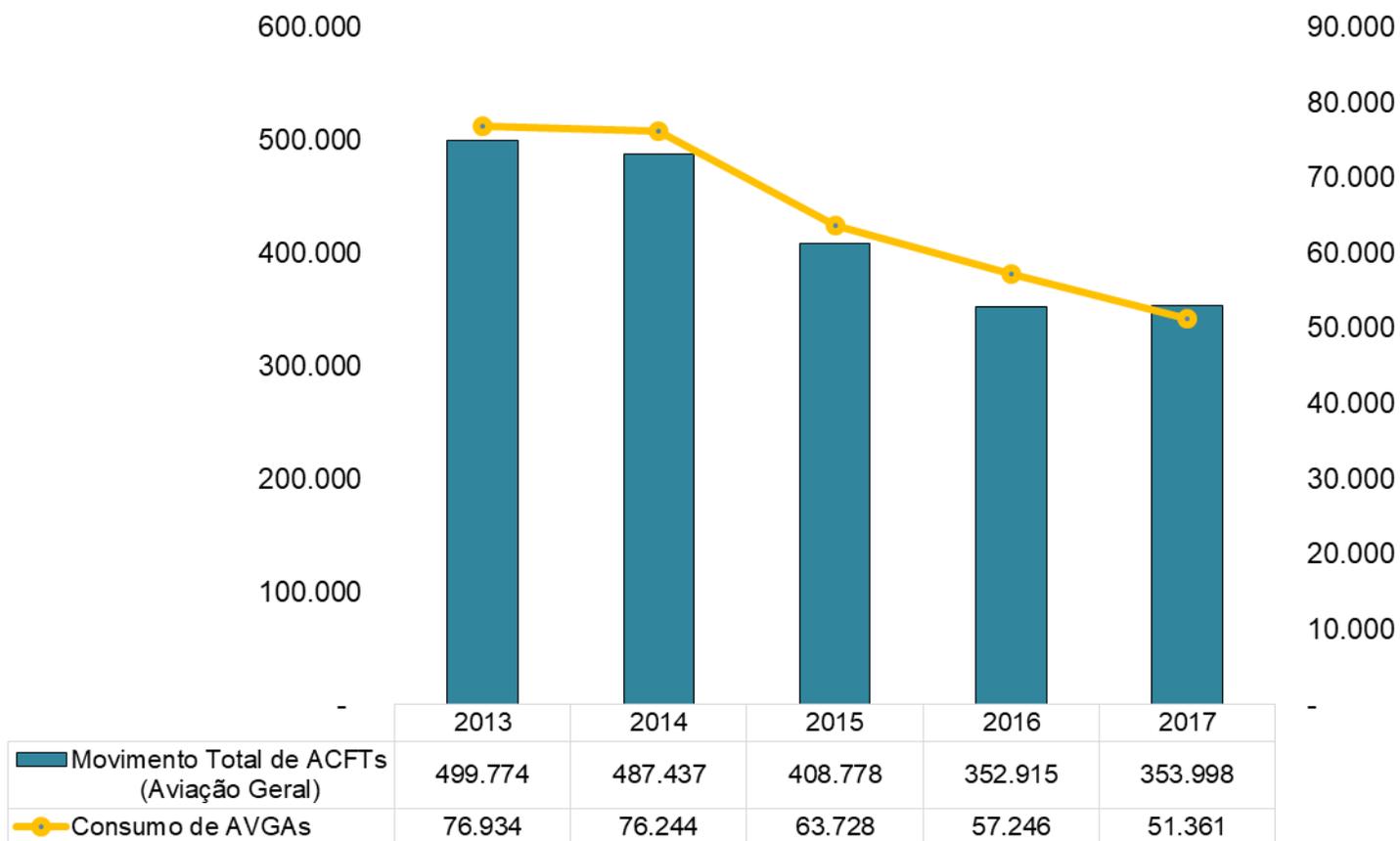
Queda acumulada de 59% de 2013 a 2018 nas vendas de AVGAS e queda de 1,8% no PIB%

Movimento da Aviação Geral em Amostra de Aeroportos e Venda de AVGAs



Movimento Total de Aeronaves da Aviação Geral x Venda de AVGAs

Fonte: Anuário da Infraero, 2017 e ANP - Agência Nacional do Petróleo



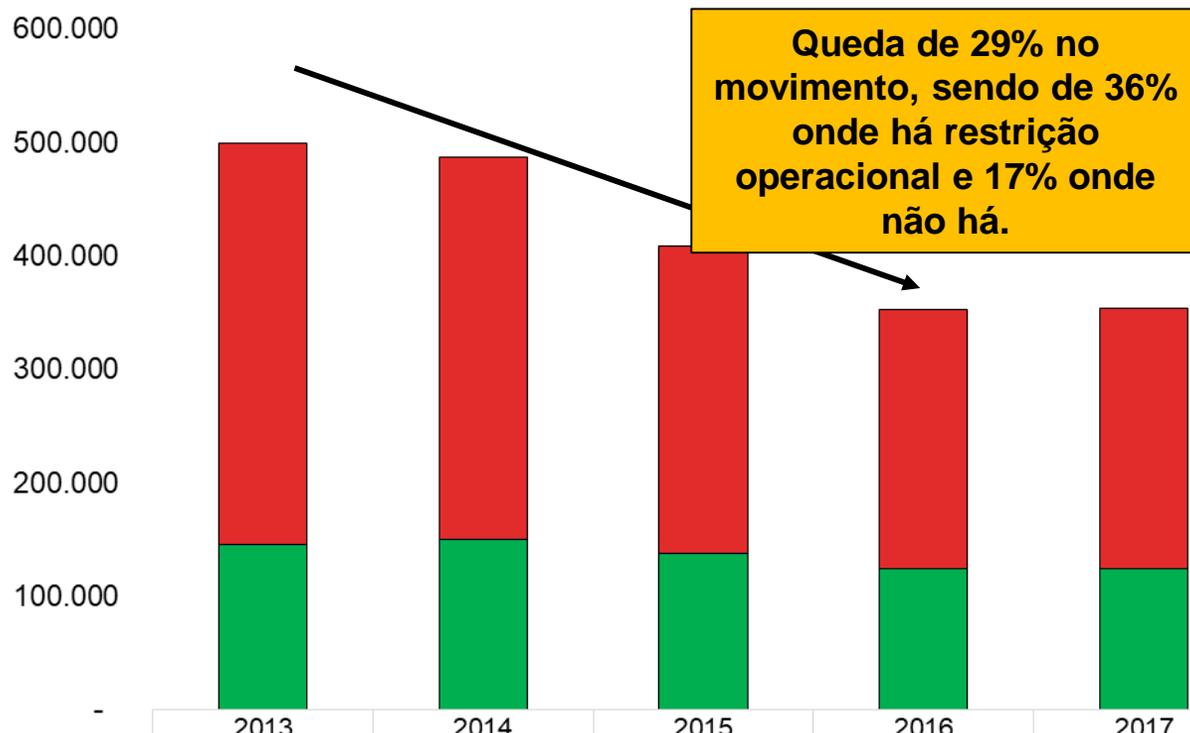
- A queda no movimento de aeronaves da aviação geral nos aeroportos analisados foi de 33% em 5 anos. É maior ainda se incorporados os dados de 2018 e 2019.
- O movimento total de aeronaves da aviação geral e o consumo de AVGAs, na série de 2013 a 2017 demonstram correlação de +0,98 (quase perfeita).
- Essa redução dos movimentos se deu por três fatores fundamentais: restrições operacionais – acesso a estacionamentos, preços dos combustíveis e recessão econômica.

Movimento nos Aeroportos e Restrições Operacionais



Movimento Total de Aeronaves da Aviação Geral
(Aeroportos com e sem Restrição Operacional)

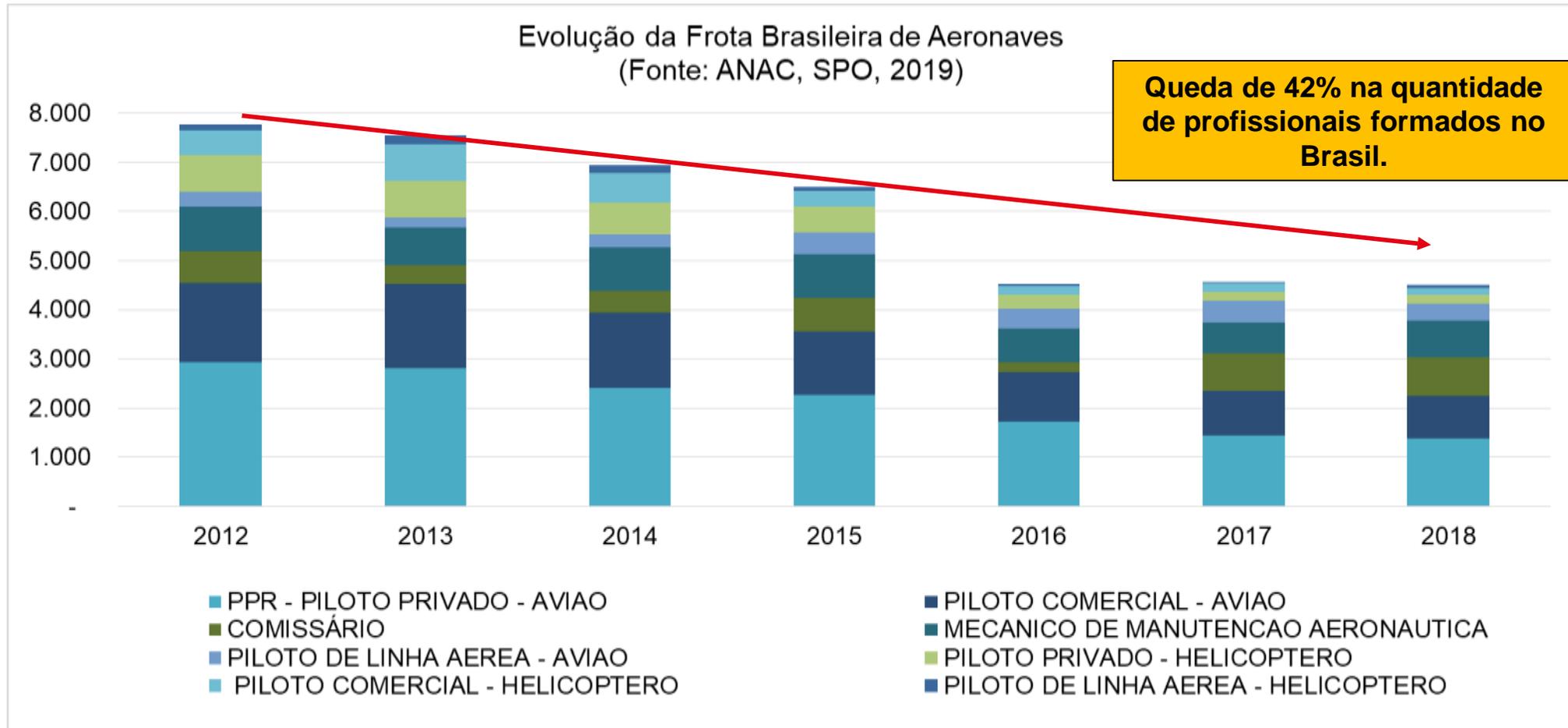
Fonte: Anuário da Infraero, 2017 e AISWEB, DECEA



■ Aeroportos c/ Restrição	353.729	337.227	271.018	228.012	229.616
■ Aeroportos s/ Restrição	146.045	150.210	137.760	124.903	124.382

- Entre o pico no total de movimentos, observado em 2013 e o vale, em 2016, houve redução de 29% no volume de operações de aeronaves da aviação geral, nos aeroportos selecionados.
- Nos aeroportos em que há restrições operacionais a queda foi de 36%, enquanto nos aeroportos sem restrições operacionais, a queda foi de 17%.
- Pode-se inferir que as restrições operacionais resultaram em pelo menos 19 p.p. menos de operações, ao redor de 54 mil operações por ano ou o equivalente a 270 mil operações na série histórica de 5 anos, avaliada.

Impacto na formação de gente



Destruição da cadeia de negócios



Fechamento de Oficinas



Fechamento de Escolas



Saída de abastecedores



Venda ou sucateamento
de Aeronaves



Pátios vazios



Baixa atratividade para todo
o setor

Comparativo de Preços – Referências Internacionais



Aeroporto	Taxa de Pouso	Estacionamento 24 Horas	Taxa de Pouso + 24 Horas Consumidas
SBRJ (Santos Dumont)	R\$ 168,91	R\$ 547,68	R\$ 716,59
SBJV (Joinville)	R\$ 168,91	R\$ 547,68	R\$ 716,59
SBBI (Bacacheri)	R\$ 77,27	R\$ 606,96	R\$ 684,23
SBUF (Paulo Afonso)	R\$ 77,27	R\$ 606,96	R\$ 684,23
SBJD (Jundiaí)	R\$ 73,31	R\$ 576,00	R\$ 649,31
SBAE (Bauru - Arealva)	R\$ 96,98	R\$ 547,68	R\$ 644,66
SBMT (Campo de Marte)	R\$ 96,98	R\$ 547,68	R\$ 644,66
SBLO (Londrina)	R\$ 96,98	R\$ 547,68	R\$ 644,66
SBUL (Uberlândia)	R\$ 96,98	R\$ 547,68	R\$ 644,66
SBPK (Pelotas)	R\$ 96,98	R\$ 547,68	R\$ 644,66
SBDN (Presidente Prudente)	R\$ 96,98	R\$ 547,68	R\$ 644,66
KORD (O'Hare International)	R\$ 340,39	R\$ 129,68	R\$ 470,07
SDUB (Ubatuba)	R\$ 44,82	R\$ 271,20	R\$ 316,02
KTEB (Teterboro)	R\$ 82,88	R\$ 214,50	R\$ 297,38
KPWK (Chicago Executive)	R\$ 214,50	R\$ 78,00	R\$ 292,50
KORL (Orlando Executive)	R\$ 202,80	R\$ 78,00	R\$ 280,80
KCDW (Essex County)	R\$ 136,50	R\$ 78,00	R\$ 214,50
SDAM (Amarais)	R\$ 44,82	R\$ 164,64	R\$ 209,46
SBKP (Internacional de Campinas)	R\$ 150,09	R\$ 39,60	R\$ 189,69
KISM (Kissimmee Gateway)	R\$ 109,20	R\$ 70,20	R\$ 179,40
KFXE (Fort Lauderdale Executive)	R\$ 58,50	R\$ 117,00	R\$ 175,50
KFLL (Fort Lauderdale Hollywood International)	R\$ 97,50	R\$ 46,80	R\$ 144,30
LFMD (Cannes - Mandelieu)	R\$ 77,75	R\$ 65,92	R\$ 143,67
KLDJ (Linden)	R\$ 58,50	R\$ 78,00	R\$ 136,50
KLEE (Leesburg International)	R\$ 58,50	R\$ 46,80	R\$ 105,30
KDAB (Daytona Beach)	R\$ -	R\$ 58,50	R\$ 58,50

Praticamente todos os aeroportos norte-americanos anulam tarifas a partir de 35 litros de AVGAs adquirido

Fontes de Tarifas: AOPA USA, RampFee, Infraero, DAESP, VOA-SP e Viracopos.

Verificou-se preço da taxa de pouso e 24 horas de estacionamento, desprezando, em todos os casos, as 3 (três) horas de gratuidade após o pouso. Também não se considerou, para efeito do estudo, os descontos que chegam à gratuidade de tarifas, no caso dos aeroportos estrangeiros, em contrapartida a aquisição de cota de combustível no aeroporto.

Em todos os casos usou-se como referência aeronave monomotora, tipo SR-22.

Foram selecionados aeroportos internacionais com ampla infraestrutura de apoio para navegação, aproximação, pouso, taxi e decolagem. Todos os casos internacionais se referem a aeroportos com pelo menos uma pista equipada para procedimento de precisão (ILS CAT II).

Câmbio: 1USD = R\$ 3,90

Propostas da AOPA Brasil, apresentadas em 17/04/19 para a Infraero (extensível a todos os administradores)



- Vamos testar a retomada do negócio! Pátios vazios não valem nada para ninguém, além de destruir valor do pagador de impostos que viabilizou a existência do ativo. **A Infraero foi quem primeiro e mais genuinamente se interessou em encontrar soluções conjuntas.**
- **VIABILIDADE DE ACESSO**: Retirada de toda e qualquer restrição operacional que atribua poder discricionário aos administradores aeroportuários locais para regular a oferta de vagas. “Reserva antecipada de pátios” é inútil quando os pátios estão vazios e abre a porta para todo tipo de desvio do uso de bens públicos.
- **PREÇOS RAZOÁVEIS**: Revisão da precificação final para estacionamento de aeronaves da aviação geral: a nossa proposta é de ajuste das tarifas de modo a testar preços equivalentes a 2 vezes o que vinha sendo cobrado pelo estacionamento de aeronaves em seus pátios, antes dos aumentos decorrentes da Resolução 432, com aumento adicional de 4 vezes a partir do 5º dia de permanência em solo.
- **TRANSPARÊNCIA**: Divulgação geral e irrestrita de quantas e quais são as posições de estacionamento disponíveis para aeronaves da aviação geral em seus aeroportos e seus respectivos preços, para isso fazendo uso de publicações oficiais, NOTAMs e aplicativos gratuitos disponíveis no mercado e utilizados por milhares de pilotos, em todo o Brasil.
- **EFICIÊNCIA**: Autorização de uso de áreas não pavimentadas ou de menor conveniência para os usuários, em seus aeroportos, para aeronaves com Peso Máximo de Decolagem igual ou inferior a 5.700kg, desde que tenham capacidade de estacionar e sair por meios próprios, quando as demais vagas já estiverem ocupadas.



- Os últimos anos não foram favoráveis para a aviação geral.
- Um país que escolhe sufocar a sua aviação geral, escolhe destruir um setor estratégico para um território continental, que depende da aviação para se manter próspero e integrado. O celeiro dessa indústria é a aviação geral.
- O sufocamento pode ser feito por excesso ou erros regulatórios, processos equivocados de desregulamentação, distância do mundo das operações, falta de visão de escala e de abundância econômica, bem como abusos econômicos ou operacionais, praticados por quem detém posição estratégica, como os administradores aeroportuários.
- Porém, o país ainda tem tudo para sua aviação dar certo: há uma frota enorme, há mão de obra, há aeroportos, há uma Agência cada vez mais forte, há um Executivo pró-mercado e pró-desenvolvimento e acreditamos haver boa fé da maior parte dos líderes desse setor.



AOPA BRASIL

Desde 1.972, pela aviação geral brasileira.