

JUSTIFICATIVA

1. Assunto

Proposta de instituição do Programa de Avaliação Dimensional – Selo ANAC que classifica as aeronaves da frota das empresas aéreas que prestam serviços aéreos públicos de transporte de passageiros em operações regulares e regidas pelo RBHA 121.

2. Objetivo

Avaliar a proposta de Programa de Avaliação Dimensional – Selo ANAC nos padrões estabelecidos por esta nota técnica.

3. Anexos:

- a) Projeto Conhecer;
- b) Programa Selo de Avaliação Dimensional ANAC; e
- c) Minuta de Resolução.

4. Discussão

O objetivo do Programa de Avaliação Dimensional – Selo ANAC é fornecer ao usuário do serviço de transporte aéreo público regular uma informação sobre o espaço disponível entre assentos. Esta informação será registrada no sistema de reservas e compras de passagens.

Com base nas conclusões do Relatório Final do Projeto Conhecer e sendo a criação de um selo uma das recomendações deste estudo passo às considerações. O terceiro parágrafo da página 38, do referido estudo relata que *“Os modelos virtuais ilustrados nas figuras 26 a 30 mostram espaços úteis bem confortáveis para os indivíduos situados no percentil 95 da amostra, o que demonstra que independentemente do modelo de assento atualmente utilizado, quando pitches acima de 30 polegadas são empregados, o espaço útil deixa de ser um problema. Logo, se as empresas selecionadas trabalharem com 17 dos 22 modelos de assentos avaliados, com pitch de no mínimo 29 polegadas, elas conseguem atender os indivíduos situados no percentil 95 da amostra. Tal fato corresponderia ao atendimento daqueles indivíduos com estatura de 187,4 cm, e comprimento glúteo Joelho de 67,0 cm. Cabe ressaltar, que os modelos virtuais gerados não contemplam as empresas que detêm 6,82% do mercado da aviação nacional regidas pelo RBHA-121. No entanto, como as aeronaves utilizadas praticamente estão concentradas entre dois fabricantes, Boeing e Airbus,...”*. Por oportuno, informo que, em pesquisa, foi constatado que a única nação a possuir alguma regulação no assunto é o Reino Unido onde o valor mínimo regulamentado para o *“pitch”* é de 26 polegadas.

Do relato acima conclui-se que uma medida de referência para adoção de valores para as categorias do selo em questão seria o *“pitch”*, sendo este definido como a distância de um ponto em um assento e o mesmo ponto na frente deste. Levando-se em consideração que valores de 26 polegadas (66cm), valor adotado pelo Reino Unido com mínimo, adotado como grau mínimo de conforto. A partir desse ponto, podemos intuir que a medida que o *“pitch”* aumenta, cresce o grau de conforto. Admitindo que valores acima de 30 polegadas (76cm) atinjam o grau bastante satisfatórios de conforto, propomos uma classificação por 5 faixas de distâncias declaradas de *“pitch”*, da qual passamos a tratar.

As faixas sugeridas para confecção do selo se dividem em cinco sendo designadas por letras do alfabeto maiúsculas de “A” até “E”, considerando “A” para distâncias maiores ou iguais a 30

polegadas, portanto maior conforto, até “E” para distâncias menores que 27 e maiores que 26 polegadas. As faixas de distâncias sugeridas para as respectivas categorias são:

“A” para valores de “pitch” maiores ou iguais a 30 polegadas (76,0cm);

“B” para valores de “pitch” menores ou iguais que 30 polegadas e iguais ou superiores a 29,0 polegadas (73,5cm)

“C” para valores de “pitch” menores que 29,0 polegadas e maiores ou iguais a 28,0 polegadas (71,0cm).

“D” para valores de “pitch” abaixo de 28 polegadas e superiores ou iguais a 27 polegadas (68,5cm).

“E” para valores de “pitch” abaixo de 27 polegadas e superiores a 26 polegadas (66,0cm).

Considerando o Relatório Final do Projeto Conhecer, no primeiro parágrafo da página 41, lê-se o seguinte *“Outro aspecto associado ao desconforto nas aeronaves pode estar relacionado ao tamanho dos assentos. Em média, os assentos possuem 45 cm de largura em seu encosto. Em contrapartida, 56,12% dos indivíduos estudados possuem largura de ombros entre 45 a 50 cm e 12,97% acima de 50,0 cm. Em termos práticos é quase impossível dois homens sentarem lado a lado sem que ocorra desconforto, pois, um não terá como ocupar o assento de forma correta. O que significa dizer que, na maior parte dos casos, um dos indivíduos terá que ficar de lado no assento. Por fim, é importante destacar que a questão do desconforto envolve um somatório de aspectos, não se limitando ao espaço entre assentos. Assim, é possível especular que o conforto esteja relacionado à associação entre as características morfológicas da população, o espaço útil disponível entre os assentos, a ergonomia do assento e o tempo de permanência do indivíduo na posição sentada.”* Assim sendo, é recomendado que o selo fosse levada em conta a largura dos assentos, a configuração das fileiras (quantidade de assentos contíguos) e o tempo total da viagem. Neste momento, a classificação pela largura do assento seria inócua, pois a maioria dos assentos, em classe econômica, dos fabricantes estudados possuem largura de 45cm e, ainda, não atendem a mesma percentagem da amostra (P95) considerada no estudo. Quanto ao tempo de viagem, este é um parâmetro importante a ser considerado, pois a percepção de conforto pelo passageiro se deteriora quanto maior for o tempo de voo. Porém para a adoção deste critério seriam necessários estudos específicos nesta área.

A adesão ao SELO DIMENSIONAL pelas empresas regidas pelo RBHA 121 seja voluntária e feita através de solicitação à ANAC, via relatório de uma oficina de manutenção aeronáutica certificada pela ANAC.

Caberá a oficina analisar o pedido e classificar cada aeronave da empresa baseada no “pitch” declarado (conforme o mapa da aeronave). Será considerado para classificação o menor valor dos “pitch” para uma mesma aeronave, naquelas que possuem mais de uma configuração. Os selos serão confeccionados pelas empresas seguindo o padrão estipulado pela ANAC, conforme o programa.

Outra consideração é que as empresas participantes deverão ter no seu sistema de reserva e compra de passagens aéreas, o selo dimensional e a etiqueta. O selo poderá ser exposto pela empresa em suas instalações, escritórios, balcões de despacho, aeronaves e materiais de propaganda sempre mantendo a devida correlação com o tipo de aeronave com a qual o passageiro viajará.

Finalmente, o caráter do SELO DIMENSIONAL deve ser apenas informativo, sendo que a decisão de sua utilização pelas empresas deve gerar um aumento no espaço entre as poltronas no curto prazo.

5. Conclusão

Com base na discussão acima recomendo a criação do Selo Dimensional conforme as faixas discriminadas na discussão acima e conforme modelos a serem desenvolvidos.