

PROJETO DE LEI N° , DE 2023

Aperfeiçoa requisitos para operação de aeródromos estratégicos delegados a entes subnacionais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei aperfeiçoa requisitos para operação de aeródromos estratégicos delegados a entes subnacionais.

Art. 2º O art. 36 da Lei N° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 36.

§ 6º Estados, Distrito Federal e Municípios poderão explorar aeródromos considerados estratégicos, independentemente de capacidade econômica, resguardada a exigência de dotação orçamentária específica para operação do aeródromo delegado e comprovação de capacidade técnica do ente. (NR)”

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Estado do Amazonas detém peculiaridades regionais que não se assemelham a qualquer outra área do país. A locomoção se dá, praticamente, apenas por meio de aviões de pequeno porte, de modo que o Estado é dependente da infraestrutura aeroportuária e de linhas aéreas de preço módico. No Estado, existem, aproximadamente, 30 aeroportos que operam linhas aéreas regionais. A infraestrutura e administração aeroportuária, contudo, não acompanham a



necessidade concreta do cidadão amazonense, que exige decente infraestrutura e regulares linhas regionais.

O desenvolvimento econômico do Estado, por sua vez, é altamente concentrado em Manaus, em virtude do Polo Industrial e dos incentivos fiscais regionais, que obedecem à lógica de desenvolvimento regional eleita pela Constituição Federal. Em que pese a comprovada exitosa modelagem da Zona Franca de Manaus¹, a renda e o desenvolvimento não se alastram para outras regiões, de modo que uma capital como Manaus é a mais desenvolvida de todo o Norte do país, possuindo o quinto maior PIB do Brasil.

Assim, apenas seis²³ Municípios de todo o Estado possuem PIB superior a 1 bilhão de reais anuais. Tais dados são relevantes, pois impactam de pronto a capacidade dos Municípios de administrarem infraestrutura aeroportuária, pois Secretaria de Aviação Civil – SAC, a quem compete regulamentar o plano de outorgas para exploração de aeródromos civis públicos, por exemplo, discrimina certos requisitos que Municípios delegatários de aeroportos “estratégicos” devem cumprir.

Há controvérsias acerca da qualificação técnico-jurídica de “aeroportos estratégicos”, sendo nomeação essencialmente discricionária. São estratégicos aeroportos de fronteira? Divisa entre Municípios? Estados? Estes são vazios não endereçados pela qualificação “estratégica” de determinados aeroportos. Além disso, para que o Município administre um aeroporto “estratégico”, além de capacidade técnica, dotação orçamentária específica, estrutura institucional e plano aerooviário Estadual, deve o ente subnacional apresentar PIB anual superior a 1

¹ “Dados históricos mostram uma forte expansão da renda per capita do estado do Amazonas após 1970, depois de um ciclo de crescimento mais suave desde 1940. Em 1970, no começo da ZFM, a renda per capita de São Paulo (R\$17,4 mil) era 7 vezes maior do que a do Amazonas (R\$2,4 mil). Em 2010, a renda per capita de São Paulo (R\$30 mil) passou a ser apenas 1,8 vezes maior do que a do Amazonas (R\$17 mil). Desde então, o comportamento da renda per capita amazonense, especialmente em comparação com estados vizinhos e com os estados considerados mais desenvolvidos do Brasil, como São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, é algo surpreendente (...).” FGV. ZONA FRANCA DE MANAUS, Impactos, Efetividade e Oportunidades.

² Manaus, Coari, Itacoatiara, Manacapuru, Parintins e Tefé.

³ Produto Interno Bruto dos Municípios – Secretaria Estadual Executiva de Planejamento - [link](#).



* CD 239409190100*

LexEdit

bilhão de reais⁴, o que, na lógica amazonense, apenas 10% dos Municípios cumprem tais requisitos.

Praticamente todos os aeroportos amazonenses podem ser considerados estratégicos, haja vista a importância da região para segurança e defesa nacional – motivo que, em plena ditadura militar, deflagrou a instituição da Zona Franca de Manaus, a fim de se popular a área. Portanto, apenas 6 Municípios poderiam ser delegatários de infraestrutura aeroportuária, em que pese o ente subnacional seja aquele mais próximo às realidades locais. Agrave-se a tal dado o fato que há diversos aeroportos regionais no Amazonas e, em virtude da localização geográfica, muitos são considerados estratégicos, o que inviabiliza a operação pelos Municípios.

Há de se consignar também que a exigência de PIB anual mínimo dos Municípios não consta em lei ordinária, ao passo que sua instituição por regulamento fulmina a legalidade estrita que rege a administração, sob a qual regulamentos não podem criar direitos e obrigações não contidos em lei. Significa que a portaria da SAC, ao impor requisito habilitatório não suportado pela lei de regência (Código Brasileiro de Aeronáutica), extrapolou seu limite regulamentar. Ainda, a exigência de PIB mínimo deve ser compatibilizada às diversas regiões do país, a fim de se amoldar às peculiaridades que se nota na concentração de renda, por exemplo.

É positiva conduta, também, não restringir demasiadamente a possibilidade de Municípios administrarem infraestrutura localizada em sua própria região, que afeta a prestação dos serviços no Município (transporte aeromédico, por exemplo) e o ambiente de negócios dos entes subnacionais. Por essas razões, é conveniente, oportuno, razoável e proporcional, não se impor requisitos de PIB mínimo – que se assemelham ao capital social mínimo -, resguardada a demonstração de capacidade técnica e dotação orçamentária específica para administração do aeroporto – ponto o qual propicia a capacidade de investimento e gestão mínima para as operações relacionadas à infraestrutura.

Deputado SIDNEY LEITE

⁴ Portaria N° 183/2014, que aprova o Plano Geral de Outorgas para exploração de aeródromos civis públicos, Arts. 10 a 12.



* C D 2 3 9 4 0 9 1 9 0 1 0 0 LexEdit