

# AO FUTURO PRESIDENTE: A AVIAÇÃO QUE PRECISAVA ACONTECER – PARTE 2

TO THE FUTURE PRESIDENT: THE AVIATION THAT NEEDED  
TO HAPPEN – PART 2



GEORGES FERREIRA

Há quatro anos, escrevi um artigo sobre as condições de nossa aviação para a Revista Voar na Amazônia Brasil, endereçado ao candidato que fosse vitorioso nas eleições passadas para Presidente da República, no qual, ademais de críticas, propunha soluções. Contudo, verifico a necessidade de reiterar aquelas palavras, pois pouco melhorou para a aviação geral e principalmente para os táxis aéreos.

A Anac – Agência Nacional de Aviação Civil avançou quanto à regulamentação do aerodesporto, vem advertindo os operadores antes de meramente multar e busca concluir os trabalhos voltados à simplificação das regras para os prestadores dos serviços aéreos públicos, especialmente para aqueles não regular.

Enquanto isso, taxas e tarifas aeroportuárias são reajustadas aos patamares de 1000%, segue o pesadelo dos prazos para a entrada de uma aeronave nas especificações operativas dos táxis aéreos, que cumprem contratos com o governo para o atendimento às populações vulneráveis na Amazônia e outros rincões e que, cumprindo essa missão, são multados por operarem em pistas não certificadas/

registradas, mesmo a administração pública ciente quanto a tanto.

Os combustíveis, que já eram caros, estão se tornando um óbice para o setor. Seus preços chegaram a receber reajustes semanais, com aumento acumulado de 35% para a gasolina de aviação e 22% para a querosene em menos de um ano. A AVGAS ora custa quase R\$ 11,00 em Estados como o Acre e outras localidades da Amazônia. Discutir esse assunto com qualquer político, se tornou um verdadeiro tabu, ao passo em que a arrecadação de impostos com sua venda, está em queda ante a menor quantidade de volume comercializado.

Como resultado, as empresas de táxis aéreos que eram em número de 171 em 2011, ora são ao redor de 120, segundo informa o site da Anac, valendo ainda mencionar a redução da quantidade de aeronaves que operam, o que pode estar resultando no crescimento do transporte aéreo clandestino, que vem sendo combatido apenas em seu efeito e não em sua causa, o que indica que deve a sociedade civil organizada ponderar entre o denunciamento ou a for-



mulação de uma política institucional inclusivista, que instigue a busca pela legalidade, concedendo suporte a quem assim queira proceder. Situação parecida a de 2014/2015.

De real novidade, há a esperança da aprovação da reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), cujos trabalhos se iniciaram em 2011 e que ora culmina no Projeto de Lei 258/2016, em vias de ser aprovado pelo Senado e que deve modernizar nossa aviação tanto no aspecto regulatório, como concedendo instrumentos legais para a formulação de políticas públicas eficientes e modernas para nossa aviação.

Assim, Sr. Presidente, medidas recomendadas e conhecidas seguem sem ser colocadas em prática, o que tem provocado certo desânimo na comunidade aeronáutica, ao que pese serem os aviadores otimistas por sua natureza.

Estará em suas mãos cooperar para a aprovação da reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica, o que levará ao renascimento de nossa aviação, seja ela a regular ou não, assim como a escolha das futuras autoridades aeronáuticas, que deverão ser técnicos, amantes da aviação e que venham a incluir definitivamente os operadores como parceiros na busca de soluções e do desenvolvimento do setor.

Um ótimo mandato e conte com a força da aviação para o crescimento da nação!

Four years ago, I wrote an article about our aviation conditions for "Revista Voar" in the Amazon Brazil, addressed to the candidate who was victorious in the last elections for President of the Republic, in which, in addition to criticism, he proposed solutions. However, I note the need to reiterate those words, as little improvement has been made for general aviation and especially for air taxis.

The National Civil Aviation Agency (ANAC) has made progress in regulating aero-port, warns operators before merely fining and seeks to complete work to simplify the rules for providers of public air services, especially for non-scheduled air services.

Meanwhile, airport fees and rates are readjusted to the levels of 1000%, it follows the deadlines nightmare for the entry of an aircraft into the operational air taxis specifications, which fulfill contracts with the government to serve the vulnerable populations in the Amazon and other whereabouts and so, in accomplishing this mission, are fined for operating on uncertified / registered tracks, even the public administration is aware of it, as well of hundreds of

tracks in indigenous reserves.

Fuels, which were already expensive, are becoming an obstacle to the industry. Its prices have received weekly readjustments, with a cumulative increase of 35% for aviation gasoline and 22% for kerosene in less than a year. AVGAS now costs almost R \$ 11,00 in states like Acre and other locations in the Amazon. Discussing this issue with any politician, has become a real taboo, while the tax collection with its sale, is in decline before the smallest amount of volume traded.

As a result, air taxi companies, which numbered 171 in 2011, are now around 120, according to the Anac website, and it is worth mentioning the reduction in the number of aircraft that operate, which may be resulting in growth of illegal air transport, which has been monitored only in its effect, not in its cause though, which indicates that organized civil society should consider between denunciation or the formulation of an inclusive institutional policy that instigates the search for legality, providing support to whom it wishes to proceed. Being in the same situation as in 2014/2015.

As a matter of fact, there is hope for the Brazilian Aeronautics Code (CBA) reform approval, whose work began in 2011 and now culminates in Bill 258/2016, which is about to be approved by the Senate and which should modernize our aviation in both the regulatory aspect and granting legal instruments for the formulation of efficient and modern public policies for our aviation.

So, Mr. President, recommended and known measures are still not put into practice, which has caused dismay in the aeronautical community, despite optimistic aviators by their nature.

It will be in your hands to cooperate with the Brazilian Aeronautical Code reform approval, which will lead to the rebirth of our aviation, whether or not it regulates, as well as the choice of future aeronautical authorities, who must be technicians, aviation lovers and which will definitely include operators as partners in the search for solutions and the development of the sector.

Have a great mandate and count on the strength of aviation for the nation's growth!

---

Georges Ferreira é advogado especialista e professor de direito aeronáutico nacional e internacional, Presidente da Comissão de Especialistas para a Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.