

O Turismo Brasileiro e a Relevância da Gestão Ambiental em Terminais de Transporte Aéreo

Jaciel Gustavo Kunz¹

Suzana Maria De Conto²

Resumo

Com o objetivo examinar o tema ambiental concernente aos terminais de transporte aéreo no Brasil, recorre-se à metodologia quali-quantitativa de nível exploratório, utilizando-se de livros, artigos, teses, dissertações e documentos oficiais, além de outras fontes atuais. Procura-se evidenciar que a defesa da necessidade quanto a ampliações e melhorias em infraestrutura de terminais aeroportuários, em voga no país, deve contemplar, também, as preocupações em termos de investigação teórica e de intervenções da gestão ambiental, de forma preventiva e corretiva, a serem empreendidas coletivamente e intersetorialmente. A atual relevância da implantação efetiva de sistemas de gerenciamento ambiental nos/pelos aeroportos brasileiros reside nas constatações e projeções de crescente demanda por transporte aéreo no país (turismo interno e externo), a futura realização de megaeventos e as numerosas propostas em termos de obras de construção e ampliação de terminais, entre outros. Neste artigo, é dada ênfase para o terminal de passageiros, ou seja, aquele relacionado a turistas reais e/ou potenciais, procurando estender a associação teórico-prática entre aspectos e impactos ambientais do turismo também ao setor de infraestrutura aeroportuária.

Palavras-chave: Turismo. Terminais de transporte aéreo. Gestão Ambiental. Sustentabilidade. Gerenciamento ambiental em aeroportos.

Introdução

O objetivo do artigo é apresentar, como faceta atual do turismo brasileiro, a larga utilização do transporte aéreo, inclusive com forte tendência a crescimento. A ênfase é dada, especificamente, ao componente turístico deste modal, ou seja, o transporte aéreo para turistas, tomado como uma condição para o desenvolvimento turístico no país. Tal quadro de expansão teria como consequência imediata o aumento no grau de utilização dos chamados terminais de passageiros, esses como focos de investigação deste ensaio. Cabe destacar que a

¹ Bacharel em Turismo pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade de Caxias do Sul, Bolsista CAPES/PROSUP. E-mail: jgkunz@ucs.br.

² Engenheira Química, Doutora em Educação pela Universidade Federal de São Carlos. Professora no Centro de Ciências Exatas e Tecnologia e no Mestrado em Turismo da Universidade de Caxias do Sul. E-mail: smcmande@ucs.br.

expressão “terminais de passageiros” é a denominação comumente adotada nos aeroportos brasileiros.

Há uma tendência de aumento ainda maior nessa utilização dada a realização futura de megaeventos esportivos no país. Poderiam ocorrer, assim, implicações em termos de intensificação da impactação socioeconômica e ambiental advinda das atividades de transporte aéreo.

A problematização a ser desenvolvida neste estudo, parte da pergunta: podem os terminais de transporte aéreo de passageiros brasileiros prescindirem da implementação efetiva de sistemas de gerenciamento ambiental, tendo em vista a estrutura instaurada e a atual conjuntura do turismo brasileiro marcado, inclusive, por preparativos de megaeventos esportivos?

Metodologicamente, a fim de desenvolver a problematização deste trabalho da forma mais satisfatória possível, propusemos a abordagem quantitativa e qualitativa, em nível predominantemente exploratório: “a pesquisa exploratória não trabalha com relação entre variáveis, mas com o levantamento da presença das variáveis e de sua caracterização quantitativa ou qualitativa” (KÖECH, 2009, p. 126). Valemo-nos das técnicas de revisão de literatura e levantamento documental, privilegiando também dados estatísticos.

As principais fontes para coleta de dados estatísticos foram, basicamente, documentos oficiais e notícias de jornal de grande circulação. Quanto aos referenciais teóricos, recorreu-se a bases de dados, artigos de periódicos, livros, banco de teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, voltando-nos para o que de mais relevante tem sido produzido até o momento. Constata-se, numa primeira análise, que há escassez de produção acadêmico-científica no âmbito nacional nos programas de *stricto sensu* na área do turismo no que diz respeito às relações que se estabelecem entre o transporte, a atividade turística, a gestão ambiental, os megaeventos e a sustentabilidade. Estas figuram como grandes temáticas que envolvem o levantamento de variáveis deste estudo.

O Transporte Turístico de Modal Aéreo como Objeto de Investigação

Tem-se evidenciado de que o turismo é um fenômeno complexo, situado, sobretudo, no campo sociocultural, pautado pela mobilidade humana, no tempo e no espaço, estas figurando entre as categorias fundantes do fenômeno. Os transportes turísticos representariam,

dessa forma, uma condição para que a mobilidade humana, ou movimento, inerente ao Turismo, se concretize. Igualmente, neste íterim, reconhece-se o papel do Turismo para o desenvolvimento local-regional e dos transportes para a acessibilidade, a mobilidade e a integração territorial, inter/intraregional ou até mesmo internacional. “É clara a relação entre turismo e transportes. Qualquer viajante, seja ele turista ou não, utiliza um ou mais meios de transporte no decorrer de sua viagem.” (PAOLILLO, 2002, p. 9). Da relação entre transporte e turismo, poder-se-ia depreender, por exemplo, que a evolução tecnológica dos transportes repercute no (padrão de) desenvolvimento do turismo.

Nesses termos, transporte turístico pode ser definido como “a atividade meio que interliga a origem de uma mesma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro um mesmo destino primário ou secundário” (PALHARES, 2002, p. 27). Assume-se, assim, que se o transporte é componente indispensável da vida (pós) moderna, então também o seria para o sistema turístico. Beni (2007) reitera nossas preposições ao defender que: “para o desenvolvimento socioeconômico de uma região, os sistemas viário e de transportes são de vital importância, mormente quando visam promover a expansão e o desenvolvimento do turismo” (p. 151).

Procede-se, então, a uma breve elucidação dos modais de transporte, já que é um deles, o aéreo, é objeto de análise deste artigo. A viagem turística pode ocorrer utilizando-se um dos modais de transporte, a saber: aéreo, ferroviário, hidroviário (marítimo, fluvial e lacustre) ou rodoviário. Cada um deles apresenta determinados custos e benefícios (PAOLILLO, 2002). É nesse sentido que abordaremos os terminais de passageiros: como parte dos custos e/ou benefícios do modal aéreo. O transporte aéreo figura, dentre os modais disponíveis, como o mais bem estruturado em termos de interação com o setor de turismo propriamente dito. Além disso, a atividade de transporte aéreo desponta também em função de poder permitir o sobrevoos de territórios de vários países, de empregar tecnologia de ponta e, finalmente, por tornar-se símbolo de desenvolvimento e representatividade (PALHARES, 2003).

Os veículos e terminais desse modal são verdadeiros signos de pujança econômica de diversas cidades ao redor do mundo. Além disso, “o Brasil é um país de grande extensão territorial, o que dá ao transporte aéreo uma importância estratégica vital” (LIASCH FILHO, 2004, p. 39). Observa-se que esse modal é largamente utilizado por turistas. Page (2001), ao

se referir a transportes turísticos, recomenda: “para que a compreensão sobre esse tema continue a crescer, é preciso que se desenvolva um grau maior de coerência e base teórica. Isto significa que a pesquisa terá de ser interdisciplinar por natureza” (p. 293).

O estudo do sistema de transportes turísticos – inclui-se o modal aéreo – pode ser dividido em quatro grandes elementos, que podem tornar-se categorias de análise. São elas: via, terminal, veículo e força motriz (PAOLILLO, 2002). De acordo com Paolillo, o sistema de transporte turístico “é a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos” (2002, p. 13).

Diante desse grande espectro que envolve os transportes turísticos, julga-se conveniente oferecer um recorte dessa complexa temática de estudos, optando pelo terminal, já que, a partir de uma sistematização do conhecimento disponível sobre impactos ambientais do transporte turístico, verificou-se que pouco tem sido pesquisado sobre os chamados terminais de passageiros. O conhecimento produzido a esse respeito, até então, mostra-se relativamente insuficiente, dada a conjuntura das demandas crescentes por transporte aéreo, e mais que isso, a projeção dessas demandas – em números absolutos e relativos – e as intenções de construção e ampliação de terminais pelo país.

Realidade e Perspectivas dos Transportes de Modal Aéreo no Brasil a partir dos Fluxos Turísticos

Mostrou-se necessário, dada o escopo da análise proposta neste artigo, remetermo-nos a dados estatísticos e informações que referendam o fluxo turístico, sobretudo aquele que tem se valido do modal aéreo de transporte regular, na tentativa de apresentarmos breve panorama dessa área, em termos de perspectivas de investimentos e crescimento.

O Programa de Aceleração do Crescimento previu, para o período entre 2007 e 2010, investimentos em infraestrutura logística na marca de R\$58,3 bilhões de reais, investimento este que traria evidente impacto sobre o desenvolvimento do turismo no país (BRASIL, 2007, p. 14). Alguns dos eixos dos projetos previstos, por sua vez, em meio às diversas ações dos Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo (Prodetur) estão a infraestrutura e serviços básicos, contemplando a construção e melhoria de terminais de passageiros, além da gestão ambiental, prevendo-se estudos de impacto ambiental de uma forma ampla (BRASIL,

2011). Reportamo-nos, também, a um importante documento elaborado pelo Ministério do Turismo. Trata-se de um documento referencial a respeito do turismo no Brasil, no período que compreende os anos de 2010 a 2014. Neste documento encontramos o delineamento sistematizado das condições do ambiente externo e interno ao país, a fim de levantar hipóteses e construir cenários do turismo no país (do mais otimista ao mais pessimista).

Mesmo dentro das prospecções menos favoráveis ao desenvolvimento turístico no país (2011-2014), ou seja, “crescimento inercial com problemas de competitividade” projeta-se um considerável aumento na receitas geradas pelo turismo internacional, que parte do patamar de 5,53 no corrente ano para 6,65 bilhões de dólares ao final do período (BRASIL, 2010). Tal dado, também tomado no seu cenário menos favorável, é refletido pela chegada de turistas estrangeiros: saltar-se-ia de 5,17 milhões no corrente ano para 6,37 no ano de 2014. O número de desembarques de voos internacionais no país passaria, em um curto espaço de tempo, de 6,94 para 8,11 milhões no mesmo período. Em contrapartida, as mesmas projeções dão conta de um decréscimo em mais de quatro milhões de desembarques em transporte rodoviário coletivo regular. Esse número corresponde para o mesmo período, aproximadamente, ao mesmo do incremento no número de desembarques em voos domésticos.

Apresentam-se outros dados em paralelo: verificou-se, no ano de 2010, um crescimento de 21,20% no movimento de passageiros³, aumento este bem superior ao verificado nos anos anteriores: 7,62%, 4,47% e 6,21% para os anos de 2009, 2008 e 2007, respectivamente. Tanto o tráfego doméstico quanto o internacional tiveram um incremento na casa dos 21%. Além disso, há que se considerar também o aumento constatado no movimento de aeronaves⁴ em 2010: 15,60%, o dobro da taxa do período anterior (INFRAERO, 2011a).

Temos que considerar, além do número absoluto e do crescimento relativo, a concentração do grande afluxo aéreo de passageiros em alguns poucos aeroportos. Segundo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, para o movimento de passageiros, em 2010, os cinco primeiros aeroportos do *ranking* representam 50%, são eles: Guarulhos, Congonhas, Brasília, Galeão e Santos Dumont. Estes aeroportos localizam-se em apenas três unidades da federação. Porém não poderemos deixar de considerar outros grandes

³ “Movimento de Passageiros: soma do quantitativo de passageiros embarcados mais desembarcados, ou seja, a soma dos passageiros de origem, destino e conexões” (INFRAERO, 2011a, p. 5).

⁴ “Movimento de Aeronaves: soma dos pousos mais as decolagens por tipo de tráfego; não estão computados os movimentos de aeronaves militares” (idem, ibidem).

aeroportos. Mesmo que proporcionalmente representem menos em tráfego aéreo e de passageiros, em números absolutos também são expressivos. Nesse contexto de expansão, a empresa estatal, que representa um monopólio em termos de infraestrutura aeroportuária no país (LIASCH FILHO, 2004), tem praticado, desde 2003, todo um plano de obras, que tem contemplado, além de melhorias nas pistas de pouso e decolagem, muitas ampliações e construções de novos terminais de passageiros, em todas as regiões brasileiras (INFRAERO, 2011b).

Segundo o Ministério do Turismo (BRASIL, 2010), o desenvolvimento turístico brasileiro estaria condicionado, entre outros fatores, ao crescimento do número de voos internacionais e à regulação do transporte aéreo doméstico. O órgão anuncia que são previstos investimentos, em termos de acessibilidade aérea, que aliada e integrada a de outros modais, permitiriam a realização bem-sucedida da Copa⁵ em 2014, quando seriam esperados 500 mil turistas. Para tal dimensão, teriam sido avaliadas algumas premissas, dentre as quais figuraria a ampliação do número de voos internacionais ao país, ampliação de assentos e destinos do turismo doméstico, e, finalmente, melhoria da infraestrutura aeroportuária e da capacidade de atendimento dos principais terminais do país.

Papel da Gestão Ambiental em Aeroportos Brasileiros no Atual Cenário do Turismo: por uma Nova Abordagem

A qualidade de vida dos indivíduos de uma população local e regional mostra-se como estágio intermediário entre a qualidade ambiental⁶ das organizações que ali se instalam, incluindo as dos aeroportos – qualidade esta resultante da responsabilidade socioambiental – e o desenvolvimento regional sustentável, concebido de forma ampla.

A qualidade ambiental, por sua vez, pode ser perseguida através da correta implantação de sistemas de monitoramento, apontando para o que se conhece como sistema

⁵ Deve-se mencionar, também, a realização, nos próximos anos, dos Jogos Militares Rio+20 e dos XXXI Jogos Olímpicos Rio 2016.

⁶ “A qualidade ambiental consiste na utilização e na interação consciente e coerente dos elementos de natureza física, química, biológica, social, econômica, e tecnológica que busquem assegurar a sustentabilidade de um ecossistema, em que assegure conjuntamente a qualidade de vida” (VALLE, 2002, p. 38).

de gerenciamento ambiental, independente da intenção de se obter certificação ambiental⁷. Examinar a gestão ambiental de aeroportos brasileiros é remeter-se à gestão do empreendimento e de sua responsabilidade socioambiental corporativa, em voga atualmente.

No que tange aos graus de qualidade do desempenho ambiental das organizações à frente da administração da infraestrutura aeroportuária, é necessário prever metas e métodos adequados de planejamento ambiental, este em consonância com a política ambiental setorial do empreendimento. Tal política deve ser construída a partir das particularidades impressas pelas atividades desenvolvidas e os serviços oferecidos pela organização.

No caso dos aeroportos, verifica-se um repertório variado de aspectos e impactos ambientais decorrentes da realização de seus propósitos. Em Charles et al. (2007) aborda-se o crescimento dos aeroportos e da demanda por transporte aéreo no contexto das “aerotrópolis”, que em linhas gerais, consistiriam em grandes aglomerados de serviço em que se transformaram os maiores aeroportos ao redor do mundo⁸. Apontam, os autores, que toda essa atividade impõe uma grande pressão sobre a capacidade de mobilidade sustentável, o que teria levado a crescentes preocupações sobre a poluição sonora, poluição do ar local e outros impactos na região⁹. Eles vão além, ao informarem que o *International Panel on Climate Changes* – IPCC – tem chamado de “imposições ambientais” para reduzir a demanda por viagens aéreas¹⁰, o que fatalmente conduziria a um embate com o *trade* turístico e órgãos representativos, como a *World Tourism Organization* – WTO.

Sendo assim, devem-se considerar múltiplos instrumentos de monitoramento constante do desempenho ambiental do empreendimento aeroportuário, a começar pelo Estudo de Impacto Ambiental – EIA, o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, e às auditorias ambientais. Cooper (2007) preconiza para o turismo, por sua vez, as Avaliações de Impacto Ambiental – AIA, partindo do pressuposto de que a preservação ambiental é menos onerosa do que a correção. Não se pode prescindir desses instrumentos, não só por representarem

⁷ Aeroportos ao redor mundo passar a buscar e obter a certificação da *International Standartization Organization* – ISO - normas da série 14001 somente em um passado bem recente.

⁸ Para fornecer um exemplo de aerotrópolis o autor se reporta inclusive ao aeroporto brasileiro de Viracopos, em Campinas. O seu terminal figura apenas na 11ª posição em termos do movimento de passageiros do Brasil (INFRAERO, 2011b).

⁹ Tradução livre por parte do autor (CHARLES et al., 2007, p.1013).

¹⁰ Tradução livre por parte do autor (IPCC apud CHARLES et al, 2007, p. 1018).

requisitos para obtenção de licenças ambientais e de operação dos aeroportos, mas também por servirem, em geral, como metodologias sistematizadas de diagnóstico, que embasam estratégias de intervenção com vistas à qualidade ambiental.

Atendo-nos às atividades de infraestrutura aeroportuária, ou seja, a atividade de aviação civil é tomada à parte, constatamos, inclusive a partir de Liasch Filho (2004), que os aspectos ambientais¹¹ característicos manifestar-se-iam desde a construção da estrutura física, passando pela geração de resíduos sólidos e efluentes líquidos resultantes da utilização dos terminais, ao uso de energia elétrica e recurso hídrico tendendo a desperdício, até chegar, por exemplo, ao descarte de lâmpadas fluorescentes. Esse exemplo, assim como outros tantos, constitui sério desafio aos gestores ambientais no que tange, por exemplo, ao acondicionamento, armazenamento, coleta, transporte, transbordo, destinação final dos resíduos sólidos e disposição final dos rejeitos de forma ambientalmente correta, conforme com o preconizado pela Política Nacional de Resíduos Sólidos, instituída pela Lei 12305/2010 (BRASIL, 2010b).

Obviamente que a grandeza do elenco dos aspectos de um terminal de passageiros, ainda mais se for internacional, é proporcional à dimensão de sua estrutura física de grandes dimensões. Ao se realizar a tarefa de elencar os principais aspectos ambientais de terminais aeroportuários de passageiros, pode-se notar, de antemão, que os aspectos apontam, majoritariamente, para as atividades exercidas pelos/por turistas. Listar as entradas da atividade de infraestrutura aeroportuária é um exercício primordial que forneceria, por sua vez, a análise dos aspectos envolvidos; análise esta que extrapola as caracterizações e estabelecimento da composição dos resíduos sólidos, por exemplo, apesar de serem consideradas de extrema valia nos planos de gerenciamento ambiental.

Um único aspecto ambiental pode corresponder a mais de um impacto ambiental, da mesma forma que um mesmo impacto ambiental – como a contaminação de águas superficiais – pode advir de diversos aspectos. Conforme nos é apontado por Moura (2008) é preciso investigar detidamente cada impacto, caracterizando a frequência de sua ocorrência, proporção dos danos provocados e seu grau de significância. Poderão ser classificadas,

¹¹ “Aspectos ambientais são todos os elementos das atividades, produtos ou serviços de uma organização que podem interagir com o meio ambiente”. Já “*impactos ambientais* são quaisquer modificações no meio ambiente (adversas ou benéficas) que resultem dos aspectos ambientais da organização [grifo do autor]” (MOURA, 2008, p. 103).

hierarquizadas e eleitas, assim, prioridades, e, a partir de seu estabelecimento, agir de forma estratégica.

Outros procedimentos considerados intrínsecos a tudo isso são a delimitação de perigos e riscos ambientais, podendo-se proceder, então, a planos de emergência ambiental. Liasch Filho (2004) aponta isso como uma fraqueza, já que os aeroportos costumam contar com planos ostensivos de segurança operacional, sem se preocupar satisfatoriamente com segurança ambiental de suas operações. Ele bem questiona o porquê de não se prever também os de emergência ambiental. Logo, a cultura da segurança, focada ao meio ambiente, também deve ser adotada.

As proposições apresentadas até aqui são, de certo modo, corroboradas pelo estudo realizado por Gonçalves, que buscou descrever e analisar o que chamou de externalidades aeronáuticas e aeroportuárias:

Ocupando os aeroportos vastas áreas, muitas próximas aos centros urbanos, exercem uma pressão urbana persistente que demanda uma convivência integrada com os demais projetos urbanos, a fim de garantir sua expansão futura e o crescimento econômico da região, mas deve conviver de acordo com os limites tolerados pela comunidade (GONÇALVES, 2009, p. 20).

O referido autor apresenta, mediante estudo de caso realizado no Aeroporto Afonso Pena, PR, aquilo que denomina impactos, sob a forma de algumas “pressões em sistemas urbanos” exercidos pela construção e operação do empreendimento, tais como: água, saneamento e resíduos (GONÇALVES, 2009, p. 20).

Há, ainda, outra característica inerente nessa abordagem: a gestão ambiental dos aeroportos brasileiros baseia-se em dispositivos legais: a) Constituição da República Federativa do Brasil, em seu artigo 225; b) Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA nº 001/86; c) Resolução CONAMA nº 237 (LIASCH FILHO, 2004). A política ambiental da empresa deve prever esforços no sentido do cumprimento da legislação e regulamentos correlatos, evitando a geração do que se chama de não conformidade, agindo proativamente como um dos componentes previstos nessa política.

Devem-se mencionar, ainda, como normas orientadoras dos trabalhos de gestão ambiental em aeroportos: as aeronáuticas (como a NSMA 58-146), as de certificação ambiental (como da série ISO 14001) e as da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. É recomendável a observância, também, das políticas nacionais que perpassam a

temática: Meio Ambiente, Aviação Civil, de Resíduos Sólidos, Educação Ambiental e também de Turismo.

Em síntese, internalizar os princípios da gestão ambiental no planejamento adequado dos transportes turísticos e do desenvolvimento regional sustentável de forma integrada, significa que o desenvolvimento turístico dos destinos brasileiros poderá coexistir de forma mais harmoniosa, garantindo a qualidade ambiental dos serviços.

Considerações Finais

Há certa unanimidade quanto à premência de que investimentos em infraestrutura logística, de transportes e/ou turística devem estar na pauta dos planos de ações governamentais dos próximos anos no Brasil, não excluindo o papel da iniciativa privada. Não só é exigência social interna, como também seria uma condição essencial para que os megaeventos a serem aqui realizados aconteçam de forma “bem-sucedida”, conforme nos foi apresentado. Que o sejam, a começar pela sustentabilidade ambiental dos transportes turísticos.

Compartilhamos desses posicionamentos, na medida em que entendemos que, de fato, os tão noticiados e discorridos “gargalos” infraestruturais e logísticos do transporte aéreo devem ser considerados, pesquisados e, na medida possível, atenuados. Assim poderá haver incremento no fluxo turístico doméstico e internacional do país.

Contudo, as benesses advindas de processos consistentes de desenvolvimento regional que poderão despontar da intensificação dos fluxos turísticos nacionalmente, só serão plenas em seus atributos, na medida em que se observar e se agir estrategicamente em relação aos aspectos e impactos ambientais dos transportes, como fatores intervenientes na(s) atividade(s) turística(s). Ou seja: os investimentos em infraestrutura ligadas ao transportes – em geral, vultosos – devem vir acompanhados de investimentos em gestão socioambiental. Tais investimentos seriam menos onerosos, sem falar que potencializariam o benefício dos equipamentos e evitariam passivos ambientais e minimizariam impactos ambientais decorrentes.

Essa prerrogativa se atribui, também, ao modal de transporte aéreo de passageiros, que envolveria, como foi possível perceber, não só pistas e aeronaves, mas também terminais, para os quais se deseja que sejam, além de hospitaleiros (arriscar-se-ia dizer, acolhedores), também sustentáveis, através de eficaz e eficiente gestão socioambiental preconizada.

Assim sendo, terá se prezado pela macrodimensão ambiental da sustentabilidade, já no início de experiências turísticas, no seu sentido lato, que, pode-se dar, em muitas e crescentes viagens, em terminais de embarque, mas não só de transporte aéreo. Os impactos do turista também parecem iniciar e ali terminarem.

Tem-se paulatinamente evidenciado os impactos ambientais como mazelas da(s) atividade(s) do turismo a serem dirimidas. O extremo oposto dessa afirmação seria negligenciar os percalços que representam a magnitude de seus impactos, a extensão dos aspectos ambientais envolvidos e não assumir, com vigor e de forma integrada, a tarefa de mitigar as repercussões negativas sobre o meio natural e maximizar, quando possível, as positivas.

Tais constatações apontam para alguns desafios, impostos não só ao Poder Público, em esferas federal, estadual e municipal (visto que inúmeros aeroportos são administrados também por estados e municípios); o são, também, para a sociedade civil, os cidadãos vigilantes do país e também para as instituições de ensino superior, imbuídas de caráter crítico de investigação, esse advindo das constantes pesquisas e conhecimentos científicos produzidos.

O(s) desafio(s) relacionados é(são) de ordens das mais diversas: consistem desde a alocação de recursos para maciços investimentos, passando pela integração das infraestruturas, mas, também, pelo efetivo planejamento e gerenciamento ambiental dos terminais aeroportuários de passageiros, com tendência a serem superutilizados, não só no Brasil.

Referências

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 12. ed. rev. e atualiz. São Paulo: Senac São Paulo, 2007.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007-2010**: uma viagem de inclusão. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

_____. **Ações do Prodetur**. Brasília: Ministério do Turismo, 2011. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/programas_acoes/regionalizacao_turismo/prodetur.html>. Acesso em: 26 maio 2011.

_____. **Documento referencial do turismo no Brasil 2010-2014**. Brasília: Ministério do Turismo, 2010. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/2Documento_Referencial.html>. Acesso em: 26 maio 2011.

BRASIL. Lei nº 12.305 de 02 agosto de 2010. Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, altera a Lei no 9.605 de 12 de fevereiro de 1998 e dá outras providências. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12305.htm>. Acesso em: 17 ago. 2010b.

CHARLES, Michel et al. Airport futures: towards a critique of the aerotropolis model. In: **Futures**. Ed. 39, Abril, 2007, p. 1109-1128. Disponível em: <<http://www.elsevier.com/locate/futures>>. Acesso em: 26 maio 2011

COOPER, Chris et al. **Turismo: princípios e prática**. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. **Anuário Estatístico Operacional**. Brasília: INFRAERO, 2011a. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/images/stories/Estatistica/anuario/final.pdf>>. Acesso em: 26 maio 2011.

_____. **Aeroportos da rede**. Brasília: INFRAERO, 2011b. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos.htm>>. Acesso em: 26 maio 2011.

GONÇALVES, E. da S. **Externalidades aeroportuárias e aeronáuticas: uma aproximação aos impactos econômicos, ambiental, espacial e sócio-cultural**. 2009. 176f. Dissertação (Mestrado em Organizações e Desenvolvimento) – Centro Universitário Franciscano do Paraná, Curitiba, 2009. Disponível em: <<http://www2.fae.edu/galeria/getImage/108/1554184062076686.pdf>>. Acesso em: 14 jun. 2011.

KÖECH, José Carlos. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e técnicas de pesquisa**. 28. ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

LIASCH FILHO, Fábio. **Aeroportos urbanos: do glamour aos impactos ambientais**. 2004. 130f. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2004.

MOURA, Luiz A. Abdalla de. **Qualidade e gestão ambiental: sustentabilidade e implantação da ISO 14.001**. 5. ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2008.

PAGE, Stephen. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2003.

PAOLILLO, André Milton. **Transportes**. São Paulo: Alpeh, 2002.

VALLE, Cyro E. **Qualidade Ambiental: ISO 14001**. 4. ed. São Paulo: Senac, 2002.