

**OS DESAFIOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO NO
ESTADO DO AMAZONAS****Vandesson Barbosa Santiago¹**
Jairo Afonso Henkes²**RESUMO**

O desenvolvimento do transporte aéreo no Amazonas parece estar intimamente ligado a melhoria da infraestrutura aeroportuária das cidades do interior do Estado e da intervenção do Estado através de políticas públicas de incentivo, mas não é só isso, parece também necessário unir esse fator as necessidades das empresas aéreas para atraí-las. As necessidades das pessoas envolvidas no serviço de transporte aéreo, sejam eles colaboradores – pessoal qualificado que trabalha para fazer o transporte aéreo funcionar, sejam eles os clientes – pessoas cujas necessidades serão atendidas pelo serviço de transporte aéreo nessas regiões – turistas, executivos, comerciantes e moradores locais também precisam ser atendidas. Este trabalho demonstra que a ausência de infraestrutura é um dos maiores gargalos para o transporte aéreo decolar no estado do Amazonas. Com a Pandemia que assolou o mundo desde o início do ano de 2020, os desafios são ainda maiores para aviação no Estado do Amazonas, um dos Estados mais afetados pelo Vírus no país.

Palavras-chave: Desenvolvimento. Infraestrutura. Intervenções do Estado. Aviação Regional. Aviação na Amazônia Legal.

¹Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico (UNISUL/2021). Bacharel em Direito pela Faculdade Metropolitana de Manaus (FAMETRO/2017). Advogado com atuação nas Áreas de Direito Aeronáutico, Contratos e Responsabilidade Civil. Assessor Jurídico na empresa TAVAM – Táxi Aéreo Vale do Madeira. E-mail: vandesson.santiago@outlook.com.

²Doutorando em Geografia (UMinho, 2019). Mestre em Agroecossistemas (UFSC, 2006). Especialista em Administração Rural (UNOESC, 1997). Engenheiro Agrônomo (UDESC, 1986). Professor e Pesquisador nas Áreas de Gestão Ambiental, Ciências Aeronáuticas, Agronomia, Administração e Engenharia Ambiental. AeroTD. <https://orcid.org/0000-0002-3762-471X> E-mail: jairohenkes333@gmail.com

THE CHALLENGES FOR THE DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORT IN THE STATE OF AMAZON

ABSTRACT

The development of air transport in Amazonas seems to be closely linked to the improvement of airport infrastructure in cities in the interior of the State and State intervention through public incentive policies, but it is not only that, it also seems necessary to combine this factor with the needs of companies airlines to attract them. The needs of the people involved in the air transport service, whether they are employees - qualified personnel who work to make air transport work, whether they are customers - people whose needs will be met by the air transport service in these regions - tourists, executives, traders and local residents also need to be attended to. This work demonstrates that the lack of infrastructure is one of the biggest bottlenecks for air transport to take off in the state of Amazonas. With the Pandemic that has ravaged the world since the beginning of 2020, the challenges are even greater for aviation in the State of Amazonas, one of the states most affected by the virus in the country.

Keywords: Development. Infrastructure. State Interventions. Regional Aviation. Aviation in the Legal Amazon.

1 INTRODUÇÃO

As distâncias dentro do Estado do Amazonas são enormes, as dimensões do estado ganham de muitos países e atualmente muitos municípios só são acessíveis através do transporte aquaviário e terrestre com muitas limitações.

O desenvolvimento do transporte aéreo no Amazonas parece estar intimamente ligado a melhoria da infraestrutura aeroportuária das cidades do interior do Estado e da intervenção do Estado através de políticas públicas de incentivo, mas não é só isso, parece também necessário unir esse fator às necessidades das empresas aéreas para atraí-las e as necessidades das pessoas envolvidas no serviço de transporte aéreo, sejam eles colaboradores – R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 3, p. 122-144, junho. 2021.

peçoal qualificado que trabalha para fazer o transporte aéreo funcionar, sejam eles os clientes – pessoas cujas necessidades serão atendidas pelo serviço de transporte aéreo nessas regiões – turistas, executivos, comerciantes e moradores locais e etc.

Buscou-se neste trabalho investigar e organizar a normatização necessárias para fazer a aviação no Estado se desenvolver, em todas suas atividades e aspectos principais – aeroportos, equipamentos, insumos e pessoas.

Nesse sentido foi realizado um diagnóstico da conjuntura do transporte aéreo no Estado do Amazonas com a busca de propostas e estratégias para nortear as políticas públicas e melhorias necessárias para desenvolver esse importante modal de transporte no Estado.

Os dados foram coletados através de pesquisas realizada em bibliotecas, revistas e jornais, impressos ou digitais. Os principais sujeitos alcançados pelo trabalho de pesquisa são os usuários de transporte aéreo do Estado do Amazonas, as empresas aéreas que operam na região entre outras informações em sites oficiais.

Foi traçado um cenário geral do transporte aéreo no Brasil e no Mundo, abordando aspectos como de infraestrutura aeroportuária, total de passageiros aéreos transportados, a participação das maiores companhias aéreas do país e os impactos da pandemia no setor aéreo global causada pela Covid-19 (Coronavírus). Também foi realizado um recorte regional do transporte aéreo, para abordar os principais programas do governo que são necessários para promover o desenvolvimento da aviação, que precisa interligar cidades de baixa densidade de tráfego, utilizando-se aeronaves com baixa capacidade, normalmente inferior a cem passageiros.

Estudou-se o Programa LAS – Ligações Aéreas Sistemáticas, que é um serviço aéreo doméstico, equiparado ao serviço aéreo regular, realizado por empresas de táxi aéreo devidamente certificada.

No trabalho demonstra-se através da evolução histórica da aviação no estado a importância desse modal de transporte para o desenvolvimento de Manaus, a capital do Amazonas, para a expansão da Zona Franca, além da importância do transporte aéreo para as regiões mais afastadas, que não

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 3, p. 122-144, junho. 2021.

possuem vias de transporte terrestre ou aquaviário e por isso, necessitam do deslocamento aéreo, registre-se quer alguns voos servem para transportes de suprimentos, medicamentos, malotes, passageiros e por vezes enfermos.

Por fim, relaciona-se os principais gargalos e desafios para o desenvolvimento do transporte aéreo no Estado, apontado inclusive por autoridades do Estado, além de enumerar as ações emergenciais anunciados pelo governo para resolver os principais gargalos. A expectativa para a Região em tempo de pandemia, causada pela doença Covid-19 – novo Coronavírus, afetando o mundo, o Brasil e o Estado do Amazonas, que não estavam preparados para a Covid-19.

2 CENÁRIO GERAL DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E NO MUNDO

De acordo com dados da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (2020), a infraestrutura aeroportuária do Brasil, conta com 2739 aeroportos cadastrados na agência, sendo 2183 privados, e 556 públicos. Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, no documento conjecturas do setor aéreo, edição de janeiro/2020, no final de 2019, destes 556 aeródromos públicos, a média de aeródromos com voos regulares (com movimentação mínima de 500 passageiros processados) foi de 107, com uma alta de 4,2% em relação ao ano de 2018, quando foi registrada uma média de 103 aeródromos.

Segundo a agência nacional de aviação civil – ANAC, as empresas aéreas brasileiras transportaram um total de 104,4 milhões de passageiros pagos em 2019, em voos domésticos e internacionais. Apesar do número de aeroportos públicos registrados no país, o Ministério da Infraestrutura, afirma que em 2018, 98% das movimentações de passageiros aéreos (embarques e desembarques) no país estavam concentrados em apenas 65 aeroportos (internacionais, nacionais e regionais) - entre os 31 localizados nas capitais (ANAC, 2020).

Participam do mercado, com maior relevância em número de passageiros transportados, as companhias aéreas Latam, Gol e Azul, entretanto o ano de 2020 prometia a participação de outros nomes no setor em função da abertura

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 3, p. 122-144, junho. 2021.

do mercado, que agora permite até 100% de capital estrangeiro em companhias aéreas brasileiras, e a redução de Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o querosene de aviação em alguns estados brasileiros que impulsionaria ainda mais o crescimento do setor.

Apesar dos dados positivos no início do ano de 2020, o Cenário Geral do Transporte Aéreo no Brasil, degradingolou, atualmente, não é dos melhores, na realidade, o cenário é ruim no mundo inteiro e não é um problema especificamente do Brasil, mas o mundo vive uma de suas piores crises.

Um inimigo invisível, um vírus mortal, está arrebatando vidas e corroendo a economia de vários países. Um dos principais setores afetados é o de turismo e o isolamento social imposto pela nova realidade afeta também de forma direta e catastrófica o transporte aéreo de pessoas.

Segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que representa as 290 maiores companhias aéreas do mundo, o surgimento de casos de Coronavírus (COVID-19) na China, impactou o transporte aéreo global de passageiros, diminuindo e muito o seu ritmo de crescimento (IATA, 2020).

O transporte de passageiros global cresceu 2,4% em janeiro de 2020 em relação a janeiro de 2019, sendo a menor taxa de crescimento nas análises mensais desde abril de 2010, quando um vulcão em erupção ocasionou diversos cancelamentos de voos na Europa (IATA, 2020).

Ainda, segundo Alexandre de Juniac, presidente da IATA, no início da pandemia o setor sofreu pouco impacto, por que as restrições de viagens tiveram início apenas no dia 23 de janeiro/2020. Acrescenta ainda que as companhias aéreas sofreram quedas de dois dígitos na demanda e em muitas rotas o tráfego diminuiu. Os aviões estavam em solo e os funcionários em licença não remunerada. Em relação ao transporte de cargas, a IATA diz que os efeitos do COVID-19 nesse mercado seriam sentidos a partir de fevereiro de 2020 (BOUÇAS, 2020).

A expansão do surto pelo mundo afetou companhias aéreas de todos os países, que têm foram forçadas a cancelar temporariamente algumas rotas e diminuir voos devido às restrições impostas pelas autoridades sanitárias com

objetivo de frear a propagação do vírus, além da baixa demanda provocada pelo medo das pessoas de serem infectadas.

Em virtude disso, as passagens aéreas em todo o mundo na fase inicial da Pandemia sofreram quedas de 15% a 30%, segundo o economista e analista do Fórum Mundial de Turismo para BBC Mundo (BARRÍA, 2020).

Apesar do retorno gradativo, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) faz um alerta de que o ano de 2021 ainda será um ano difícil para a aviação e no mercado internacional, espera-se que levará de três a quatro anos para a retomada dos níveis anteriores à pandemia (BOUÇAS, 2020).

3 O TRANSPORTE AÉREO REGIONAL

O Transporte aéreo regional é a atividade explorada de maneira regular, que realiza ligações aéreas entre cidades de baixa densidade de tráfego, utilizando-se de aeronaves com baixa capacidade, normalmente inferior a cem passageiros (BETTINE, 2017).

No entanto, conforme Pablo Leurquin e Mariana Magalhães Avelar – advogados e pesquisadores na área econômica, em pesquisa publicada em 2016 na Revista Brasileira de Políticas Públicas promovida pelo Centro Universitário de Brasília, declaram que o conceito é difuso e a explicação do jurista e articulista Humberto Bettine, no artigo, Um Retrato da Aviação Regional no Brasil, publicado em 2007, na Revista de Literatura dos Transportes, não são tão claras.

Todavia buscou-se uma melhor definição considerando os estudos de Alessandro Oliveira e Lucia Helena Salgado, que fazem quatro demarcações para delinear na prática o mercado do transporte aéreo regional:

- a) com base na companhia aérea; b) com base na aeronave, que pode ser do tamanho normalmente menor que cem assentos; c) com base nos aeroportos, definidos a partir da movimentação de passageiros ou aeronaves, ou das características do município, definição normalmente empregada na legislação brasileira, e por fim, d) com base na ligação aérea, na qual se leva em consideração a densidade do tráfego (até 15 mil passageiros por ano, por

exemplo), trecho percorrido (até mil quilômetros, por exemplo) e número de participantes (OLIVEIRA; SALGADO, 2008, p. 35).

Os autores alertam que existe a possibilidade de ser adotado algum critério arbitrário no momento de segregar os mercados, uma vez que, essa separação fica, ainda, mais complicada em um ambiente competitivo, no momento de definir as trajetórias e a não regulamentação impedindo a entrada e saída de outras empresas (OLIVEIRA; SALGADO, 2008).

Nesse aspecto, a Lei N° 13.097 de 19 de janeiro de 2015, no seu Capítulo VIII Seção I define:

Da Legislação Relativa ao Transporte Aéreo

Art. 115, considera:

I – Aeroporto regional: aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros; e II - rotas regionais: voos que tenham como origem ou destino aeroporto regional. Parágrafo único. Na região da Amazônia Legal, o limite de que trata o inciso I será ampliado para 800.000 (oitocentos mil) passageiros por ano (BRASIL, 2015, site).

Como pode ser observado, através da legislação há uma tentativa de melhor definir aspectos relevantes a aviação aérea regional no Brasil, que sempre foi pouco difundida e carente de marcos regulatórios, dificultando seu entendimento e diferenciação dentro da aviação nacional.

No intuito de promover o desenvolvimento de pequenas empresas aéreas, que se encaixam nestes conceitos do transporte aéreo regional, o governo federal lançou em 2012 o plano para o desenvolvimento da Aviação Regional (PDAr), da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

A SAC, estabelecida pela Lei nº 12.462/2011, hoje faz parte do Ministério da Infraestrutura, com o propósito de coordenar e supervisionar as ações voltadas para o desenvolvimento do setor da Aviação Civil e da Infraestrutura Aeroportuária e Aeronáutica Brasileira.

O PDAr previa investir R\$ 7,3 bilhões na construção e/ou reforma de 270 aeroportos, com recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) e, até o momento não colheu resultados práticos (FERREIRA, 2019). Em relação aos

subsídios para rotas regionais , no programa da aviação regional estariam previstos estímulos e subsídios como forma de induzir o desenvolvimento, assim como os praticados em países que possuem populações isoladas em longas distâncias.

O objetivo seria aumentar o acesso da população brasileira ao sistema de transporte aéreo, integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, facilitar o acesso a regiões com potencial turístico e aumentar o número de municípios, rotas e frequências operadas regularmente pelo transporte aéreo. Seriam concedidos dois subsídios, sendo o primeiro para as tarifas aeroportuárias (TRANSPORTES, 2017).

A União arcaria com o pagamento das tarifas aeroportuárias (embarque, pouso, permanência e conexão) e aeronáuticas (de navegação aérea em rota, em área de controle de aproximação e em área de controle de aeródromo) nos aeroportos regionais, desonerando os passageiros e as empresas aéreas e reduzindo o custo da viagem. Também, haveria o subsídio das passagens aéreas regionais, sendo elegíveis todos os voos como origem ou destino um aeroporto regional. Para isso, um aeroporto precisaria movimentar até 600 mil passageiros por ano – 800 mil se ficar na Amazônia. Metade dos assentos ocupados dos voos regionais seriam subsidiados, até o limite de 60 assentos por voo (SAC, 2014).

Os subsídios do programa seria de grande importância principalmente na fase inicial das rotas, pois desoneraria o consumidor e as empresas aéreas que arcam com altos custos operacionais podendo ser até maiores do que rotas de longo curso segundo explica Luerquin e Avelar (2016), Humberto Betini e Alessandro Oliveira (2011), de acordo com eles o maior custos das empresas regionais decorrem de sua menor densidade de operações sendo que os custos médios são decrescentes conforme a etapa média ou o tamanho médio das aeronaves é maior.

Oliveira e Silva (2008), detalham em seu estudo, uma estratégia que ocorre nos processos produtivos, o oferecimento de assentos-quilômetros (unidade básica de produto em atividades de transporte) e está sujeito a certas vantagens quando se opta pela produção de uma elevada quantidade.

R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 3, p. 122-144, junho. 2021.

Constatando que, em um processo produtivo representativo, há custos variáveis e outros fixos – e na aviação regional eles são bem caracterizados – onde também existem custos das duas naturezas: o custo com o consumo de combustível é um exemplo de custo variável, pois depende diretamente do nível de produção que a empresa estabelece; os salários e encargos da alta direção são exemplos de custo fixo, por independem do nível produtivo (OLIVEIRA; SILVA, 2008).

Ainda de acordo com os autores acima, os custos são avaliados em relação a algum parâmetro, comumente utilizados, o custo por número de viagens realizadas, por distância voada ou ainda por número de passageiros transportados. Portanto, pelas características que definem a aviação regional (aeronaves pequenas e etapa média ou curta), esta atividade é sensível aos custos fixos em relação a dois parâmetros: número de passageiros transportados por voo e distância voada.

Combinando-se os dois parâmetros em uma métrica bastante utilizada na contabilidade aeronáutica – passageiro/quilômetro – percebe-se que, em resumo, a aviação regional possui desvantagens para ratear custos fixos por passageiro e por quilômetro voado, ocupando uma situação desconfortável quanto a custos operacionais médios, de acordo com Oliveira e Silva (2008).

4 O TRANSPORTE AÉREO NA AMAZONIA LEGAL

O governo federal, reunindo regiões de idênticos problemas econômicos, políticos e sociais, com o intuito de melhor planejar o desenvolvimento social e econômico da região amazônica, instituiu o conceito de "Amazônia Legal".

A atual área de abrangência da Amazônia Legal corresponde à totalidade dos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins e parte do estado do Maranhão (a oeste do meridiano de 44° de longitude oeste), perfazendo uma superfície de aproximadamente 5.217.423 quilômetros quadrados, correspondendo a cerca de 61% do território brasileiro.

No entanto sua população corresponde a 12,32% do total de habitantes do Brasil (IBGE, 2014).

Conforme apresentado no capítulo anterior, o PDAR não decolou, e o último grande esforço do governo federal em promover objetivamente a aviação regional com o uso de aeronaves de pequeno e médio porte, operando em aéreas de baixa densidade populacional por conta de companhias locais, antes do PDAR, existia o sistema integrado de transporte aéreo regional (Sitar), criado em 1975, que foi extinto em 1999, então surgiu como alternativa viável e racional as LAS – Ligações Aéreas Sistemáticas, instituído pela Instrução de Aviação Civil 202-1001 (IAC 202-1001), definido como um serviço aéreo doméstico, equiparado ao serviço aéreo regular, realizado por empresas de táxi aéreo devidamente certificada (ANAC, 2018).

As LAS tinham como principais características: a ligação entre duas ou mais localidades dentro do território brasileiro que não estejam sendo atendidas por linha aérea doméstica regular; a operação com a frequência mínima de uma ligação semanal; e o compromisso em manter índices de pontualidade e regularidade que atendam aos interesses dos usuários.

Os Táxi Aéreos através da modalidade LAS ou por demanda, foram os grandes responsáveis pelo sucesso do turismo de pesca e observação de pássaros na Amazônia Legal. A LAS agiu como elo da cadeia produtiva do setor aéreo nacional, funcionando como alimentador das grandes cias aéreas, conectando as pequenas cidades a cidades de médio e grande porte. Existem cidades onde somente as aeronaves de menor porte encontram equilíbrio econômico para operar. Se esses municípios não fossem atendidos pelo LAS, certamente serão atendidos por algum Táxi Aéreo clandestino, gerando insegurança aos usuários e maculando a aviação como um todo (SENADO, 2016).

Importante ressaltar que não há necessidade de investimentos de grande monta com relação à infraestrutura para a operação do LAS, uma vez que hoje operam com a infraestrutura existente, mesmo que precária, além do mais é necessário entender que fazer um investimento de grande porte em um

município com menos de 30 (trinta) mil habitantes e renda per capita baixíssima, se tornaria um grande elefante branco para a União.

De acordo com Gilberto Scheffer, proprietário da Rima Taxi Aéreo, são 4 (quatro) empresas de Táxi Aéreo operando o LAS para 25 destinos dentro da Amazônia Legal, que podem ser ampliados para mais 55 destinos se for implementado o PDAr, que dará uma nova dinâmica ao setor. A LAS como espécie foi extinta através da resolução nº 527 da ANAC, que revogou a IAC 202-1001, como medida decorrente da remodelagem dos serviços de transporte aéreo público promovidos pela Agência Nacional de Aviação (ANAC, 2019).

As mudanças estabeleceram nova base conceitual dos serviços aéreos e incluiu novos modelos de negócios e operações que proporcionam um ambiente regulatório mais flexível, por meio de emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil nº 1, 119, 121 e 135, e por isso o LAS foi completamente integrado aos regulamentos, não restando motivos para coexistência de uma norma específica. No âmbito da Infraestrutura, em 2016, foi um ano conforme noticiado pela mídia local, que aflorou a precariedade na infraestrutura e na segurança dos aeródromos em funcionamento na Amazônia Legal, que foi denunciada em Audiência Pública da Comissão Especial de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutico no Senado (D24AM, 2017).

Na comissão, o representante da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Tarik Pereira de Souza, informou que os principais problemas detectados nas inspeções feitas na Amazônia Legal, conforme especificou, envolvem sinalização e pavimentação deficientes; obstáculos na pista; drenagem insatisfatória; e inoperância ou ineficiência no serviço de prevenção a incêndio.

Nesse rol de dificuldades, os maiores desafios apontados foram a ausência de operadores devidamente capacitados e a permissão de acesso à pessoas não autorizadas ao aeródromo – Interferência Ilícita, o que fragiliza a segurança na operação. Ainda no ano de 2016, a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA) administrava três obras, contra vinte e quatro em 2010. Os recursos para esses serviços haviam despencado de R\$ 100 milhões em 2009, para R\$ 15 milhões em 2015 (D24AM, 2017).

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a Região Amazônica, vem sendo tratada como prioridade e cerca de R\$ 200 milhões estão sendo destinados para obras e aquisição de equipamentos em 25 aeroportos, localizados no interior de Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso e Pará. Além dos investimentos públicos citados, informa que uma parceria público-privada (PPP) está em fase de estruturação para qualificar oito aeroportos do Amazonas (Parintins, Carauari, Coari, Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Lábrea e Maués), que devem receber R\$ 380 milhões em investimentos a partir de 2022 (INFRAESTRUTURA, 2021).

Todas essas informações, no campo da infraestrutura, geram grande expectativa, visto que será solução para um dos principais gargalos ao desenvolvimento da aviação na região amazônica e no Estado do Amazonas.

5 O TRANSPORTE AÉREO NO ESTADO DO AMAZONAS

Em 1957, através da Lei nº 3.173, o governo de Juscelino Kubistchek criou uma Zona Franca na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, dando a oportunidade de um impulso no desenvolvimento dessa região, que ainda estava isolada do resto do Brasil.

Anos depois, em 1967, com o Decreto-Lei nº 288, foi criado o Polo Industrial de Manaus – como é conhecida a área incentivada, conforme estipulado pelo Art 1º do Capítulo I, do referido decreto-lei:

Art 1º A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância, a que se encontram, os centros consumidores de seus produtos.

O objetivo foi o de desenvolver essa região, o estado do Amazonas, o maior do Brasil em extensão territorial possui uma área de 1.571.000 km², conta com 62 municípios, com pouquíssimo acesso a estes, com o desenvolvimento bastante incipiente. Foi visando um melhor desenvolvimento regional, que no ano R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 3, p. 122-144, junho. 2021.

de 1968, o Ministério da Aeronáutica analisando aspectos importantes, quais sejam, a situação da economia da região devido a implantação da Zona Franca; o crescimento do turismo regional; e a segurança nacional, criou um grupo de trabalho, cuja finalidade foi de estudar e propor uma solução para a criação de um novo Aeroporto na cidade de Manaus (INFRAERO, 2020).

Analisados os custos de transporte terrestre dos passageiros entre a cidade e o aeroporto foi escolhido o local e construído o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (IATA: MAO, ICAO: SBEG), utilizando da melhor tecnologia disponível foi considerado o mais moderno aeroporto da região Norte do Brasil para aquela época (INFRAERO, 2020).

O aeroporto internacional de Manaus é a porta de entrada para a Amazônia brasileira. Atualmente o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, faz parte do pacote de concessões do Governo Federal e segundo informações de mídias tradicionais do estado do Amazonas o Aeroporto foi arrematado pela empresa francesa Vinci Airports, com um lance de R\$ 420 milhões, na 6ª rodada de concessões de infraestrutura aeroportuária federal, denominada Bloco Norte, que contou também com os aeroportos de Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC), Tabatinga (AM), Tefé (AM) e Boa Vista (RR). A empresa tem o compromisso de investimento de R\$ 1,4 bilhão (D24am/2021).

A referida concessão do Aeroporto de Manaus é alvo de disputa judicial, com ameaça de retirada do aeroporto do leilão de concessões, em virtude de um contrato assinado, em meados de 2018, pela Infraero com o consórcio SB/Porto Seco, na gestão do ex-presidente Michael Temer (Revista Consultor Jurídico/2021). O modal aéreo, onde o aeroporto é o elo principal, é muito importante para os municípios do Estado do Amazonas, devido às características físicas da região.

Em decorrência dessas características, onde a maioria das operações são efetuadas sobre áreas de floresta, com todas as suas peculiaridades e diversidade, há uma grande preocupação com o desenvolvimento sustentável da aviação, com o uso adequado do espaço geográfico ocupado pelos aeródromos e utilização por todos os envolvidos na operação do transporte aéreo.

De acordo com Cavalcante e Henkes, o desenvolvimento sustentável da aviação civil não depende exclusivamente das companhias aéreas, mas de todas as empresas ligadas ao setor aeroportuário e especialmente dos órgãos governamentais e entidades ligadas à aviação civil (CAVALCANTE; HENKES, 2020).

Essa preocupação deve garantir políticas adequadas a assegurar o funcionamento da aviação no Estado do Amazonas e a manutenção do meio ambiente, ou seja, as políticas devem ser voltadas ao desenvolvimento sustentável com o propósito de assegurar à sociedade brasileira um serviço aéreo seguro, eficiente, moderno, concorrencial e compatível com a sustentabilidade ambiental preservando os biomas (CAVALCANTE; HENKES, 2020).

A região amazônica onde está inserido o Estado do Amazonas é dependente do modal de transporte aéreo, é uma região isolada dos demais Estados por via terrestre e o modal de transporte aquaviário não atende as necessidades imediatas de transporte, e a aviação é a mola propulsora do desenvolvimento econômico, social e cultural dos povos do Amazonas.

Regiões mais distantes e que não possuem vias de transporte terrestre ou aquático necessitam do deslocamento aéreo, pois muitas vezes, alguns voos são fundamentais para trazer suprimentos, medicamentos, malotes, transporte de passageiros e enfermos, e os meios usuais, estradas ou rios, não são eficientes para atender estas cidades e povoados.

Desta forma a aviação é um meio de transporte extremamente necessário para muitos habitantes desta região. A integração da Amazônia através do transporte aéreo iniciou com os serviços de empresas, como Panair e Cruzeiro do Sul, e pelo Correio Aéreo Nacional-CAN que estruturavam rotas áreas operadas com hidroaviões, aviões que permitem pousar na água, algo que permanece até os dias de hoje, realizados por pequenas aeronaves, através de outras empresas aéreas que substituíram as anteriormente citadas, ao longo do tempo.

A cidade de Manaus, com o impulsionamento do Polo Industrial cresceu, em população e área territorial, e no início do ano de 2020, o aeroporto R. bras. Av. civil. ci. Aeron., Florianópolis, v. 1, n. 3, p. 122-144, junho. 2021.

Internacional Eduardo Gomes, possuía voos regulares oferecidos pelas principais companhias aéreas do país, Latam, Gol, Azul, MAP, Total, e as internacionais American Air Lines, Copa Airlines e TAP, conforme registrado no Sítio da Infraero.

No entanto, tal situação, poderá sofrer um grande impacto pelo atual momento do país e do mundo, que enfrenta uma das maiores tragédias da humanidade, com a morte de milhares de pessoas acometidas pela doença respiratória causada pelo Corona Vírus – COVID-19, e com a consequente paralisação de setores produtivos importantes para o país, com drástica diminuição no número de voos.

6 OS PRINCIPAIS DESAFIOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO NO ESTADO DO AMAZONAS

Como vimos nos capítulos anteriores, as investidas do governo federal para o desenvolvimento do transporte aéreo nacional e regional principalmente, através dos projetos citados, quais sejam: PDAr – Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional e o LAS – Ligações Aéreas Sistemáticas, muito difundido na Amazônia Legal, ainda não colheram resultados práticos efetivos.

Os desafios apontados pelas autoridades aeronáuticas continuam envolvendo a precária infraestrutura dos aeroportos mais afastados da capital do Amazonas. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, anunciou, um plano emergencial para a Aviação Regional do Amazonas. Segundo o ministro, serão investimentos mais de R\$ 193 milhões, até 2022, em 16 aeroportos do Amazonas.

Este plano emergencial anunciava a criação de uma força-tarefa envolvendo órgãos federais do setor para iniciar o plano de reforma e ampliação dos aeródromos de Itacoatiara, Borba, Santa Isabel do Rio Negro, Barcelos, Coari, Manicoré, Eirunepé, Lábrea, Humaitá, São Gabriel da Cachoeira e Carauari, estes aeroportos estariam fora de operação para voos comerciais por falta de estrutura física e más condições em pistas de pousos e decolagens.

Na ocasião o senador pelo estado do Amazonas, Sr. Eduardo Braga destacou o anúncio do ministro de Infraestrutura como positivo para o povo do Amazonas, que depende do transporte aéreo: “Ficamos bastante alegres e gratos com a manifestação do ministro Tarcísio (de Freitas). O Amazonas precisa muito de um transporte aéreo seguro, rápido, eficiente e mais barato”, disse o parlamentar (INFRAESTRUTURA, 2019).

A ausência de infraestrutura é um dos maiores gargalos para o transporte aéreo decolar no estado do Amazonas, motivo até para o cancelamento e suspensão de voos pela única companhia aérea amazonense, a MAP Linhas Aéreas, que após ser adquirida pela empresa Passaredo, anunciou o cancelamento de voos para os destinos do interior do estado.

Outro desafio é o atual cenário de dificuldades financeiras que vive o país e o estado, que faz parecer estar ainda mais longe de ser vencido, também estão os muitos impostos que incidem sobre a atividade aérea de forma progressiva e cumulativa por um mesmo fato gerador: a atividade aérea.

A tributação sobre os combustíveis de aviação é alta. A Reuters registra a alta tributação sobre os combustíveis de aviação, elevados custos trabalhistas e regulamentações como causa do afastamento do investimento na aviação brasileira e conseqüentemente desafia o desenvolvimento da aviação regional (REUTERS, 2019).

Em entrevista para a revista, Peter Cerda, vice-presidente para as Américas da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA), disse: “Você pode até ter infraestrutura e o maior mercado do continente. Mas se você for caro, (novas companhias aéreas) não virão” (REUTERS, 2019).

Na tentativa de mitigar a alta carga tributária e atrair investimentos, no Estado do Amazonas, através da Lei Estadual nº 3.430 de 03 de setembro de 2009, existe um benefício fiscal que reduz a base de cálculo do ICMS nas operações internas com querosene de aviação (QAV) e gasolina de aviação (GAV), de forma que a carga tributária corresponda a 7% (sete por cento):

Art. 1.º Fica reduzida a base de cálculo do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e

Intermunicipal e de Comunicação – ICMS nas operações internas com querosene de aviação (QAV) e gasolina de aviação (GAV) de forma que a carga tributária corresponda a 7% (sete por cento).

§ 1º O benefício de que trata o **caput** deste artigo:

I – alcançará apenas a sociedade empresária ou empresário individual que possuir inscrição no Cadastro de Contribuintes do Amazonas - CCA e atividade econômica de prestação de serviço de transporte aéreo de passageiros;

II – deverá ser solicitado pelo interessado que prestar serviço regular de transporte aéreo de passageiros para, no mínimo, 4 (quatro) municípios amazonenses;

III – será concedido por meio de regime especial.

§ 2º Na hipótese de o interessado prestar serviço regular de transporte aéreo de passageiros exclusivamente na região amazônica, o benefício de que trata o **caput** deste artigo poderá ser concedido desde que sejam atendidos, no mínimo, 2 (dois) municípios do interior do Estado do Amazonas.

§ 3º O benefício de que trata o **caput** deste artigo aplica-se, inclusive, às empresas de táxi aéreo com base operacional instalada e em funcionamento no Estado do Amazonas, independente de possuírem inscrição no CCA (AMAZONAS, 2009, site).

Mas apesar disso, ainda são muitos os problemas relacionados a grande regulação do setor aéreo, principalmente no tocante à segurança das operações aeronáuticas nos pequenos aeroportos, desprovidos de equipamentos que garantam de forma mínima, a segurança das operações aeronáuticas.

O representante do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), Victor Rafael Resende Celestino afirmou em audiência pública realizada na Câmara dos Deputados, que boa parte dos aeroportos de cidades menores da Amazônia não recebem autorização para receber voos da aviação civil pela falta de caminhões de combate a incêndios, “Por falta exatamente desse equipamento é que os voos não são autorizados”, afirmou (CAMARA, 2012).

Existe também a preocupação com o desenvolvimento sustentável da aviação cujas operações, como registramos no capítulo anterior, acontecem no meio da floresta amazônica, existe toda uma preocupação com a garantia do meio ambiente, um gerenciamento eficaz dos riscos. Citando como exemplo, apenas o aeroporto de Manaus, conforme o estudo realizado pelo acadêmico Cavalcante e o professor Henkes destacam-se as ações de gerenciamento de risco; as ações de manejo da fauna; de monitoramento das aves e dos demais

animais existentes no sítio aeroportuário; à análise de possíveis colisões e avaliação de risco (CAVALCANTE; HENKES, 2020).

Não bastasse tudo o que já foi abordado até aqui com a Pandemia que assolou o mundo desde o início do ano de 2020, os desafios são ainda maiores para aviação no Estado do Amazonas, um dos estados mais afetados pelo Coronavírus no país. Apesar dos avanços nos estudos sobre o vírus, da descoberta de imunizantes e medidas restritivas bastante eficazes como a título exemplificativo a utilização de máscaras, manter o distanciamento social e evitar as aglomerações, o futuro da aviação no Estado do Amazonas está em construção.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por estar isolado do resto do país, pela ausência de um modal de transporte terrestre de qualidade que ligue todos os municípios, o Estado do Amazonas torna-se dependente do transporte aéreo.

Por muito tempo as pessoas que moram no interior do Estado só tinham ao seu dispor as calhas dos rios para se locomover, em viagem que demoravam dias subindo e descendo os rios, uma época de muitas dificuldades.

O transporte aéreo chegou ao Amazonas, trazendo desenvolvimento para muitas cidades, um incremento no turismo, principalmente os relacionados à pesca ou de excursão por nossas florestas, e em especial em socorro a vidas para aqueles que precisam de atendimento médico de emergência, que eram transportados por barcos e muitas vezes não chegavam com vida aos hospitais da capital.

Como pode se observar, existem esforços dos governos em promover um maior desenvolvimento ao transporte aéreo regional e ao transporte aéreo do Estado do Amazonas ou da Amazônia Legal, com destaque a implementação do LAS – Ligações Aéreas sistemáticas, que foi um dos principais elos da cadeia produtiva do setor aéreo nacional, funcionando como alimentador das grandes cias aéreas, conectando as pequenas cidades à cidades de médio e grande

porte, um programa muito relevante para o desenvolvimento da aviação na Amazônia Legal, e aos investimentos em curso em infraestrutura para os aeroportos da região, todas as medidas ainda não chegaram a demonstrar um resultado satisfatório, mas geram grande expectativa aos usuários e operadores do setor.

São muitos os desafios para o desenvolvimento do Transporte Aéreo no Amazonas, com destaque para - a precária infraestrutura dos aeródromos distantes da capital, apesar do Amazonas possuir um dos aeródromos mais modernos e com alta capacidade; - baixo investimento do setor público e insucesso nas principais medidas governamentais criadas ao longo do tempo, muitas sem efetividade prática, outras ideais ainda em andamento sem colher frutos concretos; - o alto custo envolvido na operação aérea, seja para compra de equipamentos, reforma ou construção de aeródromos, seja os custos decorrentes da alta tributação ou custos da operação – tarifas de embarque e navegação; - e a complexidade no enfrentamento das questões ambientais, com políticas voltadas à preservação da floresta amazônica, ambiente que circunda toda a operação aérea no Estado do Amazonas.

Para complicar ainda mais o quadro em estudo, o mundo foi atingido por um inimigo invisível que praticamente parou a aviação mundial, gerando uma crise no setor aéreo que está massacrando os grandes hubs, ainda é difícil dimensionar o poder de destruição nas pequenas regiões, que já possuem inúmeros problemas anteriores.

O cenário não é dos melhores e o futuro da aviação no Amazonas continua em construção, apesar dos avanços nos estudos sobre o vírus, da descoberta de imunizantes e medidas restritivas bastante eficazes, ainda estamos em tempo de discussão das medidas e possibilidades de voo no futuro pós-pandemia, das condições sanitárias que regerão a aviação comercial no mundo, no Brasil e no Estado do Amazonas.

REFERÊNCIAS

ANAC (2018) Ligações Aéreas Sistemáticas - LAS. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/taxi-aereo/ligacoes-aereas-sistematicas>>. Acesso em: 28 mar. 2021.

ANAC (2019) Remodelagem dos serviços aéreos entra em vigor nesta quarta-feira (5). Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2019/remodelagem-dos-servicos-aereos-entra-em-vigor-nesta-quarta-feira-5>>. Acesso em: 22 mai. 2021.

ANAC (2020) Empresas aéreas brasileiras transportam 104,4 milhões de passageiros em 2019. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/empresas-aereas-brasileiras-transportam-104-4-milhoes-de-passageiros-em-2019>>. Acesso em: 23 mai. 2021.

BARRÍA, C. Coronavírus: o impacto sem precedentes da doença sobre as companhias aéreas - e os preços das passagens. São Paulo: BBC News Mundo, 9 mar. 2020. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-51777795#orbbanner>>. Acesso em: 28 mar. 2021.

BETTINI, Humberto Filipe A.G. Um retrato da aviação regional no Brasil. São José dos Campos, 2007. 18 f. Documento de trabalho (NECTAR – Núcleo de Economia dos Transportes, Antitruste e Regulação) – ITA – Instituto Tecnológico da Aeronáutica, São José dos Campos, 2007. <https://www.researchgate.net/publication/228304405_A_Portait_of_Regional_A_viation_in_Brazil_Um_Retrato_da_Aviacao_Regional_no_Brasil_Portuguese>. Acesso em: 17 mar. 2021.

BETTINI, H. F. A. J. e OLIVEIRA, A. V. M. (2011) Transporte aéreo regional: entre economias de densidade e custos de transação. Journal of Transport Literature, vol. 5, n. 4, pp. 171-187. Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/50224284_Transporte_aereo_regional_entre_economias_de_densidade_e_custos_de_transacao>. Acesso em: 17 mar. 2021.

BOUÇAS, C. Transporte aéreo global de passageiros desacelera e de cargas recua, diz IATA. São Paulo: Valor Econômico, 4 mar. 2020b. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/03/04/transporte-aereo-global-de-passageiros-desacelera-em-janeiro-com-coronavirus-diz-iata.ghtml>>. Acesso em: 28 mar. 2021.

BOUÇAS, C. Aéreas projetam voltar a 2019 até junho. Valor Econômico, São Paulo, 29 dez. 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/12/29/aereasprojetam-voltar-a-2019-ate-junho.ghtml>. Acesso em: 30 abr. 2021.

BRASIL (1988) Constituição da República Federativa do Brasil. Senado Federal, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 28 mar. 2021.

BRASIL. Lei nº 13.097 de 19 de janeiro de 2015. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2015/lei-13097-19-janeiro-2015-780071normaatualizada-pl.html>. Acesso em: 28 mar. 2021.

CAMARA (2012), Falta de caminhão contra incêndio impede voos para Amazônia, dizem aéreas - Agência Câmara de Notícias. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/371792-falta-de-caminhao-contraincendio-impede-voos-para-amazonia-dizem-aereas> >. Acesso em: 30 mar. 2021.

CAVALCANTE, Warner Moura; HENKES, Jairo Afonso. (2020). Aviação e Gestão Ambiental: Um Estudo de Caso do Aeroporto Internacional de Manaus. R. gest. sust. ambient., Florianópolis, v. 9, n. 1, p. 96-118, jan/mar. 2020.

D24AM (2017). Precariedade de aeródromos na Amazônia, um ano depois - Publicado em 25 de outubro de 2017. Disponível em: <https://d24am.com/claro-escuro/precariedade-de-aerodromos-na-amazonia-um-ano-depois/>>. Acesso em: 25 mar. 2021.

D24AM (2021). Aeroporto de Manaus é arrematado por grupo francês em leilão da Infra week. Disponível em: <https://d24am.com/economia/aeroporto-de-manaus-e-arrematado-por-grupo-frances-em-leilao-da-infra-week/>>. Acesso em: 10 abri. 2021.

ESTADO DO AMAZONAS, Lei nº 3.430 de 03 de setembro de 2009. Disponível em: <https://online.sefaz.am.gov.br/silt/Normas/Legisla%C3%A7%C3%A3o%20Estadual/Lei%20Estadual/Ano%202009/Arquivo/LE%203430%2009.htm> >. Acesso em: 25 mar. 2021.

FERREIRA, Georges (2019), O transporte aéreo regional no Brasil. Disponível em < <https://www.georgesferreira.com.br/single-post/2019/07/01/O-transporte-a%C3%A9reo-regional-no-Brasil---Revista-Advogado>>. Acesso em: 25 mar. 2021.

IATA (2020) Air Passenger Market Analysis. Passenger growth slows as COVID-19 impacts the industry. Disponível em: <<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis---jan-2020>>. Acesso em: 28 mar. 2021.

IBGE (2014), Amazônia Legal. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/mapas-regionais/15819-amazonia-legal.html?=&t=o-que-e>>. Acesso em: 25 abr. 2021.

INFRAERO (2020), Aeroporto Internacional de Manaus - Eduardo Gomes – Histórico. Disponível em: < <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-manaus-eduardo-gomes/sobre-o-aeroporto/historico/>>. Acesso em: 25 mar. 2021.

INFRAESTRUTURA (2019), Aviação Civil: Ministro da Infraestrutura anuncia ação emergencial na aviação regional do AM. Disponível em: <<https://www.infraestrutura.gov.br/component/content/article/17-ultimas-noticias/9337-ministro-da-infraestrutura-anuncia-a%C3%A7%C3%A3o-emergencial-na-avia%C3%A7%C3%A3o-regional-do-am.html>>. Acesso em: 25 mar. 2021.

INFRAESTRUTURA (2021). Governo Federal investe na expansão da aviação regional no Brasil. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/governo-federal-investe-na-expansao-da-aviacao-regional-no-brasil>>. Acesso em: 23 mar. 2021.

LEURQUIN, A; AVELAR, M. M. Os desafios Jurídicos e Econômicos da Aviação Regional no Brasil, REVISTA BRASILEIRA DE POLÍTICAS PÚBLICAS, Volume 6, número 2, outubro de 2016.

OLIVEIRA, Alessandro V. M.; SILVA, Lucia Helena Salgado (2008) Constituição do Marco Regulatório Para o Mercado Brasileiro de Aviação Regional, p. 84, 43. Disponível em <<http://www.pantanalecoturismo.tur.br/fotos/arquivos/96.pdf>>. Acesso em: 28 mar. 2021.

PAN (2018). Plano Aeroviário Nacional 2018-2038 – Objetivos, Estratégias e Investimentos para desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro, p. 69, 71, 72, 86. Disponível em: < <https://infraestrutura.gov.br/pan.html>>. Acesso em: 28 mar. 2021.

REUTERS (2019). Porque a tentativa do Brasil de atrair aéreas de baixo custo pode falhar. Disponível em: <<https://exame.com/negocios/por-que-a-tentativa-do-brasil-de-atrair-aereas-de-baixo-custo-pode-falhar/>>. Acesso em: 22 mai. 2021.

REVISTA CONSULTOR JURÍDICO (2021). STF determina reinclusão do aeroporto de Manaus em leilão de concessões. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2021-abr-26/stf-determina-reinclusao-aeroporto-manaus-leilao-concessoes>>. Acesso em: 28 abri. 2021.

SAC – Secretaria de Aviação Civil (2015). Disponível em: < <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2015/janeiro/programa-de-aviacao-regional-busca-democratizar-transporte-aereo> >. Acesso em: 25 abr. 2021.

SENADO (2016) – Seminário: Avaliação de Política Pública da Aviação voltada para o Desenvolvimento Regional. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento/download/3422940d-e390-41fc-b801-2fbc7893289d> >. Acesso em: 22 abr. 2021.

TRANSPORTES (2017), Subsídios PDAR. Disponível em: < <http://transportes.gov.br/o-que-e-rss/52-sistema-de-transportes/6500-subs%C3%ADdios.html> > Acesso em: 28 mar. 2021.