GOIÂNIA, sexta-feira,11 de novembro de 2011
O Popular

- Opinião/

Georges de Moura Ferreira

Reinventar a aviação civil

Georges de Moura Ferreira11 de novembro de 2011 (sexta-feira)

É importante continuar cobrando das autoridades que a cidade de Goiânia tenha um terminal de passageiros digno de sua história e de sua população, mas há outras matérias que precisam ser incluídas no debate. O Aeroporto Santa Genoveva foi o primeiro aeroporto comercial do Centro-Oeste e imprescindível para a construção de Brasília e a Marcha para o Oeste. O pioneirismo de sua herança perdura não apenas para os goianos, mas para todos os brasileiros.

Hoje Goiás possui a quinta maior frota de aeronaves voltadas para a aviação geral registrada no Brasil (831 aviões e helicópteros) e conta com aproximadamente 40 oficinas e centros de manutenção para a aviação de pequeno e médio porte, fazendo de Goiânia o segundo maior centro do gênero do País (a metade funcionando dentro do Santa Genoveva). O aeroporto de nossa capital está conectado a 695 aeroportos (quinto lugar nacional), registrando apenas na aviação geral e táxis aéreos, 39.064 movimentos, sendo o sexto em número de movimentação (pousos e decolagens) do Brasil.

Os números indicam que mais que um movimento significativo de passageiros, que este ano deve passar de 2,5 milhões, Goiânia representa um importante ponto de apoio para toda a aviação brasileira - inúmeras aeronaves são trazidas de todas as regiões para aqui serem reparadas e hangaradas. Muitos dos grandes negócios realizados em Goiás ou que envolvam o Estado chegam e partem do Santa Genoveva, que ainda presta auxílio ao aeroporto de Brasília (como alternativa), isso sem mencionar seu setor de cargas e logística e os milhares de empregos diretos e indiretos gerados.

Todos esses dados podem ser motivos para comemorar, mas persistindo a prorrogação da implementação de um planejamento que beneficie os usuários do Santa Genoveva, teremos como consequência a remoção de empreendimentos de seu interior, acarretando prejuízos que repercutirão em todo o sistema da aviação civil nacional.

A Infraero (empresa estatal que administra os aeroportos federais) nesta questão ficou relegada a cumprir com as determinações da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que por sua volta atende às políticas desenvolvidas pela Secretaria de Aviação Civil (SAC), órgão ligado diretamente à Presidência da República, que ora prioriza as concessões aeroportuárias para a iniciativa privada, com o objetivo de atender à demanda frente aos grandes eventos esportivos que apontam no horizonte.

Diante desse quadro, é necessário contemporizar as prioridades de todos os setores da aviação e partir para ações imediatas e pontuais. É o papel da sociedade civil organizada prover auxílio ao governo e participar do planejamento de suas necessidades. Já a administração pública precisa estar aberta ao diálogo e reconhecer limitações inerentes ao processo grandioso que representa reinventar a viação civil no Brasil.

Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado e professor de Direito Aeronáutico Internacional e Nacional da PUC-GO