**Até quando? Precisamos perder a conectividade para acreditar?**

*Em meio a diversos desafios, a indústria aérea está emitindo sinais de que precisa ser vista como uma atividade essencial*

\*Por José Ricardo Botelho, CEO da Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo - ALTA\*

No cenário atual, a indústria aérea brasileira apresenta sinais evidentes de que necessita de oxigênio para garantir sua sustentabilidade. Neste imenso país, o setor enfrenta adversidades significativas que transcendem uma única empresa, abrangendo questões fundamentais que atingem não apenas as companhias aéreas já estabelecidas, mas também aquelas que desejam entrar no mercado e a própria população.

De 2010 a 2022, as companhias aéreas no Brasil acumularam um prejuízo expressivo de 54 bilhões de reais, com apenas três anos de lucro líquido (2010, 2017 e 2019). Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC - os números para o período de janeiro a setembro de 2023 indicam um prejuízo de 1,5 bilhão de reais. Estamos diante de uma realidade que exige ação imediata para reverter o quadro. E todos estão emitindo os mesmos sinais de alerta: os custos operacionais, judicialização, segurança jurídica para investimento e ausência de uma visão estratégica para um serviço publico essencial em um país continental como o Brasil.

Os desafios operacionais da aviação, notadamente o combustível, que representa 40% desses custos, têm sido um fator determinante para a inviabilidade econômica das empresas. É intrigante perceber que, ao precificar o QAV (querosene de aviação), seja utilizada a fórmula do PPI sobre 100% do combustível distribuído, mesmo que 92% seja produzido internamente no Brasil. Até quando os milhões de brasileiros serão sacrificados por isso? Por que não se debruçar sobre o problema de maneira real e buscar uma solução adequada? Essa disparidade requer uma análise aprofundada, especialmente quando se considera o impacto direto nos custos operacionais das companhias aéreas. Não falamos apenas da viagem a negócio, mas o turismo no país também não consegue desenvolver todo o seu potencial. Um país, lindo, com riquezas naturais diversas e únicas, termina impedido de que tudo isso esteja a apenas um voo de distância.

Em 2020, a promulgação da Lei 14.034 trouxe consigo importantes medidas, incluindo a introdução do artigo 251-A no Código Brasileiro de Aeronáutica. Esta legislação estipulou a obrigatoriedade de comprovação do dano extrapatrimonial em situações de falhas contratuais no transporte. Contudo, paira a dúvida sobre até quando as decisões judiciais deixarão de aplicar essa legislação de maneira consistente. É inegável a existência de insegurança jurídica no país. Na realidade, essa instabilidade tem se tornado um obstáculo à entrada de novas empresas estrangeiras no mercado brasileiro, as quais poderiam trazer investimentos significativos e impulsionar o setor aéreo.

Quanto ao impacto interno, persiste a questão de até quando as empresas nacionais serão culpadas por supostos nexos causais inexistentes, alegando-se "risco do negócio"? Responsabilizar essas empresas por eventos como chuvas, tempestades e fechamento do espaço aéreo não faz sentido, especialmente quando a decisão de não voar é tomada visando a preservação de vidas. Algo está errado quando o Brasil lidera em número de ações judiciais no mundo, e uma indústria de "sites abutres" é fomentada para promover litígios, mesmo com as companhias nacionais sendo reconhecidas entre as mais pontuais do planeta. Isso contraria princípios básicos do direito.

É fundamental que o sistema judiciário adote uma abordagem coesa em relação à Lei 14.034. Isso não apenas fortalecerá a segurança jurídica, mas também aliviará a carga sobre o sistema judicial, trazendo benefícios para toda a sociedade. No final das contas, está se perpetuando uma injustiça que prejudica a própria sociedade que se pretende proteger. Até quando continuaremos a negligenciar uma visão sistêmica do problema, em escala nacional?

Durante a pandemia, enquanto outras nações investiram em sua aviação, no Brasil não houve qualquer ajuda financeira. E, esclareça-se, ninguém estava pedindo doação, mas medidas de mercado que pudessem permitir a sobrevivência de um setor vital para o país. O Brasil precisa reconhecer a importância da conectividade para o seu desenvolvimento. Os indícios são evidentes, e é imperativo despertar para a necessidade de medidas urgentes. Brigar contra os fatos não é produtivo. A complexidade da situação aumenta a cada dia, e culpar unilateralmente um dos lados não é justo. A passividade pode comprometer todo o sistema, e a história nos ensina que medidas de última hora nem sempre possuem a racionalidade que um setor de capital intensivo necessita.

Sem uma infraestrutura aérea robusta, o crescimento econômico e as condições de vida ideais tornam-se inatingíveis. É o momento de enfrentar esses desafios de maneira direta, afastando o populismo e as promessas vazias, pois a falta de apoio ao setor afeta a todos. Pagar para ver não fará bem à sociedade brasileira.  Não estamos em busca de soluções mágicas ou uma bala de prata, mas é hora de fazer um esforço coletivo para olharmos com orgulho para o céu, admirando a herança de Santos Dumont. Isso não é mera retórica, basta observar o valor atribuído pelo país dos irmãos Wright, onde até a legislação relacionada à recuperação judicial é mais segura do que a brasileira e é buscada por todos. O que falta neste país que possui quase o mesmo PIB da França, da Itália, Rússia, maior que Australia, Espanha, dentre outros, ter a mesma conectividade? Vamos pensar? Porque apenas 0,5% dos brasileiros acessam o transporte aéreo? Vamos pensar?

Um setor aéreo saudável é um motor essencial para o progresso. Mesmo diante das dificuldades, a aviação desempenha um papel crucial para o turismo brasileiro, contribuindo para os 7,8% do PIB que esse setor representa. Além disso desempenha um relevante papel social, exemplificado pelo transporte gratuito de 5.820 itens para transplantes (órgãos, tecidos, equipes e materiais, entre outros) em 2023, de acordo com dados da Central Nacional de Transplantes (CNT). Precisamos trabalhar juntos: governo, cadeia produtiva e empresas para superar os obstáculos, garantindo que o Brasil voe cada vez mais alto. É recomendável que se escute o som deste motor antes que a conectividade do país seja comprometida de maneira insustentável.

**Mini bio:** CEO da Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo ALTA) e ex-Diretor Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Atuou como Representante na Delegação Diplomática Brasileira (BRASMONT) na ICAO (International Civil Aviacion Organization). Formado em Direito pela Universidade Católica de Salvador, é graduado pela Academia Nacional do FBI e pós-graduado em Ciências Criminais e Gestão Pública. Como Secretário Nacional de Segurança para Grandes Eventos (Ministério da Justiça), foi responsável pela preparação dos planos de segurança e orçamento do Brasil para a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.