



NEWS

No: 32

Garantindo o futuro da aviação com regulamentações mais inteligentes, padrões globais e infraestrutura

4 de junho de 2018 (Sydney) – A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - *International Air Transport Association*) pediu aos governos que facilitem o crescimento da conectividade global, evitando a rerregulamentação, mantendo a integridade dos padrões globais e resolvendo problema da crise de capacidade.

O apelo foi feito no Relatório do Diretor Geral da IATA sobre a Indústria de Transporte Aéreo na 74ª Assembleia Geral Anual da IATA e na Cúpula Mundial do Transporte Aéreo.

“Na missão principal da aviação de fornecer conectividade segura, confiável, acessível e sustentável, nossa indústria está cada vez mais forte. E com níveis “normais” de lucratividade, estamos fornecendo os benefícios da aviação de forma ainda mais ampla. Mas há desafios. A regulamentação mais inteligente precisa combater a tendência de rerregulamentação gradual. Os padrões globais devem ser mantidos pelos estados que os estabeleceram. E precisamos encontrar soluções eficientes para a iminente crise de capacidade”, disse Alexandre de Juniac, Diretor Geral e CEO da IATA.

Rerregulamentação

A desregulamentação da indústria de transporte aéreo, que começou em 1978 nos Estados Unidos, provocou mudanças globais que permitiram a disseminação dos benefícios do transporte aéreo. A concorrência viu o preço da conectividade aérea cair, tornando o transporte aéreo muito mais acessível. Em 1978, uma pessoa normal voava uma vez a cada 6,6 anos. Hoje a média está mais próxima de uma vez a cada dois anos.

Porém, a tendência de rerregulamentação coloca em risco os ganhos da desregulamentação. Citando ações regulatórias no mundo todo, Alexandre de Juniac observou que a regulamentação superabrangente agora inclui tentativas de impor regras à compensação de passageiros, designações de assentos, opções de ingressos que podem ser oferecidas aos consumidores e preços cobrados por vários serviços secundários.

“As regulamentações devem agregar valor. Ao avaliar isso, os reguladores devem reconhecer o poder da concorrência e das mídias sociais na proteção dos interesses dos consumidores. Os governos não devem distorcer a eficácia do mercado com regulamentações que tentam adivinhar o que os consumidores realmente querem”, disse Alexandre de Juniac.

Esse é o espírito da campanha de “regulamentação mais inteligente” da IATA, que pede aos governos que se alinhem aos padrões globais, levem em consideração as opiniões do setor e analisem o custo-benefício da regulamentação. Alexandre de Juniac observou que um dos desenvolvimentos regulatórios atuais mais animadores é a revisão abrangente das

regulamentações comerciais dos Estados Unidos, que tem como objetivo manter apenas aquelas em que os benefícios superam os custos tanto para os passageiros quanto para o setor.

Padrões globais

Alexandre de Juniac pediu uma forte defesa dos padrões globais que orientam o desenvolvimento seguro e eficiente da aviação. “Devemos pedir atenção aos governos. É inaceitável que os padrões globais estejam sendo ignorados pelos próprios governos que os criaram”, disse ele.

Alexandre de Juniac citou vários exemplos:

- A Índia tributa passagens internacionais, violando as resoluções da OACI.
- Os estados estão planejando novos impostos ambientais, mesmo que o Esquema de Compensação e Redução de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA), patrocinado pela ICAO, esteja prestes a ser implementado como medida baseada no mercado global para o gerenciamento de emissões.
- Quase duas décadas após o acordo feito na Convenção de Montreal de 1999, ele ainda não foi universalmente ratificado. Suas modernizações importantes são aplicadas em apenas 130 estados.
- Não há 100% de conformidade com os requisitos do Anexo 13 da Convenção de Chicago para investigações completas de acidentes. Dos cerca de 1.000 acidentes na última década, apenas cerca de 300 investigações de acidentes foram concluídas com relatórios publicados.
- O Anexo 17 da Convenção de Chicago estabelece os requisitos básicos de segurança. Mas as auditorias da OACI mostram que apenas 28% dos estados atendem a tais requisitos. Além disso, 37% dos estados não possuem resoluções para questões de segurança.

Infraestrutura

A IATA pediu aos governos que encontrem soluções sustentáveis para garantir a infraestrutura necessária para atender à crescente demanda por conectividade.

“Estamos em uma crise de capacidade. E não vemos o investimento necessário em infraestrutura aeroportuária para resolvê-la. Os governos lutam para realizar as construções, mas como estão sem dinheiro, muitos estão buscando soluções no setor privado. Precisamos de uma maior capacidade aeroportuária. Mas temos que ter cautela. É errado achar que a privatização será uma solução mágica”, disse Alexandre de Juniac.

A privatização da infraestrutura aeroportuária não atende às expectativas das companhias aéreas. “Como clientes de muitos aeroportos controlados pelo setor privado, as companhias aéreas têm várias experiências negativas. Os viajantes também sentem esse problema. De acordo com a Skytrax, cinco dos seis principais aeroportos preferidos dos passageiros são controlados pelo setor público. Motivados pela frustração dos nossos membros, fizemos nossa própria avaliação do desempenho dos aeroportos. Os aeroportos privatizados são definitivamente mais caros. Mas há pouca diferença nos níveis de eficiência ou investimento quando comparados aos aeroportos controlados pelo setor público”, disse Alexandre de Juniac.

Os resultados das privatizações de aeroportos contrariam os resultados da privatização das companhias aéreas, que observaram redução significativa no custo das viagens. As companhias aéreas não aceitam que a privatização de aeroportos cause aumento de custos. Assim como os consumidores ou eleitores. Como a infraestrutura de transporte mais cara e, portanto, menos competitiva, pode ser um objetivo da política pública?” disse Alexandre de Juniac.

Embora a pesquisa da IATA não tenha revelado uma solução única para garantir infraestrutura aeroportuária suficiente, adequada e acessível, o estudo mostrou experiências positivas para consumidores e companhias aéreas com variações de corporatização.

A 74ª Assembleia Geral Anual da IATA discutirá uma resolução do problema de privatização da infraestrutura aeroportuária, convidando os governos a:

- Concentrem-se nos benefícios econômicos e sociais de longo prazo de um aeroporto com operações eficazes, como parte da infraestrutura crítica do país.
- Tirem lições das nossas experiências positivas com a corporatização, novos modelos de financiamento e alternativas para aproveitar a participação do setor privado.
- Tomem decisões bem pensadas sobre modelos operacionais e de propriedade para proteger os interesses dos consumidores, e
- Garantam os benefícios da infraestrutura aeroportuária competitiva com regulamentações rigorosas.

[Leia os comentários de Alexandre de Juniac no Relatório da Indústria de Transporte Aéreo.](#)

– IATA –

For more information, please contact:

Corporate Communications (Sydney)

Tel: +61292157380

Email: corpcomms@iata.org

Notes for Editors:

- The 74th IATA Annual General Meeting and World Air Transport Summit is bringing some 1,000 delegates and media to Sydney, Australia, 3-5 June. Visit the [AGM Press Room](#) for the latest updates and multimedia content and look for AGM discussions on social media using [#IATAAGM](#)
- IATA (International Air Transport Association) represents some 290 airlines comprising 82% of global air traffic.
- You can follow us at <http://twitter.com/iata2press> for news specially catered for the media.