**Falta de pilotos valoriza o diploma e a experiência**
*Andréa Licht*

*Programa de bolsas da Anac deve formar 213 profissionais*

André Custódio Alves, 28 anos, é aluno do quinto semestre do curso de aviação civil da Universidade Anhembi Morumbi, em São Paulo. Seu sonho de criança, de um dia se tornar piloto comercial, está cada vez mais próximo de se realizar. Em dezembro de 2012, se for aprovado em todas as matérias, André terá, além do diploma de piloto, um emprego garantido. A confiança do jovem no seu futuro profissional se deve à atual carência de mão de obra nesse setor. Uma formação cara e demorada, que custará à sua família a soma de R$ 140 mil, somando o curso e as horas de voo exigidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Há uma década, a aviação brasileira vivia uma crise. O mercado era menor, companhias endividadas estavam falindo e, por consequência, os pilotos enfrentavam demissões coletivas, encontrando emprego no exterior - em países emergentes e onde a legislação permite tripulação estrangeira. Desde então há pilotos brasileiros voando na China, Coreia e Emirados Árabes, entre outros. O Sindicato Nacional dos Aeronautas estima que, hoje, existem 600 pilotos brasileiros voando no exterior.

A formação de piloto varia de acordo com a sua habilitação. Alunos que se preparam para voar numa companhia aérea têm a formação mais cara e o maior número de horas de voo exigidas. Um piloto de helicóptero, por exemplo, deverá desembolsar R$ 70 mil em dois anos, enquanto um piloto executivo, de jatos pequenos, pagará a metade pelo mesmo tempo de curso. A diferença é que o custo de manutenção de um helicóptero é muito mais alto.

Atualmente, o setor vive um ciclo virtuoso, com mais passageiros, novas empresas e linhas. No ano passado, os aeroportos administrados pela Infraero registraram movimento de 154,3 milhões de passageiros. Em 2007, eram 110 milhões de passageiros que circulavam nesses aeroportos.

"Hoje o sistema está no limite", diz Andre Castellini, sócio da consultoria Bain & Company.

Segundo Carlos Eduardo Pellegrino, diretor de operações de aeronaves da Anac, a agência criou em 2008 um projeto de bolsas de estudo no qual 75% dos custos de formação prática de um piloto ou mecânico são subsidiados.

No projeto de bolsas, em 2008 e 2009, por meio de um convênio com 11 aeroclubes do Estado do Rio Grande do Sul, as bolsas da Anac formaram 143 pilotos no prazo de um ano e meio. Boa parte deles já está empregada, segundo a agência, em aeroclubes e outras funções na aviação geral. Em 2010, a Anac lançou dois novos projetos de bolsas: o de pilotos prevê a formação, até meados de 2011, de 213 pilotos, sendo 73 pilotos comerciais e 139 pilotos privados, em oito Estados. Há previsão de lançar bolsas também para pilotos de helicópteros.

Para Fernando Lyra, piloto há 32 anos e presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), que engloba aviões e helicópteros, particulares ou operados por empresas de táxi aéreo, uma proposta mais eficiente para o setor inclui a modernização do currículo profissional, a padronização e o estabelecimento de parcerias com empresas que aproximem a teoria da prática do mercado.

Um exemplo disso está no curso de graduação em ciências aeronáuticas, da PUC do Rio Grande do Sul. Segundo Enio Dexheimer, comandante aposentado da Varig e professor e instrutor de simulador, os alunos estão saindo direto da formatura para as aeronaves. Uma recente parceria com a Azul Linhas Aéreas possibilita que os alunos recém formados ganhem prioridade na seleção. Em dezembro de 2010, 18 recém formados foram encaminhados à Azul.

O curso da PUC - fundado em 1994, em parceria com a Varig - tem duração de 3 anos e custo estimado entre R$ 110 e R$ 130 mil. Na época da crise da Vasp, Transbrasil e Varig mal

conseguiam alcançar 30 novos alunos a cada ano. Desde 2007, são 60 novas inscrições no começo do ano, o que, segundo Dexheimer, faz pensar em abrir um vestibular de inverno com mais 30 vagas. Bons ventos.

**Área de logística tem carências em todos os níveis**
*Vladimir Goitia*

À frente de questões como acesso a recursos para investimento, condições das estradas e falta de veículos e equipamentos, a carência de profissionais preparados para atuar em transportes e logística já é apontada como o maior limitador de crescimento por 42,7% dos empresários do setor, de acordo com pesquisa recente da Associação Nacional do Transporte de Carga & Logística (NTC&Logística).

A preocupação não se restringe à área operacional (transporte em si, responsável por quase R$ 210 bilhões, ou 7% do PIB do setor), mas também à administrativa e gerencial. Segundo a NTC&Logística, o mercado vem exigindo o uso de técnicas e de ferramentas gerenciais cada vez mais sofisticadas.

"Esse tema não é apenas uma preocupação. Já é um fato real", diz Neuto Gonçalves Dias, coordenador técnico da entidade, ao se referir às duas vertentes do problema (operacional e logística). Ele conta que, nos últimos meses, um bom número de empresas comprou novos caminhões, mas não consegue encontrar quem os conduza. Resultado: parte da frota está parada e já há perda de carga.

O coordenador da NTC&Logística avalia que um dos motivos que têm afugentado motoristas carreteiros das empresas transportadoras e, em muitos casos, gerado desistência da profissão é o baixo salário. Soma-se a isso a carga excessiva de trabalho.

Com quase 2,5 milhões de caminhões em circulação no Brasil, calcula-se que haja um déficit de pelo menos 120 mil motoristas.

A Ramos Transporte atribui esse problema a outros fatores também, como falta de interesse do próprio motorista em se qualificar, a não valorização da profissão e a insuficiência de escolas de formação de motoristas.

"Estamos oferecendo cursos de qualificação, plano de saúde extensivo aos dependentes, apoio psicológico e social, além de programas de qualidade de vida, entre outras vantagens", explica Sabrina Azevedo Gomes Figueredo, consultora de Recursos Humanos da Ramos Transporte.

Na área de logística, as empresas vêm investindo, em média, 8,3% de seu faturamento anual em cursos e treinamentos.

O Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), por exemplo, verificou que, nos últimos cinco anos, o mercado de treinamento "in company" cresce 25% ao ano, bem acima dos cursos abertos, também oferecidos pelo Ilos, que tem permanecido num patamar de expansão similar ao do PIB.

"Com a falta de profissionais qualificados, as empresas do setor têm recorrido ao mercado para contratar executivos de outras áreas. Contratam e, depois, capacitam e treinam", conta Mauricio Lima, diretor de Capacitação do Ilos.

O Ilos oferece 20 programas para profissionais de logística, ao custo de R$ 800 até R$ 2,7 mil por mês. Um que tem se destacado é o de internacionalização.

**Fonte: Valor Econômico, São Paulo, 23 fev. 2011, Especial Educação Executiva, p. F2.**

A utilização deste artigo é exclusiva para fins educacionais