

## SUBCOMISSÃO DA AVIAÇÃO CIVIL DO SENADO - PIONERISMO E OUSADIA



A aviação civil brasileira desde o início da desmilitarização de sua gestão há pouco mais de seis anos, tenta se adaptar a uma administração civil. As dificuldades encontradas pela Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, e mesmo pela Secretaria da Aviação Civil, SAC, vem perdurando, ao passo em que a ausência de investimentos em pessoal e infraestrutura, coloca em cheque praticamente todos os setores da aviação civil.

A cultura praticada pelo Departamento de Aviação Civil, DAC, deixava aparente que o mesmo se encarregava de resolver todas as partes do sistema, cuja meta era a integração e a segurança nacional, deixando a aviação civil como reserva mobilizável em caso de necessidade. O DAC foi extinto e com o mesmo, o último planejamento de uma política pública de longo prazo para o setor, datada ainda da década de 1960, mas que logrou criar a segunda maior aviação geral do planeta e os marcos regulatórios que a vigem até a atualidade, como a Lei do Aeronauta (Lei 7.183/84) e o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). Assim, a criação de um novo marco regulatório e a formulação de uma nova política pública para a aviação com um desenho industrial e globalizado, estabelecendo metas claras para os próximos anos, era algo ansiado por todos os aviadores.

A oportunidade viria de uma confluência de fatores nas quais a atuação de diversas associações, especialmente a da Associação Brasileira de Táxis Aéreos, ABTAer, faria com que a aproximação com diversos senadores desse início ao debate quanto as medidas que surtiriam efeitos de longo prazo para o setor aéreo. Nessas visitas e buscas por apoio parlamentar, um Se-

nador percebeu de maneira especial a situação, tendo a princípio convidado o Consultor da ABTAer para auxiliá-lo nos trabalhos do Projeto de Lei que visa adequar a carga horária dos aeronautas. Era o Senador Vicentinho Alves do PR do Tocantins, que, como piloto da aviação geral (filho de um piloto) e proprietário de táxi aéreo, entendeu a importância de estabelecer uma interlocução direta entre aviadores, órgãos públicos da aviação civil, o Legislativo e o Executivo. Assim foi nascido a Subcomissão Temporária da Aviação Civil (CISTAC), criada no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura e Serviços do Senado Federal (CI), com a proposta de debater junto a todas as categorias, em diversas audiências públicas, que também acontecerão nas cinco regiões do Brasil, os problemas e as propostas para nossa aviação, com o objetivo de formular uma nova política pública, que contemple um cenário de crescimento da aviação para os próximos anos.

Desse trabalho será elaborado um relatório final que será apresentado à Presidência da República, devendo surtir um Projeto de Lei ou uma Medida Provisória, devendo ainda todos os projetos que envolvam a aviação nas casas legislativas serem encaminhados à CISTAC.

Pela primeira vez a aviação civil brasileira é debatida tecnicamente em todas as suas vertentes dentro da mais alta instância parlamentar do país, atendendo assim as expectativas quanto à criação de um foro que unisse acadêmicos, empresários e autoridades, sendo que ainda será necessário estabelecer uma entidade para de assegurar a ligação permanente entre o governo e o setor, a qual será apresentada nos próximos artigos.

---

Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, professor de Direito Aeronáutico Internacional e Nacional da PUC-GO, Consultor da Associação Brasileira de Táxis Aéreos e Conselheiro da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra, Delegacia de Goiás

---