

Projeto do governo prevê que Anac fiscalize menos

Ideia é transferir funções a estados. Para especialistas, é preciso melhorar serviço

O governo está reavaliando a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que deverá perder atribuições para se dedicar mais à regulação do setor aéreo. Atividades de fiscalização consideradas mais burocráticas, como inspeção das condições do aeroporto, situação da pista, cercas e sinalização, por exemplo, podem ser repassadas às autoridades locais e à iniciativa privada. O entendimento é que o leque de competências do órgão é muito amplo e a agência não tem um quadro de pessoal suficiente para executar todas as tarefas previstas na lei, o que tem levado à realização de parte do trabalho por amostragem.

Até o fim deste semestre, a Anac deve definir as funções essenciais que permanecerão sob sua responsabilidade e iniciar um processo de transferência das demais. A Secretaria de Aviação Civil (SAC) defende que o check de pilotos (exames práticos, incluindo simulador de voo) e a concessão e revalidação de brevês sejam feitos por processo semelhante ao adotado pelo Detran em relação à carteira de motorista, com vários procedimentos a cargo do setor privado. Mas a Anac resiste à ideia, alegando preocupação com a segurança, sobretudo na aviação geral (jatinhos e helicópteros), que é menos regulamentada.

Buraco na cerca exige agência

Cabe à Anac fiscalizar todo o setor do transporte aéreo, desde a prestação do serviço pelas companhias até o funcionamento da aviação geral – uma frota de 21.050 aparelhos registrados. O órgão também tem a missão de vistoriar aeronaves e oficinas de

manutenção, certificar peças de aviões e habilitar pilotos.

– A Anac cuida do emplacamento do avião, dá a carteira ao piloto e cuida da estrada – disse uma fonte diretamente envolvida no projeto, numa analogia aos serviços dos departamentos de trânsito.

Cabe à Agência, por exemplo, monitorar o estado de emborrachamento da pista e o nível das ranhuras e homologar implementação de equipamentos e instrumentos de voos mais modernos. Além de outras atribuições incomuns: fezes na pista, que indicam a presença de animais, ou um buraco na cerca do aeródromo exigem a presença da Anac para fechar e reabrir o terminal.

Essas são algumas atribuições que poderão ir para os estados, principalmente para aqueles que têm órgãos reguladores e seguradoras especializadas em avaliação de risco. A proposta é deixar a Anac com estrutura semelhante à de outras agências, como a de Energia Elétrica (Aneel) e a de Transportes Terrestres (ANTT), que não têm fiscais nos estados e sim convênios com o poder local.

Segundo a Anac, a transferência das atribuições deverá ser feita dentro de um cronograma de transição, no prazo mínimo de um ano, e vai exigir treinamento de profissionais. A Agência avalia que não será preciso mexer na legislação, bastando apenas a realização de convênios. Mas isso ainda depende da conclusão do estudo sobre as funções essenciais do órgão fiscalizador.

O projeto prevê ainda a ampliação da rede credenciada pela Anac, como clínicas médicas (para exames médicos periódicos da tripulação), escolas de inglês, contratação de pilotos, engenheiros e oficinas de manutenção de aeronaves. Segundo uma fonte envolvida no assunto, as mudanças são necessárias porque a lei de criação da Anac, instalada em 2006 em substituição ao Departamento de Aviação Civil (DAC), não previa o crescimento

do setor. O órgão nasceu com 2.240 funcionários do extinto DAC, a maioria militares, que já deixaram a Anac, substituídos por concursados.

Atualmente, a Anac tem 1.500 funcionários e autorização para realizar concurso, a fim de preencher cerca de 600 vagas. Com pouco pessoal, a Agência desativou antigos escritórios regionais do DAC e conta hoje com unidades em São José dos Campos, Rio, São Paulo e Brasília, além de núcleos em 22 localidades.

'Falta conhecimento'

Especialistas lembram que o processo de criação da Anac foi tumultuado, pois o DAC vinha sendo esvaziado em pleno caos aéreo, com a falência da Varig e os acidentes envolvendo aviões de Gol e TAM. Mas avaliam que já houve tempo suficiente para que o órgão se preparasse melhor para exercer suas funções.

– A Anac foi instituída em 2005 e instalada em 2006, mas nunca se preparou para exercer suas funções. Se o serviço fosse bom, ela não precisaria transferir atribuições e seria elogiada, o que não ocorre – disse o professor da Escola Politécnica da UFRJ Respício Espírito Santo Júnior.

Um dos problemas, segundo ele, é a falta de profissionais especializados em regulação, com formação em direito e economia, além de engenheiros e fiscais. Para ingressar na Anac, basta ter curso superior.

– Em vez de transferir atribuições, o governo deveria melhorar o desempenho da Anac. Acho que falta conhecimento para a regulação. Tenho ouvido muitas reclamações, de empresas e usuários – disse o professor da Coppe-UFRJ Elton Fernandes.

Órgãos de defesa do consumidor também se queixam da demora da Agência para concluir os processos administrativos e multar as companhias aéreas. Em nota, a Anac afirmou que é o terceiro

órgão em arrecadação de multas e que seu corpo técnico “é altamente qualificado e reconhecido por organismos internacionais de aviação civil”.

Fonte: ORMNews.

Publicado por Folha do Progresso fone para contato Tel. 3528-1839 Cel. TIM: 93-81171217 e-mail para contato: folhadoprogreso@folhadoprogreso.com.br