

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES

**AEROPORTOS TURÍSTICOS: CRITÉRIOS PARA LOCALIZAÇÃO
ECONÔMICA**

LEONARDO LÚCIO ESTEVES
MÔNICA PEREIRA BARROS

ORIENTADOR: JOSÉ ALEX SANT'ANNA, PhD

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO DA AVIAÇÃO CIVIL

PUBLICAÇÃO: E-TA-001A/2007
BRASÍLIA/DF: MARÇO/2007

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES

AEROPORTOS TURÍSTICOS: CRITÉRIOS PARA LOCALIZAÇÃO ECONÔMICA

LEONARDO LÚCIO ESTEVES
MÔNICA PEREIRA BARROS

**MONOGRAFIA DO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO SUBMETIDA AO CENTRO DE
FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES DA
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, COMO PARTE DOS REQUISITOS
NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE ESPECIALISTA EM GESTÃO
DA AVIAÇÃO CIVIL.**

APROVADA POR:

JOSÉ ALEX SANT'ANNA, PhD (UnB)
(Orientador)

ADYR DA SILVA, PhD (UnB)
(Examinador)

JOAQUIM JOSÉ GUILHERME DE ARAGÃO, PhD (UnB)
(Examinador)

BRASÍLIA/DF, 29 DE MARÇO DE 2007

FICHA CATALOGRÁFICA

ESTEVES, LEONARDO LÚCIO e
BARROS, MÔNICA PEREIRA.

Aeroportos Turísticos: Critérios Para Localização Econômica

xvi, 129p., 210x297 mm (CEFTRU/Unb, Especialista, Gestão da Aviação Civil, 2007).

Monografia de Especialização – Universidade de Brasília, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, 2007

1. Aeroportos

2. Localização

3. Acessibilidade

4. Planejamento

I. CEFTRU/UnB

II. Título (série)

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ESTEVES, L. L e BARROS, M. P (2007). Aeroportos Turísticos: Critérios Para Localização Econômica, Monografia de Especialização, Publicação E-TA-001A/2007, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 145p.

CESSÃO DE DIREITOS

NOME DOS AUTORES: Leonardo Lúcio Esteves e Mônica Pereira Barros

TÍTULO DA MONOGRAFIA: Aeroportos Turísticos: Critérios Para Localização Econômica

GRAU/ANO: Especialista / 2007

É concedida à Universidade de Brasília, permissão para reproduzir cópias desta monografia de especialização e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. Os autores reservam outros direitos de publicação e nenhuma parte desta monografia de especialização pode ser reproduzida sem a autorização por escrito dos autores.

Leonardo Lúcio Esteves

Mônica Pereira Barros

DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado aos nossos familiares que criaram as condições para que pudéssemos chegar até aqui.

AGRADECIMENTOS

A todos os dirigentes da INFRAERO, da Universidade de Brasília e do Centro de Recursos Humanos em Transportes, os nossos mais sinceros agradecimentos por terem tornado possível a realização deste curso.

Um agradecimento especial à Maria Taeko Kakazu pelo incentivo e apoio incondicionais.

Ao nosso orientador Professor José Alex Sant'Anna pelos ensinamentos precisos e oportunos contribuindo de forma decisiva para o correto direcionamento deste trabalho.

Ao Professor Adyr da Silva, pelo entusiasmo e por compartilhar conosco durante todo o curso sua experiência e sua valiosa opinião sobre o tema.

A todo o corpo docente envolvido no curso pela excelência das informações a nós transmitidas.

Aos coordenadores e pessoal de apoio ao curso, em especial à Sílvia, pela atenção e dedicação dispensada a todos os discentes.

A todos os colegas de curso pela ajuda mútua e por tornarem os momentos de convivência muito mais agradáveis.

Aos funcionários da INFRAERO no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães/Salvador e estagiários do projeto *Welcome to Brazil* que nos auxiliaram na realização da pesquisa de campo.

Aos nossos familiares pela compreensão e paciência durante nossas ausências no decorrer de todo o período acadêmico.

Por fim, agradecemos à DEUS por manter nossas vidas tranquilas para que pudéssemos conquistar a realização deste trabalho.

RESUMO

O turismo é responsável por cerca de 5% do PIB no Brasil e possui grande potencial de crescimento. Como forma de incentivar o desenvolvimento do turismo local, tem-se verificado uma crescente competição entre regiões para atração de investimentos em infraestrutura aeroportuária. A falta de critérios formalmente reconhecidos para definição da localização de um aeroporto para atendimento à demanda turística tem contribuído para que as decisões sobre esse assunto sejam freqüentemente determinadas por motivos políticos. Este trabalho procura contribuir para o estudo de critérios para localização de aeroportos turísticos. Inicialmente, foram pesquisados os fatores usualmente considerados na escolha de sítios aeroportuários, com o objetivo de identificar aqueles mais relevantes para a localização de aeroportos destinados a atender à demanda turística. O segmento de mercado considerado no âmbito deste trabalho foi o turista de lazer internacional. Em especial, as pesquisas foram concentradas nos fatores relacionados à acessibilidade e à distância do aeroporto em relação ao centro de demanda. Foram identificados os principais atributos que influenciam a decisão dos passageiros em suas escolhas relacionadas ao acesso a aeroportos. Identificou-se ainda de que forma os diversos segmentos de mercado reagem a cada um dos atributos de escolha. Com base nessas informações, foi realizada uma pesquisa de preferência declarada, com o objetivo de identificar o tempo máximo que os passageiros estariam dispostos a despende desde o aeroporto até o seu destino final em uma viagem de superfície. A pesquisa foi realizada com 45 turistas internacionais no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães/Salvador. O formulário de pesquisa foi concebido como um experimento de escolha em que as opções dos entrevistados eram explicitadas num processo de escolha simples. Os atributos considerados na pesquisa foram: conforto; tempo de estadia; e tempo e custo da viagem de superfície. Com base nos resultados das pesquisas, foi possível definir um valor de tempo máximo de viagem de superfície admissível para os turistas internacionais. Desse modo, foi possível ainda estimar a área de polarização dos aeroportos internacionais no Estado da Bahia e na Região Nordeste e realizar uma análise sobre a localização desses aeroportos.

ABSTRACT

Tourism is responsible for about 5% of Brazilian GNP and there is still possibility of expansion. As a manner to encourage local tourism development, it is observed a rising competition between regions to promote investments in airport infrastructure. The lack of formally recognized standards for the definition for the placement of an airport to attend tourist demand has contributed for the political decisions upon this subject. This monograph aims to contribute for the establishment of standards to determine the localization of tourist airports. Initially, it was raised the factors usually taken in consideration for choosing the localization of airfields, with the scope to identify the most relevant ones for airports designated to attend tourist demand. The market's segment considered in the sphere of this monograph was foreign tourism for leisure. The researches were specially concentrated in factors related to the accessibility and distance from the airport to the demanding centre. It was branded the main attributes which have influence on passengers decisions upon choices relate to access to airports. It was identified, additionally, in which way the miscellaneous market's sectors react to each one of the selection factors. Based on these information, it was launched a stated preference survey, intending to identify for how long passengers would be disposed to spend in the translocation from the airport to their final destinations in land tours. The survey was carried out with 45 foreign tourists at the International Airport "Deputado Luís Eduardo Magalhães" located in the city of Salvador – Bahia – Brazil. The research form was conceived as an experiment in which the answering options presented for the interviewed ones were expressed in a simple selection process. The attributes taken in consideration were: comfort, period of stay and time and costs involved with the land translocation. Based on the results of the survey, it was possible to define how long foreign tourists would be available to spend during the land translocation. In view of that, it was permitted to estimate the polarization area of international airports in the State of Bahia and in the Northeastern region, as well as to accomplish an analysis about the location of these airports.

SUMÁRIO

Capítulo		Página
1	INTRODUÇÃO	1
1.1	JUSTIFICATIVA	2
1.2	PROBLEMA	3
1.3	OBJETIVOS	3
1.3.1	Objetivo Geral	3
1.3.2	Objetivo Específico	3
1.4	METODOLOGIA	4
1.4.1	Estrutura do Trabalho	4
2	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	5
2.1	CONCEITOS BÁSICOS	5
2.2	EVOLUÇÃO DO TURISMO MUNDIAL	6
2.2.1	Perfil do Turismo Emissivo	9
2.2.2	Perfil do Turismo Receptivo	9
2.3	EVOLUÇÃO DO TURISMO NO BRASIL	12
2.3.1	Perspectivas e Estratégias Para o Turismo no Brasil	15
2.3.2	Turismo Receptivo no Brasil	20
2.4	EFEITOS DA ATIVIDADE TURÍSTICA PARA O PAÍS E A ECONOMIA	24
2.5	CLUSTER DO TURISMO	25
2.6	A IMPORTÂNCIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE NO TURISMO	29
2.7	TRANSPORTE AÉREO E AEROPORTOS	32
2.8	FATORES DE ANÁLISE PARA ESCOLHA DE SÍTIOS AEROPORTUÁRIOS	33
2.8.1	Metodologias Para Escolha de Sítio Aeroportuário	44
2.8.2	Seleção dos Critérios Relevantes Para o Atendimento à Demanda do Turismo de Lazer Internacional	45
2.9	TEORIA DE ESCOLHA E MODELOS DE ESCOLHA DISCRETA	48

2.10	O ACESSO DE SUPERFÍCIE A AEROPORTOS	49
2.10.1	Pesquisas Sobre o Acesso de Superfície a Aeroportos Como Fator de Influência na Escolha Entre Aeroportos	50
2.10.2	Pesquisa Sobre a Eficiência e Características do Acesso de Superfície a Aeroportos	56
3	PESQUISA DE CAMPO	63
3.1	PESQUISA COM PASSAGEIROS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR	63
3.1.1	Técnicas de Preferência Declarada e de Preferência Revelada	64
3.1.2	Formulário de Pesquisa	66
3.1.2.1	Aplicação do Formulário	69
4	RESULTADOS DAS PESQUISAS DE CAMPO	70
4.1	CARACTERÍSTICAS GERAIS DA AMOSTRA	70
4.2	RESULTADOS	72
4.2.1	Resultados Gerais da Amostra	72
4.2.1.1	Efeito do Aumento no Tempo de Estadia	75
4.2.1.2	Efeito da Alteração no Tipo de Transporte	76
4.2.2	Resultados por Segmento	77
4.2.2.1	Resultados por Faixa de Renda	77
4.2.2.2	Resultados por Preferência do Segmento Turístico	80
5	DEFINIÇÃO DE CRITÉRIOS PARA LOCALIZAÇÃO DE AEROPORTOS TURÍSTICOS	84
5.1	Relação Entre Tempo de Viagem e Distância de Viagem	85
5.1.2	Análise da Localização dos Aeroportos Internacionais no Estado da Bahia e na Região Nordeste	86
6	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	92
6.1	CONCLUSÕES	92
6.2	RECOMENDAÇÕES	95

7	BIBLIOGRAFIA	98
ANEXO A	INFORMAÇÕES RELACIONADAS AO TURISMO NO ESTADO DA BAHIA	101
ANEXO B	FORMULÁRIOS DE PESQUISA	115
ANEXO C	RESULTADOS DA PESQUISA COM TURISTAS	126

LISTA DE TABELAS

Tabela	Página
Tabela 2.1 Evolução das chegadas mundiais de turistas e das receitas totais de turismo e exportações (1950 – 2000)	08
Tabela 2.2 Previsão de entrada de turistas estrangeiros: Cenário atual (em milhões)	18
Tabela 2.3 Previsão de entrada de turistas estrangeiros: Cenário desejável (milhões)	18
Tabela 2.4 Evolução das chegadas no mundo, nas Américas e no Brasil (1985 - 2001)	22
Tabela 2.5 Evolução das receitas no mundo, nas Américas e no Brasil (1985 – 2001)	23
Tabela 2.6 Correlação entre os fatores de análise do sítio pesquisados	43
Tabela 2.7 Índices de ponderação atribuídos aos fatores para seleção de sítios	45
Tabela 2.8 Elasticidade-Renda e Elasticidade-Preço dos diferentes segmentos de mercado	47
Tabela 2.9 Distância ao centro da cidade e tempo de ligação por transporte público	50
Tabela 2.10 Distribuição dos passageiros por motivo da viagem	60
Tabela 2.11 Distribuição dos passageiros por topo de tráfego	60
Tabela 2.12 Distribuição dos tempos das viagens terrestres dos aeroportos de Porto Alegre e Florianópolis	61
Tabela 2.13 Distribuição das distâncias das viagens terrestres dos aeroportos de Porto Alegre e Florianópolis	62
Tabela 3.1 Atributos de influência nas escolhas dos passageiros	67
Tabela 5.1 Estimativa de distâncias de viagem	85
Tabela A.1 Fluxo turístico global	102
Tabela A.2 Fluxo global de turistas estrangeiros, segundo os principais mercados emissores – Salvador	103
Tabela A.3 Principais variáveis do turista estrangeiro – Salvador	104
Tabela A.4 Vocações principais e complementares dos principais destinos turísticos na Bahia	106

Tabela A.5	Zonas turísticas e principais aeroportos da região	108
Tabela A.6	Movimento de passageiros no Aeroporto Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães	108
Tabela A.7	Movimento de passageiros em <i>Charters</i> internacionais no Aeroporto de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães	108
Tabela A.8	Movimento de passageiros no Aeroporto Internacional de Porto Seguro	109
Tabela A.9	Movimento de passageiros no Aeroporto de Ilhéus	109
Tabela A.10	Movimento de passageiros no Aeroporto Hotel Transamérica (Una)	109
Tabela A.11	Movimento de passageiros no Aeroporto de Barreiras	109
Tabela A.12	Movimento de passageiros no Aeroporto de Bom Jesus da Lapa	110
Tabela A.13	Movimento de passageiros no Aeroporto de Lençóis	110
Tabela A.14	Movimento de passageiros no Aeroporto de Paulo Afonso	110
Tabela A.15	Movimento de passageiros no Aeroporto de Valença	110
Tabela A.16	Localização de pólos turísticos em relação aos aeroportos – Acessibilidade	113

LISTA DE FIGURAS

Figura		Página
Figura 5.1	Área de polarização dos aeroportos internacionais nas zonas turísticas da Bahia	87
Figura 5.2	Localização dos principais aeroportos nas regiões turísticas do Estado da Bahia	88
Figura 5.3	Área de polarização dos aeroportos internacionais na região nordeste	91
Figura A.1	Zonas turísticas do Estado da Bahia	105
Figura A.2	Aeroportos de interesse estadual e federal no Estado da Bahia	107

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico	Página
Gráfico 4.1 País de residência dos entrevistados	70
Gráfico 4.2 Preferências do segmento turístico	71
Gráfico 4.3 Distribuição dos entrevistados por faixa de renda familiar mensal	71
Gráfico 4.4 Preferências de tempo de viagem terrestre para a opção de transporte coletivo e tempo de permanência de até 4 dias e mais de 8 dias	72
Gráfico 4.5 Preferências de tempo de viagem terrestre para a opção de transporte privativo e tempo de permanência de até 4 dias e mais de 8 dias	73
Gráfico 4.6 Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre para a opção de transporte coletivo e tempo de permanência de até 4 dias e mais de 8 dias	74
Gráfico 4.7 Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre para a opção de transporte privativo e tempo de permanência de até 4 dias e mais de 8 dias	74
Gráfico 4.8 Valor que o turista estaria disposto a pagar para reduzir em 30 minutos o tempo de viagem	75
Gráfico 4.9 Efeito do aumento no tempo de estadia nas preferências dos entrevistados	75
Gráfico 4.10 Efeito do aumento no tempo de estadia nas preferências dos entrevistados – Amostra parcial	76
Gráfico 4.11 Efeito do aumento no tempo de estadia nas preferências dos entrevistados	77
Gráfico 4.12 Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre por faixa de renda para opção de transporte coletivo	78
Gráfico 4.13 Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre dos entrevistados por faixa de renda, para opção de transporte privativo	79
Gráfico 4.14 Valor que os entrevistados estariam dispostos a pagar para redução de 30 minutos no tempo de viagem de acesso, por faixa de renda	80
Gráfico 4.15 Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre dos	81

entrevistados por segmento turístico, para opção de transporte coletivo

Gráfico 4.16 Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre dos entrevistados por segmento turístico, para opção de transporte privativo **82**

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANAC	Agência Nacional da Aviação Civil
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
EMBRATUR	Empresa Brasileira de Turismo
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
NBR	Norma Brasileira
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
OMT	Organização Mundial do Turismo
PAEBA	Plano Aeroviário do Estado da Bahia
PEA	População Economicamente Ativa
PIB	Produto Interno Bruto
PR	Preferência Revelada
PD	Preferência Declarada
USD	Dólares Americanos

1 INTRODUÇÃO

O turismo é responsável por 11,7% do PIB mundial e pela geração de 8% de todos os empregos no mundo. Gera ainda quarenta bilhões de dólares em impostos em todo o mundo. No Brasil, segundo dados do ano de 1999, o turismo foi responsável pela geração de 38,14 bilhões de dólares para a economia, e 3,67 milhões de empregos. Esses valores colocaram o país na 15ª colocação no *ranking* do PIB turístico mundial, e na nona colocação em termos de geração de empregos relacionados ao turismo. Em valores relativos, entretanto, a participação do turismo na economia da América Latina e, mais especificamente do Brasil, ainda é bastante inferior aos valores mundiais. A participação das atividades turísticas em relação ao PIB da América Latina é de 5,6%, e na geração de empregos é de 6%. No Brasil, em 1999, o PIB turístico representava apenas 4,9% de toda a sua economia. Tal percentual, quando comparado com 161 países de todo o mundo, coloca o país na 155ª posição (Palhares, 2001).

Em função da importância desta atividade e do seu potencial de crescimento, a União e Estados têm implementado políticas de incentivo ao turismo e aumentado os investimentos públicos em infra-estrutura turística. Entre os principais investimentos, está a ampliação ou modernização da infra-estrutura aeroportuária, uma vez que a instalação de um aeroporto permite acesso a turistas e mercados inatingíveis sem a acessibilidade proporcionada pelo transporte aéreo.

Conforme dados da EMBRATUR, a importância do transporte aéreo é mais presente no turismo internacional. De acordo com dados do Departamento de Polícia Federal e da EMBRATUR (2006) dos 5.358.170 turistas que entraram no Brasil em 2005 3.938.063 (73%) foram por meio do transporte aéreo. No transporte doméstico, o transporte aéreo é acessível a uma pequena parcela da população brasileira, o que indica um potencial grande a ser explorado. Segundo Palhares (2001), o transporte aéreo, desde a década de 1970, participa em mais de 50% de todo o turismo doméstico e internacional do mundo inteiro, tendo alcançado em 1994 mais de 1,2 bilhão de viagens. Em países como Austrália, Japão e Nova Zelândia o transporte aéreo representa mais do que 99% das entradas de turistas internacionais. No Caribe, América Central e América do Sul, representa 58% das viagens internacionais.

Essa influência dos passageiros de turismo no transporte aéreo tende a aumentar. Segundo Pavaux (1995), o futuro do transporte aéreo não pode ser considerado sem o exame do

turismo internacional. De acordo com dados da Airbus, o turismo é o motivo de 41,1% dos passageiros partindo de aeroportos europeus em viagens internacionais. Na América do Norte e Sudeste Asiático, as taxas são, respectivamente, de 63,5% e 38,6%. Assim, quanto maior o nível de qualidade de vida, maior a quantidade de tráfego de turistas gerados pela região. Os países em desenvolvimento, por outro lado, costumam ser o destino dos turistas originados nas regiões mais desenvolvidas. Nesse contexto, o Brasil atua principalmente como um receptor do turismo internacional. Pavaux (1995) alerta ainda para o fato de que, com o aumento da eficiência técnica e econômica do transporte aéreo, novos destinos estão se tornando viáveis, e a competição entre os países para atração dos turistas está aumentando.

Pelo exposto, percebe-se a grande interdependência entre o transporte aéreo e turismo. O desenvolvimento da atividade turística depende da oferta de um transporte aéreo adequado. O turismo, por sua vez, representa uma importante fonte de demanda para o transporte aéreo. Todavia, em função dos altos custos da implantação de uma infra-estrutura aeroportuária e da necessidade de economia de escala nesse tipo de atividade, é necessário que o sistema de aeroportos destinados a atender à demanda turística seja planejado de modo eficiente. Para otimizar a infra-estrutura, seria conveniente a implantação de um aeroporto capaz de atender satisfatoriamente a demanda de maior quantidade de pólos turísticos possível. Por outro lado, é necessário identificar qual o tempo máximo que o turista estaria disposto a percorrer do aeroporto até o seu destino final.

Desse modo, a decisão sobre a implantação de um aeroporto que tenha como principal objetivo o atendimento da demanda turística deverá procurar conciliar esses dois aspectos: o aproveitamento adequado da infra-estrutura aeroportuária e o atendimento satisfatório ao turista.

1.1 JUSTIFICATIVA

Segundo Ohmae (1995) *apud* Caves e Gosling (1999), com o crescimento da competição entre regiões para atração de negócios e turismo, cresce também a demanda por investimentos em aeroportos. A implantação de um aeroporto em determinada região pode atuar como alavancador do seu desenvolvimento, de uma forma geral. De acordo com Caves e Gosling (1999) os mais quantificáveis destes benefícios são a criação de empregos diretos e indiretos, juntamente com o estímulo à economia regional e local.

Uma vez que nem sempre é possível disponibilizar aeroportos em cada localidade para atender a demanda da região turística, tem-se verificado a competição entre municípios para atração desses investimentos.

A falta de critérios que auxiliem na definição da localização de um aeroporto para atendimento da demanda turística tem contribuído para que as decisões sobre esse assunto sejam freqüentemente determinadas por motivos políticos. Conforme afirmam Caves e Gosling (1999), a interferência política não pode ser completamente evitada, entretanto, o processo de planejamento estaria muito menos vulnerável a esse tipo de distorção se houvesse critérios formalmente reconhecidos. Por isso, a importância do estudo do tema.

1.2 PROBLEMA

O presente trabalho tem como objetivo pesquisar critérios que auxiliem na decisão sobre a localização de aeroportos para atendimento à demanda turística, considerando a ótica do turista internacional. O principal fator a ser determinado é o tempo que o turista internacional estaria disposto a percorrer utilizando o transporte de superfície, do aeroporto até o seu destino final. O turista internacional a ser considerado no âmbito das pesquisas será o turista de lazer.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo Geral

Pesquisar e identificar critérios que auxiliem na decisão sobre a localização de aeroportos para atendimento à demanda turística.

1.3.2 Objetivo Específico

Definir o tempo que o turista internacional estaria disposto a percorrer utilizando o transporte de superfície, do aeroporto até o seu destino final.

1.4 METODOLOGIA

O trabalho foi dividido em duas etapas principais. Inicialmente, foi feita uma revisão bibliográfica com os objetivos de: entender as características da atividade turística; identificar os fatores que influenciam a locação de aeroportos e estudar de forma mais aprofundada os fatores relevantes para os passageiros de turismo de lazer internacional.

Posteriormente, foi realizada uma pesquisa de campo por meio de entrevistas com passageiros, com o objetivo de identificar o tempo máximo que o turista estaria disposto a despendar do aeroporto até o seu destino final numa viagem de superfície. A região para realização das pesquisas foi limitada ao Estado da Bahia, em função da importância da atividade para o Estado e dos grandes investimentos realizados nos últimos anos.

1.4.1 Estrutura do Trabalho

No Capítulo 2 será apresentada a revisão bibliográfica sobre os temas relacionados à pesquisa: a atividade turística e o transporte aéreo; os critérios usualmente considerados para escolha de sítio aeroportuário; e o transporte de superfície para acesso a aeroportos. No capítulo 3 será apresentada a metodologia utilizada para realização da pesquisa de campo. No capítulo 4 serão apresentados os resultados da pesquisa. No capítulo 5 os resultados das pesquisas são utilizados para estabelecimento de um critério para localização de aeroportos. Por fim, o capítulo 6 contém as conclusões e recomendações para possíveis extensões do tema.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 CONCEITOS BÁSICOS

Entre as definições de turismo, podemos citar:

“Turismo é essencialmente movimento de pessoas e atendimento às suas necessidades, assim como às necessidades das outras pessoas que não viajam. O turismo é o fenômeno de interação entre o turista e o núcleo receptor e de todas as atividades decorrentes dessa interação.” (Angeli, 1991)

“Turismo é o fenômeno que ocorre quando um ou mais indivíduos se trasladam a um ou mais locais diferentes de sua residência habitual por um período maior que 24 horas e menor que 180 dias, sem participar dos mercados de trabalho e de capital dos locais visitados”. (Organização Mundial de Turismo – OMT)

Algumas instituições e autores também fazem uma divisão dos ramos do turismo, de acordo com o motivo principal da viagem. A classificação em turismo de negócios e turismo de lazer é a mais usual, entretanto, Palhares (2001) cita a existência de mais de duas dezenas de tipos de turismo, como: desportivo, religioso, de juventude, social, cultural, ecológico, de compras, de aventura, gastronômico, da terceira idade, rural, de intercâmbio, de cruzeiros marítimos, entre outros.

De acordo com Andrade (1997), turismo de negócio é o conjunto de atividades de viagem, de hospedagem, de alimentação e de lazer praticadas por quem viaja a negócios, referentes aos diversos setores da atividade comercial ou industrial, ou para conhecer mercados, estabelecer contatos, firmar convênios, treinar novas tecnologias, vender ou comprar serviços.

No âmbito desse trabalho não será considerado o turista de negócio, uma vez que o objetivo é pesquisar critérios que auxiliem na decisão sobre a localização de aeroportos segundo a ótica do turista internacional de lazer.

2.2 EVOLUÇÃO DO TURISMO MUNDIAL

É sabido que a evolução dos acontecimentos econômicos e sociais do mundo moderno transformou o turismo em uma atividade bastante promissora e com possibilidades de se expandir a taxas permanentemente crescentes. Especialistas do setor calculam que a indústria do turismo poderia ser cinco vezes maior do que é hoje, movimentando ainda mais a economia mundial. Para isso, em muitos países, devem ser melhoradas questões como segurança, sinalização e infra-estrutura das cidades, de forma planejada e sistêmica.

Tem-se observado que o turismo mundial está crescendo, motivado pelos seguintes acontecimentos:

- Aumento da demanda de viagens e turismo pelo incremento do número de destinações com atrativos ecológicos, de aventura e histórico-culturais;
- Encurtamento das distâncias de viagens em função do avanço tecnológico e exploração comercial de novas rotas de transporte aéreo e marítimo;
- Predomínio da imagem virtual como principal meio de comunicação para o turismo;
- Criação de novas redes mundiais de comunicação como a Internet;
- Crescimento mundial da classe média, causado pelo aumento da produção das empresas e sua internacionalização;
- Projetos de construção de novas aeronaves com grande capacidade de assentos;
- Aumento da segmentação do mercado turístico internacional;
- Conciliação entre trabalho e férias proporcionada pelo computador multimídia pessoal, em rede;
- Aumento da competitividade e da qualidade entre bens e serviços turísticos;
- Proliferação de mega-agências de viagens e turismo;
- Superação das resistências sócio-culturais à globalização do turismo pela conscientização do que ele representa para as economias nacionais ou regionais e pela certeza de que justamente nas diferenças geográficas e culturais estão os mananciais das fontes do turismo internacional;
- A hotelaria estará oferecendo espaços, instalações e equipamentos adaptados, segundo padrões universais de conforto e qualidade, aos diversos meios ambientes sem agressão à ecologia e às culturas locais.

Segundo Rabahy (2003), o desempenho do setor turístico está intimamente relacionado ao comportamento da renda e sua distribuição, bem como da disponibilidade de tempo livre e outras facilidades propiciadas pelo progresso tecnológico. É o caso dos meios de transporte, cuja evolução reduz o tempo das viagens e implica, em última análise, uma maior liberação do tempo para o lazer.

A atividade turística coloca-se entre os cinco principais itens geradores de receitas de divisas na economia mundial, liderados pelas exportações de armamentos e de petróleo. Mesmo considerando as recentes crises econômicas (1994, 1997, 1999 e setembro de 2001), o turismo mundial vem registrando taxas de crescimento de receita, o que lhe assegura a manutenção de sua participação no total das exportações, conforme tabela 2.2.

A referida tabela ilustra a evolução do turismo internacional, em número de chegadas e em valores arrecadados, em confronto com as receitas totais das exportações mundiais nos anos de 1950 a 2000.

Nota-se que as performances, tanto das exportações como as do turismo, não são regulares ao longo de todo o período. Os acontecimentos sociais, políticos e econômicos afetam de forma significativa o desempenho das atividades turísticas.

Tendo como base o ano de 1960, a receita do turismo internacional cresceu, nos últimos 40 anos (1960/2000), cerca de 70 vezes. Nesse mesmo período, as chegadas de turistas cresceram dez vezes. Enquanto as receitas crescem a uma taxa média de 11,2%, o número de chegadas registra taxa bem inferior, de 6,0%. Ao longo do período, estas duas medidas da atividade turística registram diferentes performances.

Tabela 2.1 - Evolução das chegadas mundiais de turistas e das receitas totais de turismo e exportações (1950 – 2000)

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	
Chegadas (milhões)	25,20	27,88	30,85	34,14	37,77	41,80	46,25	51,17	56,62	62,65	
Receitas (US\$ bilhões)	2,10	2,40	2,70	3,00	3,40	3,80	4,30	4,80	5,40	6,10	
Exportações (US\$ bilhões)	57,10	77,40	74,50	75,60	77,80	84,90	94,60	101,50	96,70	102,60	
Receitas/Exportações (%)	3,60	3,10	3,60	3,90	4,30	4,40	4,50	4,70	5,50	5,90	
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	
Chegadas (milhões)	69,32	75,32	81,38	90,07	104,60	112,90	120,00	129,80	131,20	143,50	
Receitas (US\$ bilhões)	6,90	7,30	8,00	8,90	10,10	11,60	13,30	14,50	15,00	16,80	
Exportações (US\$ bilhões)	118,30	123,10	128,60	140,90	157,50	171,30	187,80	197,20	220,40	251,80	
Receitas/Exportações (%)	5,80	5,90	6,20	6,30	6,40	6,70	7,00	7,30	6,80	6,60	
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	
Chegadas (milhões)	165,80	178,90	189,10	198,90	205,70	222,30	228,90	249,30	267,10	283,10	
Receitas (US\$ bilhões)	17,90	20,90	24,60	31,10	33,80	40,70	44,40	55,60	68,80	83,30	
Exportações (US\$ bilhões)	300,10	336,40	398,80	552,60	811,30	845,40	953,40	1.080,50	1.251,50	1.618,40	
Receitas/Exportações (%)	5,90	6,20	6,10	5,60	4,10	4,80	4,60	5,10	5,50	5,10	
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	
Chegadas (milhões)	286,00	287,10	286,10	289,60	316,40	327,20	338,90	363,80	394,80	426,50	
Receitas (US\$ bilhões)	105,60	107,50	100,90	102,50	112,70	118,10	143,50	176,80	204,30	221,30	
Exportações (US\$ bilhões)	1.931,70	1.924,40	1.777,20	1.736,00	1.840,80	1.875,80	2.048,50	2.419,00	2.765,20	3.008,50	
Receitas/Exportações (%)	5,40	5,50	5,60	5,90	6,10	6,30	7,00	7,30	7,30	7,30	
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Chegadas (milhões)	458,20	464,00	503,40	519,00	550,50	565,50	596,50	610,80	626,60	650,20	697,20
Receitas (US\$ bilhões)	268,90	277,60	315,10	324,10	354,00	405,10	435,60	436,00	442,50	445,00	477,90
Exportações (US\$ bilhões)	3.423,40	3.498,50	3.713,90	3.752,30	4.266,00	5.099,80	5.267,60	5.497,40	5.405,80	5.554,40	6.331,96
Receitas/Exportações (%)	7,80	7,90	8,40	8,60	8,30	7,90	8,20	7,90	8,10	8,00	7,50

Fonte: Rabahy, Wilson. *Turismo e Desenvolvimento*. 2003

2.2.1 Perfil do Turismo Emissivo

Observa-se que o turismo emissivo é composto por alguns poucos países, basicamente por países com alto nível de renda. Segundo dados de 1999 da OMT, 50% do turismo emissivo internacional, medido pelo número de chegadas, e 55%, em valor dos gastos, é formado por apenas dez países. Se considerados somente os valores gastos, 45% são compreendidos por apenas seis: Estados Unidos (13%), Alemanha (10,6%), Japão (7,2%), Reino Unido (7,1%), França (3,9%) e Itália (3,7%).

A concentração das atividades turísticas em alguns poucos países, a exemplo do que ocorre em outras atividades de diversas naturezas, está associada às suas condições socioeconômicas, basicamente ao nível e distribuição de renda, ao tamanho da população e às condições de acesso e proximidade do mercado.

A população combinada com a renda constitui-se em um importante indicador de demanda. Rabahy (2003) cita a afirmação de Sobrek de Alcântara (1982) que o limite de US\$ 500 de renda média *per capita* assinala a capacidade de consumo do turismo. “É a partir dessa cifra que a coletividade social tem satisfeitas as necessidades de consumo imprescindíveis e, paralelamente, os gastos em turismo começam a adquirir importância...”. Assim sendo, o número de indivíduos com renda maior US\$ 500 caracteriza o tamanho do mercado consumidor, condição esta que se vê confirmada pelo perfil dos principais países emissores no mundo.

Mas, segundo Rabahy (2003), além da renda, para caracterizar-se como um importante centro emissor, é preciso que a localidade disponha de outros fatores, mais específicos, como sua condição geográfica (acessibilidade) e cultural.

2.2.2 Perfil do Turismo Receptivo

Da mesma forma que no turismo emissivo, constata-se, também, uma excessiva concentração do fluxo quanto aos destinos turísticos, tanto em número, quanto em valor dos gastos.

Os primeiros dez países emissores são, em geral, os mesmos que concentram o turismo receptivo. Ou seja, respondem por mais de 40% do total dos destinos turísticos, tanto em número de turistas quanto em valores gastos. Em número total de turistas, os países mais

representativos quanto ao turismo receptivo são: França, Espanha, EUA, Itália, China e Reino Unido.

A partir da constatação do relevante significado do turismo para economias de localidades menos desenvolvidas, é comum se considerar esta atividade como um importante instrumento de redistribuição de renda. No trabalho elaborado por Rabahy (2003) ele apresenta a citação de Alberto Sessa, que, realizando um histórico dos fatos relativos ao setor analisados em seus trabalhos, afirma: “... era entusiasmante que já então o turismo fosse considerado importante para ajudar os países do Terceiro Mundo no seu desenvolvimento econômico e social”. E mais adiante, “... a instalação de pólos turísticos... determina o conhecido efeito de compensação econômica... A função de compensação econômica do turismo como fator reequilibrador parece evidente.”

Os registros estatísticos da OMT – Organização Mundial do Turismo, no entanto, não favorecem ainda essa expectativa, embora as tendências revelem resultados mais animadores para o futuro. Há um fluxo muito intenso intrapaíses desenvolvidos, pois todas essas localidades incluem-se nesta categoria. Esta constatação reforça o entendimento de que, assim como os negócios, também os maiores fluxos de viagens se dão entre países desenvolvidos.

A facilidade de deslocamento que existe entre os países europeus e a importante dotação existente de infra-estrutura e equipamentos turísticos são fatores que têm impulsionado o turismo intra-regional europeu. A mesma tendência se observa na América do Norte, onde se situam dois outros importantes centros emissores e receptores: Estados Unidos e Canadá. A Europa Ocidental e a América do Norte são responsáveis por cerca de 80% do movimento turístico internacional. A partir dessa situação, estudos da Associação *World Travel* recomendam que os países dos demais continentes devam buscar mecanismos que reorientem os movimentos turísticos para destinações alternativas.

Rabahy (2003) cita também que as perspectivas favoráveis para que o turismo possa vir a beneficiar os países menos desenvolvidos são encontradas nos argumentos de Lopes (1983) “...saturação do mercado tradicional e o transbordamento dos fluxos turísticos para novos mercados” e da “tendência manifesta da busca do exótico e de destinações que alterem o cotidiano”, viagens estas pioneiramente efetivadas por iniciativas de turistas especiais (intelectuais, artistas, estudantes, etc), formadores de opinião.

As indicações de que possa estar havendo uma ligeira melhora para os países em desenvolvimento são dadas pela análise das taxas médias anuais de crescimento das receitas turísticas internacionais, relativamente às taxas médias mundiais.

Ainda assim, deve-se ressaltar que alguns países, não significativos no contexto internacional têm no turismo sua principal base econômica. Rabahy (2003) cita a consideração de François Ascher de que o turismo passa a ser importante para a economia de um país quando representar mais de 5% de suas exportações.

No caso particular do Brasil, os dados do Banco Central (2002) indicam que as receitas de divisas com viagens internacionais (em 2001 estimadas como US\$ 1,7 bilhão) representam apenas 3,1% das exportações (da ordem de US\$ 55 bilhões), enquanto a média mundial vem oscilando ao redor de 6 a 8%. Pelas estimativas da Embratur (receita de US\$ 3,7 bilhões em 2001), a participação do turismo comparativamente ao arrecadado pelas exportações atinge 6,7%, valor, portanto, mais próximo da média mundial.

A pesquisa da Embratur diverge de outras fontes de dados contabilizados, porque a Embratur baseia-se em pesquisas diretas feitas com os visitantes estrangeiros, que declaram, entre outras informações, os seus gastos diários, a permanência média, origem, meio de hospedagem e assim por diante. O Banco Central considera apenas as entradas cambiais no Brasil.

O próprio Ascher salienta que eventuais saldos favoráveis da balança turística dos países em desenvolvimento, relativamente aos desenvolvidos, podem ser anulados, com tendência a apresentar resultados negativos pelos gastos com importações necessárias para a manutenção dos padrões receptivos turísticos internacionais. Até mesmo mecanismos de política econômica de estímulo ao turismo, como câmbio e os preços, podem gerar efeitos perversos para o país receptor, como a inflação, por exemplo.

Ascher conclui que o turismo não representa, em si, uma solução para o crescimento econômico dos países que não apresentam as pré-condições necessários. Dispondo dessas condições, considera então que o turismo deva integrar-se em uma estratégia global de crescimento regional e nacional.

Rabahy (2003) afirma que por não disporem de muitas outras alternativas, alguns países do Terceiro Mundo buscam no turismo a saída para o crescimento econômico, sem as devidas avaliações dos custos dessa decisão. Do que foi analisado, verifica-se que o desenvolvimento, por um lado, favorece o turismo, não sendo, de outro, tão evidente que o turismo promova, por si, o desenvolvimento.

2.3 EVOLUÇÃO DO TURISMO NO BRASIL

O Brasil é considerado como uma economia com grande potencialidade de desenvolvimento, com um PIB de aproximadamente US\$ 500 bilhões, embora com uma renda *per capita* de apenas US\$ 2.923 (Banco Central, 2002).

A distorção verificada entre o PIB em valor absoluto e em valor *per capita* é devida à forma desequilibrada como se deu o processo de crescimento do País, manifestada nas desigualdades de distribuição de renda.

Segundo Tolosa, a má distribuição da renda, pessoal e regional, reflete-se na alocação dos investimentos públicos e privados.

Há no Brasil a coexistência de regiões que se enquadram como desenvolvidas com outras que se caracterizam como subdesenvolvidas; daí surgirem expressões como “Os dois brasis”, de Lambert (1959), e “Belíndia”, justaposição da condição de desenvolvimento da Bélgica à miséria da Índia.

O Brasil, um país em desenvolvimento, pode ter o turismo como um “fator econômico”, atividade que, além de propiciar aumento na produção de outros setores e no nível de emprego, é capaz de gerar saldos de divisas em sua conta externa, contribuindo para a diminuição dos déficits da balança de pagamentos e do agravamento da dívida externa.

Quanto ao emprego, por exemplo, por se tratar o turismo de uma atividade basicamente prestadora de serviços, caracteriza-se naturalmente como um setor intensivo em mão de obra, com a vantagem de requerer pessoal de um amplo espectro de qualificação, inclusive aquele de menor nível de escolaridade.

Dados da OMT, apresentados por Rabahy (2003), indicam que o turismo responde por 8% do emprego total no mundo. No Brasil, segundo pesquisa Fipe/Embratur de 2002, contabiliza-se a geração de 1,63 milhões de empregos diretos e outros 750 mil indiretos, totalizando cerca de 2,4 milhões de pessoas empregadas nesta atividade, o equivalente a 3,3% da PEA empregada no País. Com relação ao número de empregos, os dados podem sofrer divergências conforme as fontes pesquisadas. Dados da WTTC, para o ano de 1999 estimavam que o turismo era responsável pela geração de 3,67 milhões de empregos no Brasil.

O documento intitulado Estratégia Turística da Bahia 2003-2020, elaborou um exame da série histórica 1991-2004 do comportamento do turismo internacional receptivo no Brasil, e apontou como causas para um comportamento inconstante do desempenho do turismo receptivo internacional:

- o alto custo das viagens, em decorrência da grande distância dos principais mercados emissores;
- a imagem negativa do país no exterior, vinculada à violência urbana, assaltos e desmatamentos;
- a precariedade dos investimentos em promoção e na construção/melhoria da infra-estrutura turística;
- a inexistência de uma política de incentivo a vôos regulares e charters;
- a ausência de uma política de promoção sistemática e agressiva do país nos principais mercados emissores;
- equívocos nas medidas que exigem reciprocidade na concessão de vistos em passaportes de turistas estrangeiros.

O documento ainda cita que, com relação ao fator distância, vale mencionar que a tendência à regionalização do mercado internacional, com a formação de blocos econômicos, deve resultar em expressivo incremento do turismo intra-regional, com a supressão de barreiras geográficas e alfandegárias permitindo a livre circulação de turistas e beneficiando os principais blocos econômicos, reforçando a vantagem comparativa e competitiva destes em relação aos países receptores menos desenvolvidos, localizados, em sua maioria, no hemisfério sul.

Em maior ou menor medida, esses pontos críticos apontados anteriormente necessitam ser rebatidos com ações dos governos, e destacamos principalmente:

- Implementação da Política Nacional de Turismo, ampliando as linhas de financiamento à disposição da “indústria” do turismo;
- Criação de vôos sub-regionais entre o Brasil e os países vizinhos, buscando-se constituir uma malha aérea entre os destinos turísticos não servidos pelas grandes Companhias Aéreas.
- Flexibilização do mercado brasileiro de aviação, incentivando os vôos charters.

O documento Turismo no Brasil 2007/2010, elaborado pelo Ministério do Turismo, com a colaboração do Conselho Nacional do Turismo, apresenta, além de um diagnóstico do setor, a visão desejada e propostas para alcançar o cenário esperado.

No diagnóstico apresentado, revela-se que os resultados da atividade turística no Brasil, nos últimos anos foram positivos, entretanto, o país ainda não alcançou o patamar de estabilidade e não ocupa um lugar compatível com suas potencialidades no mercado turístico nacional e internacional.

Um dos aspectos positivos apontados no contexto do turismo internacional, é a tendência de desconcentração dos fluxos internacionais de turistas, com inclusão de novos destinos. Em 1970, por exemplo, 43% das chegadas de turistas estavam concentradas no grupo dos cinco países maiores receptores. Em 2004, o grupo dos cinco países maiores receptores receberam apenas 33%. Existe uma tendência de forte crescimento para os países da Ásia, Pacífico, África e Brasil, em particular, contra percentuais bem menores de crescimento da Europa. No período de 1995 a 2005, o crescimento no número de chegadas de turistas internacionais no Brasil foi de 170%, enquanto que no mundo esse valor foi de apenas 50%. A Europa e as Américas tiveram percentuais de crescimento abaixo da média mundial. Em 2004 e 2005 o número de chegadas de turistas internacionais no mundo cresceu 5,5%, enquanto que, no Brasil, a taxa foi de 12,5%. Pode-se dizer que esse aumento é resultado do trabalho e investimentos realizados ao longo dos últimos anos.

2.3.1 Perspectivas e Estratégias Para o Turismo no Brasil

De acordo com dados do documento Turismo no Brasil – 2007-2010, o setor foi contemplado com o maior volume de recursos orçamentários já executados em ações de promoção do produto turístico brasileiro, em especial a promoção do destino Brasil no exterior. O valor para promoção em 2005, da ordem de R\$ 166 milhões, foi mais de três vezes superior ao de 2002.

Os investimentos em infra-estrutura turística, que envolvem desde recuperação do patrimônio histórico, saneamento básico e sinalização turística também cresceram significativamente nos últimos anos. O valor executado em 2005, de R\$ 420 milhões foi o dobro de 2004.

Os investimentos privados também dão uma noção da perspectiva de crescimento do turismo para os próximos anos. De acordo com dados da empresa de consultoria BSH Internacional, disponíveis no documento Turismo no Brasil – 2007-2010 (2006), a previsão de investimentos em hotelaria no Brasil, no período de 2005 a 2008 é de R\$ 3,4 bilhões, que representam um aumento de 23,5 mil unidades habitacionais. Deste total, 45% estão previstos para a região Nordeste e 40% para a região Sudeste.

Outra característica apontada no estudo realizado pelo Ministério do Turismo é o aumento na participação das unidades habitacionais em *resorts*. Esse segmento, em especial, vem se tornando cada vez mais competitivo no mercado internacional. Em 2005, o mercado internacional respondeu por 33% das diárias vendidas nos *resorts*. Para 2015, estima-se que essa participação crescerá para 60%.

A participação dos vôos *charters* no transporte de turistas, tanto nacionais como internacionais, também tem crescido. Em 2005 os desembarques nacionais foram de 3,15 milhões de passageiros, valor 42,74% superior ao de 2003. Os desembarques internacionais foram de cerca de 350 mil, um crescimento de 103% em relação a 2003. Apesar disso, os desembarques internacionais em vôos *charters* representam apenas cerca de 5% do total de passageiros internacionais recebidos no país, incluindo turistas estrangeiros e brasileiros voltando do exterior.

A já citada desconcentração nos destinos turísticos indica uma tendência a uma competição entre regiões para atrair visitantes, uma vez que novos atores devem entrar na disputa pelas viagens, em escala mundial. A fim de oferecer novos produtos de qualidade, o Ministério do Turismo realizou o mapeamento turístico do país, para identificar regiões e roteiros turísticos potenciais. Após reuniões do Salão do Turismo – Roteiros do Brasil, realizadas em 2005 e 2006, foram selecionados 87 roteiros turísticos de padrão internacional de qualidade, abrangendo 116 regiões em 474 municípios. No total, incluindo o mercado nacional, foram identificadas 200 regiões turísticas envolvendo 3.819 municípios.

Tradicionalmente, as regiões turísticas do país estavam voltadas para o segmento de sol e mar, o que explica a grande concentração do desenvolvimento da atividade ao longo do litoral. Com esse trabalho, espera-se obter um desenvolvimento descentralizado, equilibrado e sustentável da atividade turística. Deverá trazer uma interiorização do turismo e necessidade de novos investimentos para estruturação desses roteiros. A carência de infra-estrutura, tanto no que se refere à infra-estrutura básica, particularmente com relação à acessibilidade e ao saneamento, quanto à chamada infra-estrutura turística deverá ser superada. A infra-estrutura turística compreende a sinalização turística, centros de recepção e informação ao turista, centros de convenções e feiras, terminais de passageiros e outros.

O documento Turismo no Brasil 2007/2010 aponta como uma das falhas a ser corrigida, a falta de articulação entre os Ministérios do Turismo, das Cidades, dos Transportes e da Defesa para definição sobre a alocação de investimentos. Este documento também aponta o transporte aéreo nacional e internacional como um dos aspectos vulneráveis para o desenvolvimento do turismo. Os problemas identificados são: limitação de oferta, que pode ser um entrave para a expansão do setor; e falta de integração, principalmente das linhas de grande alcance com as linhas regionais de pequeno curso.

As dificuldades relacionadas aos outros modos de transporte também são abordadas, especialmente as limitações relativas à acessibilidade rodoviária e necessidade de articulação com os outros modos.

Feito o diagnóstico, o documento apresenta o cenário desejado e faz propostas para os diversos setores relacionados ao turismo.

Com relação ao cenário para a acessibilidade e logística destacam-se os seguintes pontos:

- Flexibilização dos acordos bilaterais.
- Regulamentação e regulação do transporte aéreo internacional no Brasil.
- Ampliação do número de vôos internacionais para o Brasil.
- Operação verticalizada das operadoras internacionais para o destino Brasil.
- Regulamentação e regulação do transporte aéreo doméstico brasileiro.
- Melhoria das estradas e vias de acesso.
- Melhor e maior integração da malha aeroviária.
- Capacidade das empresas aéreas nacionais em atender à demanda futura.
- Aumento do papel da internet como canal de distribuição das Companhias Aéreas.
- Continuidade da política de melhoria da estrutura aeroportuária.
- Realização de estudos estratégicos para desenvolvimento da acessibilidade e logística do turismo nacional.

Interessante registrar ainda as seguintes premissas adotadas no cenário da estrutura do mercado:

- Superoferta hoteleira e lançamentos simultâneos em alguns destinos turísticos.
- Turistas (corporativo e lazer) cada vez mais exigentes, buscando relação custo-benefício melhor e exigindo mais pelo dinheiro investido em uma viagem.
- Empresas mais conscientizadas quanto à necessidade do desenvolvimento sustentável.
- Inclusão de novos mercados consumidores para o setor de turismo.
- Crescimento do setor acima das taxas de crescimento da economia brasileira.
- Concentração do mercado, o que pode levar a um cenário complicado para as pequenas empresas.

Este documento apresenta ainda projeções para a entrada de turistas de acordo com dois cenários: o primeiro, com base na manutenção das condições atuais; e o segundo, chamado cenário desejável, em que ocorre uma combinação de condições externas e internas favoráveis. Em ambos os casos são apresentados valores chamados limite superior e inferior,

construídos a partir dos valores médios, acrescentando-se dois desvios padrões, no caso do limite superior e decrescendo-se dois desvios padrões, no caso do limite inferior. Os dados são apresentados a seguir:

Tabela 2.2 – Previsão de entrada de turistas estrangeiros: Cenário atual (em milhões)

	2006	2007	2008	2009	2010
LIMITE SUPERIOR	8,7	10,1	11,7	12,8	13,9
VALOR PREVISTO	7,0	8,4	10,0	11,0	12,2
LIMITE INFERIOR	5,3	6,7	8,3	9,3	10,5

Fonte: Turismo no Brasil 2007/2010

Tabela 2.3 – Previsão de entrada de turistas estrangeiros: Cenário desejável (milhões)

	2006	2007	2008	2009	2010
LIMITE SUPERIOR	8,7	10,5	12,6	14,5	16,7
VALOR PREVISTO	7,0	8,8	10,9	12,8	15,0
LIMITE INFERIOR	5,3	7,0	9,2	11,0	13,3

Fonte: Turismo no Brasil 2007/2010

Assim, a taxa de crescimento média para os próximos quatro anos, mantidas as condições atuais, é de cerca de 15% ao ano. O valor registrado em 2005 foi de 5,4 milhões. No cenário desejável o aumento da entrada de turistas estrangeiros crescerá a uma taxa média anual de pouco mais de 20%.

As propostas constantes do documento, foram divididas em oito eixos temáticos: planejamento e gestão; estruturação e diversificação da oferta; fomento; infra-estrutura; promoção, marketing e apoio à comercialização; qualificação; informação e logística de transportes. Neste último, foram feitas as seguintes propostas:

- Articular junto à Agência Nacional da Aviação Civil – ANAC, uma maior flexibilização para novos vôos em destinos de interesse turístico.
- Realizar um trabalho com a ANAC para viabilizar mais vôos *charters* para todas as regiões do país e estimular a aviação regional em processos de hubs menores.
- Criar programa de apoio a novos vôos regulares e *charters*, diversificando a atual malha aérea.
- Adequar a legislação de cabotagem marítima, hoje direcionada prioritariamente para o transporte de carga, de modo a atender às

especificidades do transporte de passageiros, promovendo maior isonomia competitiva.

- Definir os principais eixos turísticos rodoviários e as estradas de acesso a destinos turísticos de maior demanda, desenvolvendo um programa de estruturação e melhoria de qualidade do apoio rodoviário para os turistas (postos de combustíveis bem equipados com lanchonetes, restaurantes, pousadas, informações turísticas).
- Mapear e fomentar a implantação dos trens turísticos, qualificando-os, estruturando-os como produtos turísticos e integrando-os aos roteiros turísticos do Programa de Regionalização.
- Apoiar a criação de novos portões de entrada para o turismo internacional.
- Realizar estudo, identificando a necessidade de maior oferta de vôos regulares e diversificados para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, e outras regiões, negociando soluções junto às companhias aéreas e órgãos competentes.
- Realizar estudos para redução das taxas de embarque, de estacionamento e de locação de área interna, nos aeroportos regionais, nacionais e internacionais, para as empresas aéreas regionais.

Dos demais eixos temáticos destacam-se as seguintes propostas:

- Fortalecer a descentralização do turismo no desenvolvimento das regiões brasileiras, investindo nos territórios do interior do País, de forma a melhorar a qualidade de vida das populações, potencializar cidades turísticas e facilitar o crescimento de fluxo de visitantes.
- Intensificar a promoção e comercialização dos *resorts* no mercado externo.
- Promover os parques temáticos brasileiros, como grande fator de diferenciação do turismo familiar no MERCOSUL.
- Intensificar o programa de captação de eventos internacionais, melhorando ainda mais a posição do Brasil no cenário internacional.
- Priorizar para estruturação, os roteiros com potencial para comercialização nos mercados nacional e internacional identificados por estudos de demanda.

2.3.2 Turismo Receptivo no Brasil

A receita internacional do turismo brasileiro, segundo dados da Embratur, vinha oscilando, desde a década de 1980 até o Plano Real, ao redor de US\$ 1,6 bilhão. Nos anos de 1994 e 1995, a receita estimada pela Embratur atinge o patamar dos US\$ 2 bilhões, elevando-se para US\$ 2,5 bilhões em 1996 e 1997, alcançando os níveis de US\$ 4 bilhões, nos anos seguintes, até 2001.

Segundo a OMT, a entrada de turistas no Brasil teve um aumento de 2,7 vezes, no período 1985/2001, enquanto nas Américas o crescimento foi de apenas duas vezes, e em termos mundiais de pouco mais de duas vezes.

No entanto, com relação à receita, a situação brasileira revela-se prejudicada comparativamente à tendência mundial. No período 1985/2001, o crescimento da atividade foi de 2,5 vezes no Brasil, de 3,8 vezes nas Américas e de quatro vezes na média mundial.

Em número de visitantes, observa-se que o Brasil vem lentamente ascendendo na escala do mercado turístico. Em número de chegadas de turistas, a participação brasileira no total mundial evolui de 0,53% em 1985 para 0,69% em 2001. Com essa participação, o Brasil insere-se no bloco dos países cujo receptivo situa-se entre 4,5 milhões e 5 milhões de turistas, e se posiciona imediatamente após o grupo dos vinte mais importantes países receptores, como citado anteriormente.

Mas este desempenho não se verifica em termos de receita, o aumento de turistas não vem acompanhado, nas mesmas proporções, das taxas de permanência média e dos níveis de gastos *per capita* dos visitantes estrangeiros.

Neste caso, tem-se o chamado turismo *low spending*, devido à expansão do turismo de massa, constituído principalmente pelos visitantes dos países limítrofes, que apresentam, em geral, níveis médios de permanência e de gastos *per capita* menores do que os revelados pelos turistas de outras procedências, pelo menos até o ano verificado.

Em pesquisas da Embratur, conclui-se que o visitante intercontinental realiza gastos quase três vezes superiores aos realizados pelos países limítrofes.

Verifica-se que o baixo gasto per capita por visitante encontra explicação pela variável renda, e a permanência média por visitante encontra explicação, principalmente, por duas variáveis – renda e a distância relativa dos centros emissores.

A distância dos centros emissores influencia as decisões sobre a viagem. O custo da viagem tem uma grande participação dos gastos com transporte, e a racionalidade econômica conduz a uma maior permanência na busca de uma diminuição do custo unitário, compatível com a renda e a escala de preferências dos consumidores, considerando que isto implica no aumento do gasto total.

Tabela 2.4 - Evolução das chegadas no mundo, nas Américas e no Brasil (1985-2001)

Anos	Chegada Mundial (US\$ milhões)	Índice (1985=100)	Chegada nas Américas	Índice (1985=100)	Chegada no Brasil (US\$ milhões)	Índice (1985=100)	Participação Relativa do Brasil no Mundo (%)
1985	327,2	100,0	58,7	100,0	1,736	100,0	0,53
1986	338,9	103,6	62,9	107,2	1,934	111,4	0,57
1987	363,8	111,2	68,0	115,8	1,929	111,1	0,53
1988	394,8	120,7	75,0	127,8	1,743	100,4	0,44
1989	426,5	130,3	78,6	133,9	1,403	80,8	0,33
1990	458,2	140,0	83,4	142,1	1,091	62,9	0,24
1991	464,0	141,8	96,5	164,4	1,228	70,7	0,26
1992	503,4	153,9	103,6	176,5	1,692	97,5	0,34
1993	519,0	158,6	103,8	176,8	1,641	94,5	0,32
1994	550,5	168,2	106,6	181,6	1,853	106,8	0,34
1995	565,5	172,8	110,6	188,4	1,991	114,7	0,35
1996	596,5	182,3	116,9	199,1	2,666	153,5	0,45
1997	610,8	186,7	118,5	201,9	2,850	164,2	0,47
1998	626,6	191,5	119,5	203,6	4,818	277,5	0,77
1999	650,2	198,7	122,2	208,2	5,107	294,2	0,79
2000	697,2	213,1	128,3	218,6	5,313	306,1	0,76
2001	688,6	210,5	119,3	203,2	4,773	274,9	0,69

Fonte: Embratur

Tabela 2.5 - Evolução das receitas no mundo, nas Américas e no Brasil (1985 – 2001)

Anos	Receita Mundial (US\$ milhões)	Índice (1985=100)	Receita nas Américas (US\$ milhões)	Índice (1985=100)	Receita no Brasil (US\$ milhões)	Índice (1985=100)	Participação Relativa do Brasil no Mundo (%)
1985	118,1	100,0	33,3	100,0	1.492.639	100,0	1,26
1986	143,5	121,5	38,4	115,2	1.527.222	102,3	1,06
1987	176,8	149,7	43,0	129,0	1.502.393	100,7	0,85
1988	204,3	173,0	51,3	153,9	1.642.759	110,1	0,80
1989	221,3	187,4	60,2	180,7	1.224.821	82,1	0,55
1990	268,9	227,7	70,0	210,1	1.444.171	96,8	0,54
1991	277,6	235,1	77,8	233,5	1.558.800	104,4	0,56
1992	315,1	266,8	85,5	256,6	1.307.065	87,6	0,41
1993	324,1	274,4	91,1	273,4	1.091.419	73,1	0,34
1994	354,0	299,7	95,2	285,7	1.924.800	129,0	0,54
1995	405,1	343,0	102,7	308,2	2.097.100	140,5	0,52
1996	435,6	368,8	112,5	337,6	2.469.146	165,4	0,57
1997	436,0	369,2	118,8	356,5	2.594.884	173,8	0,60
1998	442,5	374,7	117,2	351,7	3.678.029	246,4	0,83
1999	455,0	385,3	122,4	367,3	3.994.144	267,6	0,88
2000	477,9	404,7	137,4	412,3	4.227.606	283,2	0,88
2001	472,0	399,7	127,8	383,5	3.700.887	247,9	0,78

Fontes: Embratur e OMT

2.4 EFEITOS DA ATIVIDADE TURÍSTICA PARA O PAÍS E A ECONOMIA

Os impactos do turismo não se restringem aos aspectos econômicos e sociais, mas devem ser entendido em sua concepção mais ampla, envolvendo, além do econômico e social, os aspectos políticos, culturais e ambientais.

Em cada país ou localidade tais efeitos se expressam de uma forma diferenciada, dadas as condições econômicas e sociais, e devido as suas características e tipicidade.

Em países mais desenvolvidos, o impacto da atividade turística, em termos de renda é mais significativo que em países em desenvolvimento, e do ponto de vista econômico, o turismo é, naturalmente, mais importante para os países receptores do que para os emissores.

A importância do turismo em uma economia depende, basicamente, de suas precondições naturais e econômicas, como: atrativo turístico, infra-estrutura urbana, equipamentos turísticos e acessibilidade.

Por outro lado, o turismo como Estratégia nos Planos de Desenvolvimento pode variar bastante sob ponto de vista de produto para países desenvolvidos emissores e receptores, países intermediários e países em desenvolvimento. A tendência é ser priorizado em países em desenvolvimento, ou seja, o turismo é um Projeto Estratégico.

A verdade é que o turismo internacional poderia constituir-se em um fenômeno equilibrador do crescimento econômico, pela intensificação dos fluxos de turistas dos países desenvolvidos para os menos desenvolvidos ou em desenvolvimento.

Entretanto, como citado anteriormente, a maior parte dos fluxos de viagens dos países desenvolvidos se destina ao próprio mercado interno, e para outros países desenvolvidos. Somente uma parcela em torno de 15 a 20% se destina a países em desenvolvimento.

Mesmo sendo uma pequena parcela, para os países em desenvolvimento representa importante fonte de sustentação de sua economia, tal é o estágio atrasado em que se encontram, em termos de desenvolvimento econômico, ou ainda por falta de melhores alternativas de investimentos. É natural considerar que o turismo está se desenvolvendo a

partir de um reflexo promissor na economia do setor, e ainda, buscar o desenvolvimento regional a partir do incentivo à atividade turística.

Nas primeiras tentativas de se implantar “pólos de crescimento”, instalados artificialmente, era possível obter-se um crescimento regional mais equilibrado. No entanto, segundo Rabahy, a evolução demonstrou que apesar de ser possível essa implantação artificial, isso só se verifica se alinhado a outros fatores, como: condições para a instalação de algumas atividades motrizes, proximidade de mercado, disponibilidade de infra-estrutura social básica e a determinação estratégica de desenvolvimento daquela região e dos setores selecionados.

Não se deve deixar de avaliar o saldo de implantação e desenvolvimento da atividade turística em uma determinada região, pois um turismo massificado e desordenado pode provocar deterioração do meio ambiente, destruição do patrimônio histórico-cultural, mudança da cultura regional, além das questões propriamente econômicas já salientadas, como a alta dos preços, a redução da oferta de produtos para a população local e a instabilidade no mercado de trabalho.

2.5 CLUSTER DO TURISMO

O turismo é visto com um volume de empresas e organizações que se complementam de alguma forma, na busca da realização de uma viagem, se caracterizando como uma atividade que tem contato com diversas outras atividades da economia e com diversos setores econômicos ativos.

Conforme citado anteriormente, os efeitos do turismo sobre uma determinada população são de natureza econômica, social, política e cultural. É chamado por muitos de “exportador invisível”.

O sucesso de um empreendimento turístico é importante para o país. Depende do somatório das ofertas diferenciais, que são as particularidades inerentes a cada localidade, e das ofertas agregadas, representadas por equipamentos, instalações e serviços que serão disponibilizados para melhor atender os visitantes.

Essas ofertas devem ser muito bem planejadas para que possam proporcionar o maior bem-estar possível ao turista. As empresas envolvidas procuram realizar certos desejos pessoais na oferta de viagens turísticas, porque satisfazem as motivações e expectativas relacionadas com o tempo livre. Dentre os quais podemos citar fatores de realização pessoal e social, de natureza motivacional, econômicos, culturais, ecológicos e científicos. São estas características que levam o indivíduo a escolher características de sua viagem como o destino, a permanência, os meios de transportes e hospedagem e os objetivos da viagem.

Visando atender a todos os anseios é que o mercado vem utilizando um termo moderno que visa a revelar o maior número de informações sobre determinado ramo que se deseja conhecer, ampliando a capacidade de gerar resultados. É o que se chama de *CLUSTERS*.

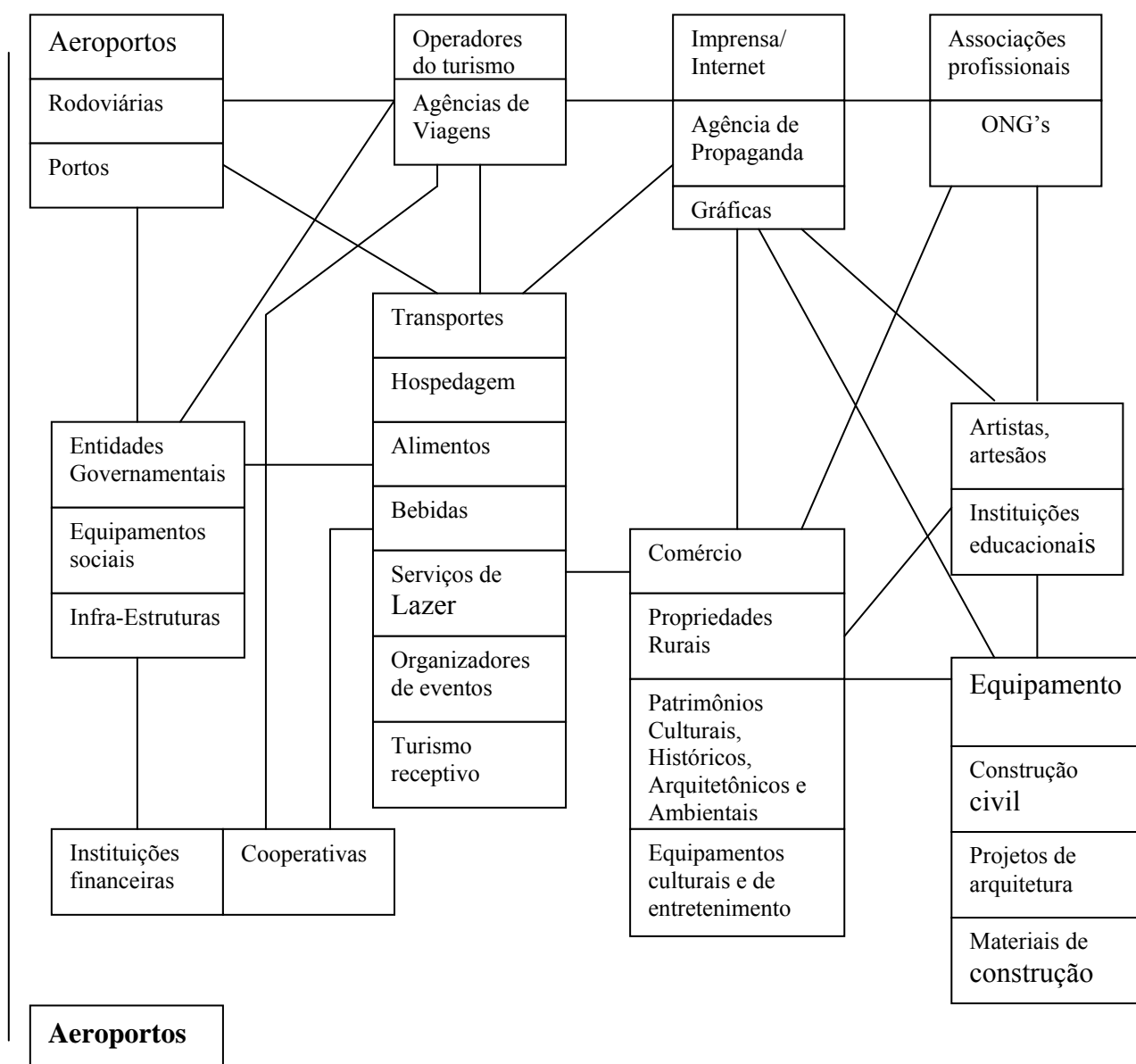
Segundo Michael E. Porter (1999), *clusters* são concentrações geográficas de organizações e instituições de um certo setor, abrangendo uma rede de empresas inter-relacionadas e outras atividades importantes para a competitividade. Incluem suprimentos de insumos especializados, tais como componentes, maquinário e serviços, e fornecedores de infraestrutura especializada. Suas fronteiras devem abranger todas as empresas que tenham ligação com o ramo além de setores e instituições com fortes elos verticais, horizontais ou institucionais.

Para Porter, muitas vezes os *clusters* permeiam os canais de distribuição e os consumidores, envolvendo fabricantes de produtos complementares e organizações responsáveis por normas técnicas, tecnologia ou insumos comuns. Há *clusters* que incluem instituições governamentais e outras, tais como universidades, institutos de normas técnicas, empresas de treinamento e as associações comerciais.

O turismo está sendo visto como um *cluster* por ser um conjunto de atrativos concentrados num espaço geográfico delimitado, dotado de equipamentos e serviços de qualidade e excelência gerencial, em redes de empresas que possam gerar vantagens estratégicas e competitivas. Qualquer estudo nesta área deve levar em conta tudo que compreende a qualidade do cluster, como: aeroporto, traslado, diferencial turístico, acessibilidade, gastronomia, hospitalidade, centros comerciais, informação, sinalização e competitividade de preços.

A falta desta visão sistêmica e holística pode travar o progresso do turismo no Brasil. Vê-lo como sistema isolado faz com que cada membro se desenvolva sem ter a noção para onde seguir. É preciso desenvolver estratégias administrativas que utilizem tecnologia avançada, gestão logística para definir um cenário competitivo, novas tendências do mercado além dos principais concorrentes, bem como o intercâmbio de informações sobre experiências vividas e refletir sobre o cotidiano das empresas e das organizações do setor.

Abaixo, no esquema do Cluster do Turismo, observa-se o quanto que esta atividade depende de um planejamento estratégico para seu desenvolvimento.



Segundo Silva² (2001), o produto turístico requer ainda que os atrativos sejam acessíveis, quer seja por navio, avião, ônibus ou automóvel, ou seja, que possua fácil acessibilidade.

Como pode ser verificado, existem empresas que não poderiam sobreviver sem o turismo, seja ele turismo de negócio ou de lazer, como: empresas aéreas e hotéis. Há, também, empresas que poderiam sobreviver sem o turismo, apesar de o seu crescimento ficar comprometido, sendo elas: restaurantes, atrativos localizados, transporte urbano.

Portanto, a falta de uma estratégia de desenvolvimento de todos os componentes do *cluster* acima apresentado tende a penalizar não só o desenvolvimento financeiro das empresas envolvidas, como também, o nível dos serviços prestados aos turistas existentes e a satisfação destes.

Trigueiro, C.M. (2001), define como elementos que viabilizam a atividade turística:

- Design urbano - dizem respeito às informações sobre o local, seus valores históricos e culturais. Define a maneira como o caráter de uma cidade é transmitido de uma geração à outra, relacionando-se com os princípios de conservação do patrimônio histórico e da arquitetura urbana da localidade;
- Infra-estrutura – manutenção da quantidade mínima de serviços tais como: saneamento, transportes, energia elétrica, limpeza pública, estradas, e outras;
- Serviços básicos – segurança, atendimento com qualidade, respeito aos cidadãos;
- Eventos e atrações – as atrações são as belezas naturais, a história e suas personagens famosas, parques temáticos, gastronomia, edifícios e monumentos, museus e praças. Os eventos são os festivais de música e culturais, shows de artistas, manifestações folclóricas, competições esportivas, e outras;
- Pessoas – relacionada à hospitalidade apresentada pelos habitantes locais, que pode intervir positiva ou negativamente junto aos visitantes;
- Imagem – soma das crenças, idéias e impressões que as pessoas têm de determinada localidade, representada pela lembrança e desejo de retorno que despertam.

Diante destas considerações, a definição de uma localidade como detentora de potencial turístico, está relacionada tanto à atração natural do turismo como à adoção de uma política de desenvolvimento de infra-estrutura turística.

2.6 A IMPORTÂNCIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE NO TURISMO

O transporte tem a função de interligar a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primário e secundário) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário.

Palhares (2003) comenta que em alguns casos, a própria atividade de transporte é uma experiência de turismo, tal como no caso dos cruzeiros, dos trens panorâmicos, dos passeios de carro e de bicicleta. Entretanto, em algumas circunstâncias o transporte prevalece sobre o próprio destino turístico, e muitas vezes influi na escolha do local a ser visitado.

O desenvolvimento do sistema de transporte, para muitos autores, é um fator relevante para a evolução da atividade turística, pois as viagens passaram a contar com mais segurança, mais conforto e mais rapidez.

Para Rabahy (2003) o sistema de transporte tem-se mostrado mais eficiente em função da maior rapidez de realização de um percurso. Isto contribui para aumentar a capacidade de cada unidade do sistema, ou seja, aumentar a sua produtividade. E a maior contribuição é a liberação de horas dos indivíduos para a viagem propriamente dita.

Palhares (2003) afirma que o turismo não existe sem o transporte. Os destinos turísticos muitas vezes fazem um excelente trabalho de *marketing* junto a turistas potenciais, mas têm uma atitude muito passiva quando se trata de trabalhar em parceria com as empresas de transporte para facilitar o ingresso desses turistas na sua região.

O turismo interno, ou seja, intra-regional teve sua evolução com a expansão das rodovias e a massificação do uso do automóvel, bem como, com o uso do meio de transporte coletivo.

Com o transporte ferroviário, o turismo internacional praticamente se restringe aos países da Europa e a poucos países dos demais continentes, em que a ferrovia apresenta significados especiais apenas para o seu turismo doméstico e para o turismo social.

No passado, o meio transporte intercontinental mais destacado foi o marítimo. Entretanto, sua participação diminuiu significativamente após a expansão do transporte aéreo, mais especificamente após a Segunda Grande Guerra e a Convenção de Chicago (1944), em que os países signatários celebraram o acordo que assegura a liberdade política e comercial de partir e aterrisar em territórios estrangeiros.

O transporte marítimo sofre, além do tempo de duração das viagens, pela falta de integração com os sistemas terrestres de transportes turísticos, de hospedagem, de *tours*, etc. Tais desvantagens estão sendo amenizadas pela promoção de cruzeiros de menor percurso e duração.

Já o meio de transporte que veio a expandir o turismo internacional foi o aéreo. A sua importância e suas vantagens são tão fortes que a população de mais alta renda prefere esse meio de transporte para as suas viagens, mesmo quando de médio percurso.

Rabahy (2003) afirma que não resta dúvida de que se pode estabelecer uma associação bastante estreita entre o meio transporte aéreo, de uma forma geral, e o crescimento do fluxo turístico.

Quanto ao desenvolvimento do turismo doméstico, Palhares (2003) afirma que no Brasil, o transporte aéreo é um caso típico de setor sem foco voltado para o turismo. Sua regulamentação sempre esteve mais favorável a preservar as empresas aéreas nacionais, seus capitais e empregos, em detrimento da abertura do mercado que possibilitasse o barateamento do acesso dos brasileiros ao mercado turístico doméstico. Tal crítica também é constatada em Wheatcroft (1994). A falta de uma verdadeira competitividade interna, que só foi gradualmente incentivada a partir da década de 1990, e de forma mais acentuada no ano de 2001, associada a uma ampliação dos acordos bilaterais para as ligações internacionais, fazendo com que um maior número de empresas estrangeiras passassem a atuar no País, permitiram grandes disparidades nos preços das tarifas, o que tornou algumas viagens ao exterior mais baratas do que no mercado doméstico. Tal fato passou a contribuir então para

um desequilíbrio da balança de pagamento do turismo brasileiro, tornando-a deficitária devido às divisas que eram levadas do País para o exterior pelos turistas, contribuindo assim para o não desenvolvimento do já incipiente mercado doméstico.

Atualmente, as empresas de transporte em todo o mundo tendem a buscar uma alternativa que possa atender o maior conjunto de ligações das redes existentes, como forma de minimizar seus custos. É claro que existem limitações, como por exemplo: o transporte fluvial depende da existência de rios navegáveis; o transporte rodoviário apesar de ser uma via artificial depende de transpor obstáculos que encarecem o projeto, como construção de túneis, pontes e viadutos; o transporte ferroviário também depende da variável topografia.

No caso do transporte aéreo, segundo Palhares (2003) as empresas buscam se concentrar em um aeroporto, ou alguns aeroportos estratégicos, do qual o número de localidades atendidas era ampliado pelo sistema *hub-and-spoke*, na tentativa de obter uma grande economia de escala, utilizando grandes aeronaves que permitiam ter maior densidade de tráfego de passageiros nessas rotas.

Palhares (2003) afirma que há inconvenientes neste tipo de rede centralizada, tais como o aumento do tempo de viagem total, além de atrasos decorrentes da grande movimentação de aeronaves em um aeroporto do tipo *hub*. Entretanto, para as empresas aéreas, o ganho em termos de custos operacionais advindos de tal sistema é extremamente vantajoso, o que para o passageiro representa possibilidade de menores tarifas.

Considerando que o transporte aéreo possui geralmente o seu terminal afastado dos grandes centros ou de algum destino turístico, as rodovias são a forma mais comum encontrada para interligá-los aos pontos de destino final. Portanto, um importante fator para o desenvolvimento da atividade do turismo é que os terminais de transportes estejam interconectados com os vários modos existentes, a fim de prover os turistas com opções de acessibilidade ao seu destino final.

Pela avaliação apresentada por Palhares (2003), que no Brasil há uma predominância de um só modo de transporte (no caso, rodoviário), a intermodalidade fica altamente prejudicada, e com isso os passageiros e turistas perdem em termos não só de opções de transporte, mas

também em todos os benefícios advindos de uma maior competitividade entre os mesmos, principalmente melhoria do serviço prestado e diminuição de tarifa.

O que se deve considerar é que no caso da indústria do turismo, o modo de transporte que melhor evidencia a formação de alianças estratégicas, sobretudo no cenário mundial, é o transporte aéreo.

Um exemplo de aliança estratégica são os vôos *charters*, que são serviços aéreos não- regulares, geralmente organizados por um grupo particular ou para um nicho de viajantes que se desloca para destinos turísticos, especialmente durante períodos de alta temporada.

Pode se dizer que os vôos *charters* têm como foco atender ao turismo de massa ou destinos remotos, como por exemplo, *resorts*.

O vôo *charter* possui uma estrutura de custo muito parecida com as empresas de baixo custo e baixa tarifa. Para o turismo esta opção tem sido bastante utilizada, considerando que o passageiro compra um pacote turístico que inclui, além do vôo, o traslado para o hotel, a hospedagem nos destinos e eventualmente até mesmo alguma outra programação.

2.7 TRANSPORTE AÉREO E AEROPORTOS

O transporte aéreo necessita, para sua realização, de facilidades essenciais como pista de pouso e decolagem, pátio de estacionamento de aeronaves e terminal de passageiros. Além disso, dependendo do volume de tráfego, outras facilidades de apoio serão necessárias para o transporte eficiente e seguro, como: instalações para abastecimento de aeronaves, serviço de salvamento e combate a incêndio, áreas para manutenção de aeronaves, serviços meteorológicos e de controle do espaço aéreo, comissaria, entre outras (OACI, 1987). Essas facilidades estão concentradas nos aeroportos.

Para o atendimento à demanda de passageiros de turismo, as facilidades necessárias nos aeroportos são essencialmente as mesmas. Não foi possível encontrar na bibliografia pesquisada nenhum autor que apontasse a necessidade de diferenças significativas nos aeroportos, para atendimento aos turistas. O que se verifica é que podem ocorrer diferenças na intensidade de utilização de determinados componentes, em função das diferenças nas

características dos passageiros de turismo em relação àqueles que viajam a negócios. Apesar disso, a operação e os componentes de um aeroporto cuja demanda predominante seja de passageiros de turismo não apresenta diferenças significativas em relação dos demais aeroportos.

As facilidades disponibilizadas nos aeroportos requerem altos investimentos em infraestrutura e grandes áreas para sua instalação. Por esse motivo, o transporte aéreo, de uma forma geral, não é um transporte porta a porta. Isso significa que para ter acesso ao transporte aéreo é necessário deslocar-se a um terminal aeroportuário utilizando um outro modo de transporte. Kazda e Caves (2000) afirmam que a viagem não começa nem termina no aeroporto e alertam para a importância da acessibilidade ao mesmo, uma vez que, para o passageiro, o que interessa é o tempo total de viagem. O trecho da viagem de superfície pode aumentar o seu tempo total, reduzindo assim a principal vantagem do transporte aéreo.

Portanto, a distância do aeroporto até o seu centro de demanda é um dos fatores essenciais para localização de um aeroporto. No item a seguir, será relatada uma pesquisa dos fatores usualmente considerados para localização de aeroportos.

2.8 FATORES DE ANÁLISE PARA ESCOLHA DE SÍTIOS AEROPORTUÁRIOS

Neste item será feito um levantamento dos principais fatores que costumam ser avaliados no processo de seleção de um sítio destinado à implantação de um aeródromo. Esses fatores serão analisados tendo como foco a identificação daqueles que podem ser influenciados de forma diferenciada pela demanda do turista de lazer internacional.

Silva (2001) apresenta nove critérios para nortear a localização dos sítios, com o objetivo de atender às exigências e necessidades para a plena operacionalidade dos aeroportos, de acordo com a sua demanda. A seguir, serão explicados, resumidamente, cada um dos fatores.

- **Área**
O sítio deverá ter as dimensões suficientes para abrigar as instalações necessárias nas várias etapas do seu planejamento. Poderá ainda possuir reserva de área complementar, de fácil desapropriação, para expansão, quando

a demanda exigir. Recomenda ainda que a Área I ¹ do Plano de Zoneamento de Ruído esteja incluída na área patrimonial.

- **Relacionamento Urbano**

As limitações ao uso do solo impostas pelo Plano de Zoneamento de Ruído devem ser respeitadas, evitando-se proximidade com atividades sensíveis ao ruído. Assim, é recomendado que o sítio fique fora das áreas urbanizadas e em posição contrária aos vetores de expansão urbana. Além disso, a orientação das pistas deve evitar a indução de sobrevôo de áreas urbanizadas.

- **Acessos**

O sítio deve ter uma posição favorável em relação aos principais pólos geradores de tráfego. Deve-se observar as distâncias a serem percorridas e a oferta de transporte público. Para regiões metropolitanas, recomenda que o sítio não esteja localizado a uma distância maior do que 30 km. Por motivos econômicos, é ainda preferível que já exista uma rodovia ou via expressa de acesso nas proximidades da área.

- **Infra-Estrutura**

A disponibilidade e facilidade de instalação de redes de água, de energia, de esgoto e de telecomunicações nas proximidades do sítio podem representar grande economia.

- **Topografia**

A área deve ser livre de obstáculos naturais ou implantados capazes de pôr em risco os procedimentos de pouso e decolagem. Além disso, um terreno plano reduz os custos de terraplenagem e preparação do solo.

- **Geologia e Hidrologia**

Além da topografia, características como uma boa resistência e drenagem natural do solo reduzem os custos de implantação da infra-estrutura. Do

¹ Área I é definida pela Portaria 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, como a Área do Plano de Zoneamento de Ruído, interior à curva de nível de ruído 1, onde o nível de incômodo sonoro é potencialmente nocivo aos circundantes, podendo ocasionar problemas fisiológicos por causa das exposições prolongadas.

mesmo modo, a ausência áreas alagadiças, pântanos e de cursos d'água que necessitem ser controlados ou canalizados reduz os custos das obras.

- **Meteorologia**

Determinadas condições meteorológicas têm grande influência sobre as operações aéreas. As principais características meteorológicas a serem observadas são a intensidade e direção do vento, formação de nevoeiro, altitude e temperatura.

- **Meio Ambiente**

Deverão ser evitadas áreas com restrições de uso decorrentes da legislação ambiental, como Áreas de Preservação Permanente, Áreas de Proteção Ambiental, entre outras. Deve-se observar, em particular, as restrições das Áreas de Segurança Aeroportuária, que estabelecem distâncias mínimas em relação ao aeródromo para implantação de determinadas atividades que atraiam pássaros.

- **Viabilidade Econômica**

Neste item os custos monetários, sociais e ambientais deverão ser, na medida do possível, quantificados para escolha da opção de menor custo. Entre os elementos que devem ser incluídos na análise estão: custos de desapropriação, movimentos de terra, reassentamento urbano, execução dos acessos e das instalações para infra-estrutura básica.

Alves² (1987) apresenta fatores semelhantes, porém divide em Critérios Gerais, Critérios Nacionais e Outros Fatores. Dentre os Critérios Gerais, o local para implantação do aeroporto deveria atender às seguintes condições:

- Apresentar boa proximidade dos centros de demanda.
- Possuir vizinhança não povoada, mas com chances de possuir alguma ocupação.
- Ter serviços públicos disponíveis.
- Ter condições meteorológicas compatíveis.
- Possuir área plana, altitude baixa e temperatura mediana.

- Possuir solo com suporte e condições de drenagem apropriadas.
- Ter espaço aéreo desobstruído.
- Permitir possibilidade de expansões.
- Apresentar facilidade para obtenção de materiais de construção.

Os fatores relativos ao relacionamento urbano são considerados os mais relevantes, por serem a fonte das maiores dificuldades na implantação de um complexo aeroportuário. Assim, afirma que o aeroporto deve harmonizar-se com a comunidade a que está servindo, distando próximo o suficiente para prestar o serviço com boa acessibilidade, e longe o bastante para evitar que os inconvenientes gerados perturbem a comunidade.

Os Critérios Nacionais, na verdade, representam aqueles que foram utilizados pelo Comando da Aeronáutica em alguns estudos feitos para seleção de sítios aeroportuários no Brasil. Incluem muitos dos Critérios Gerais, e estão agrupados em nove itens:

- Tipo de Desenvolvimento das Áreas Vizinhas
 - Ruído
 - Plano de Zona de Proteção
- Condições Meteorológicas
 - Vento
 - Visibilidade
- Acessibilidade
- Disponibilidade para Expansão
- Presença de Outros Aeroportos
- Obstáculos
- Custos de Construção
 - Topografia
 - Tipo de subleito
- Disponibilidade de Infra-Estrutura Básica
 - Água
 - Energia
- Proximidade da Demanda

Entre os Outros Fatores, estão relacionados principalmente aspectos relacionados aos impactos ambientais (meio biótico e antrópico) e à necessidade de que a implantação escolhida provoque os menores impactos possíveis:

- **Poluição Atmosférica**
Aspecto considerado de menor relevância, uma vez que as áreas urbanizadas costumam gerar níveis de poluição maiores do que os encontrados na área dos aeroportos.
- **Modificação no Regime Hidrológico**
Com a implantação de um aeroporto, grandes áreas são impermeabilizadas, podendo resultar em erosões e alterações nas águas subterrâneas e nos cursos e espelhos d'água existentes. A escolha do sítio deve procurar minimizar esse tipo de impacto.
- **Impacto Sobre a Fauna e Flora**
A existência de áreas de interesse ambiental, protegidas pela legislação pode dificultar ou até mesmo inviabilizar a implantação ou ampliação da infraestrutura aeroportuária.
- **Riscos Aviários**
A presença de pássaros constitui risco para a aviação. Podem ser necessárias medidas para modificar as rotas de migração ou transferir o *habitat* dos pássaros para locais mais distantes da trajetória de vôo das aeronaves.
- **Poluição Sonora**
Costuma representar o problema mais grave relacionado ao meio ambiente. A inconveniência é função da intensidade, frequência, duração e horário do ruído. A ferramenta mais eficiente para atenuar o problema é o planejamento do uso do solo no entorno dos aeroportos, com o objetivo de evitar atividades sensíveis ao ruído.

Para Caves e Kazda (2000), a localização proposta para um sítio aeroportuário deve considerar a máxima possibilidade de desenvolvimento, uma vez que os custos de

implantação de um novo aeroporto são bastante altos. Assim, afirmam que a seleção de um sítio para desenvolvimento de um aeroporto deve começar sempre pela busca de aeroportos existentes, uma vez que normalmente é mais fácil a ampliação de um aeroporto já implantado. Além de garantir que os requisitos de capacidade e operacionais sejam atendidos com segurança, devem ser avaliados fatores relacionados ao aeroporto e seu entorno, particularmente o impacto do aeroporto na população vizinha e no meio ambiente.

Desse modo, num processo para escolha de sítio, o primeiro passo seria determinar as dimensões aproximadas, com base num estudo de prospecção de demanda de passageiros e carga, em função da área de influência do aeroporto. Outras recomendações dos autores na avaliação das possibilidades são:

- O Fator de Uso² do sistema de pistas deve ser aceitável do ponto de vista econômico, em comparação com as perdas resultantes da indisponibilidade da infra-estrutura.
- As restrições definidas pelas superfícies que limitam as áreas livres de obstáculos devem ser respeitadas.
- A capacidade final do sistema de pistas deve atender à demanda prevista na hora-pico para o horizonte de longo prazo.
- A área selecionada deve ser avaliada não somente do ponto de vista dos requisitos ambientais e de respeito às áreas livres de obstáculos, mas também do ponto de vista da localização das facilidades aeroportuárias.
- O transporte de superfície para acesso ao aeroporto e o planejamento do desenvolvimento do entorno urbano deve ser eficiente e sustentável.

O Manual de Planejamento de Aeroportos (OACI, 1987), por sua vez, elenca os seguintes fatores a serem avaliados na seleção de uma área para um novo aeroporto: atividade aeronáutica; planos para o desenvolvimento do entorno; condições atmosféricas; acessibilidade ao transporte de superfície; disponibilidade de área para ampliação; topografia; meio ambiente; existência de outros aeroportos; e disponibilidade de infra-estrutura básica.

² Fator de uso é definido pelo Anexo 14 à Convenção de Chicago como o percentual de tempo durante o qual o uso de um a pista ou sistema de pistas não está restrito por causa do componente de vento cruzado.

Na investigação mais detalhada dos possíveis sítios, recomenda que seja feita uma análise desses e de outros fatores. Para isso, o Manual de Planejamento de Aeroportos da OACI (1987) agrupa esses fatores em Considerações Operacionais, Sociais e Econômicas. A seguir, serão descritos, de forma resumida, os fatores considerados.

- Considerações Operacionais

- Espaço Aéreo

Deve ser avaliada a capacidade do espaço aéreo e possíveis interferências com outros aeroportos da região. A localização deverá encontrar o equilíbrio entre a proximidade ao centro gerador de demanda e as restrições do espaço aéreo. Em alguns casos pode ser mais vantajoso admitir alguma restrição no espaço aéreo do que localizar o aeroporto em uma região afastada, de difícil acesso e com pouca ou limitada capacidade de geração de tráfego.

- Obstáculos

As superfícies que compreendem as zonas de proteção dos aeródromos se estendem por até 15 km ao longo do eixo das pistas. A presença de obstáculos pode limitar as trajetórias de vôos e, conseqüentemente reduzir a eficiência das operações. Desse modo, a ausência de obstáculos sempre proporciona maior flexibilidade no estabelecimento de trajetórias de vôo e orientação das pistas.

- Segurança

Determinadas condições do entorno podem trazer risco à operação de aeronaves. É o caso, por exemplo, de regiões industriais, que podem produzir concentração de fumaça e limitar assim a visibilidade. Ou ainda, a presença de áreas ou atividades que atraiam pássaros para a região de movimento das aeronaves.

- Condições Meteorológicas

As condições meteorológicas podem variar consideravelmente mesmo em regiões próximas. Assim, é importante conhecer a distribuição de ventos,

visibilidade, precipitação de cada sítio potencial. Esses fatores podem limitar a eficiência e regularidade de operações em determinados sítios.

- Auxílios para Aproximação e Pouso

Os auxílios visuais e não visuais também necessitam de áreas de proteção livre de obstáculos para o seu funcionamento. Deverá ser verificada a disponibilidade dessas áreas.

- Considerações de Caráter Social

- Proximidade dos Centros de Demanda

O aeroporto deve estar convenientemente situado em relação aos núcleos de população e zonas comerciais e industriais que estão destinados a servir. A conveniência dessa localização pode ser medida em função do tempo e do preço da viagem até o aeroporto. Deve ser considerado o ponto de vista dos passageiros, expedidores de mercadorias, exploradores de aeronaves e funcionários.

- Facilidade de Acesso pelo Transporte de Superfície

Esse item está diretamente relacionado ao anterior. Refere-se à necessidade de que haja acesso rápido, cômodo e a custos compatíveis. Assim, devem estar ligados a uma rede rodoviária apropriada e, em alguns casos, a outros modos de transporte também.

- Ruído

O ruído gerado pelas aeronaves pode ser um fator de grande incômodo para as pessoas que freqüentam o entorno dos aeroportos. A reação dessa população pode resultar em restrições à operação dos aeroportos. Para mitigar esse tipo de problema e prevenir reações sociais adversas, deve ser avaliado o tipo de uso do solo no entorno e realizar o planejamento de sua ocupação.

- **Uso do Solo**

O uso do solo no entorno deve ser tal que minimize os conflitos e interferências entre o aeroporto e meio urbano, relacionadas principalmente ao ruído e obstáculos. Em geral, situações em que as rampas de aproximação ou decolagem passam sobre extensões de água são mais vantajosas do que adjacente a áreas residenciais, por exemplo.

- **Considerações de Ordem Econômica**

- **Topografia**

Refere-se aos aspectos relacionados à preparação do terreno. Um terreno que se ajuste aos níveis projetados e possua uma boa drenagem pode resultar em economias consideráveis de movimento de terra. Por outro lado, a existência de cursos d'água, vegetação densa ou edificações que necessitem ser removidas podem aumentar significativamente os custos de preparo do terreno.

- **Tipo de Solo e Materiais de Construção**

Consideram-se aspectos como tipo e resistência do solo, assim como a existência ou não de fontes de abastecimento de água e disponibilidade de matéria-prima para as obras.

- **Infra-Estrutura**

A existência, nas proximidades, de redes de energia elétrica, telefonia, gás, abastecimento de água e coleta de esgoto, podem eliminar a necessidade ter que ampliar a rede exclusivamente para atender ao sítio aeroportuário.

- **Valor dos Terrenos**

Os aeroportos necessitam de grandes áreas para implantação e expansão. Em geral, a presença de infra-estrutura e o grande número de pessoas trabalhando no aeroporto geram uma pressão pela ocupação das áreas no entorno dos aeroportos e a conseqüente valorização dos terrenos. Deve-se procurar garantir que haverá áreas disponíveis para expansão a preços economicamente viáveis. Uma das alternativas é adquirir desde o início

toda a área necessária. Outra alternativa é fazer um controle do uso do solo no entorno.

Para Horonjeff (1966), os fatores que condicionam a localização de um aeroporto são:

- Ocupação das áreas vizinhas.
- Condições meteorológicas.
- Acessibilidade.
- Possibilidade de Ampliação.
- Proximidade de outros aeroportos.
- Obstáculos nas vizinhanças.
- Economia de construção.
- Disponibilidade de serviços de utilidade pública.
- Distância dos centros geradores do tráfego.

Percebe-se que, em geral, existe grande semelhança entre os fatores. Na Tabela 2.8, a seguir, é apresentada a lista resumida de todos os fatores considerados pelos autores estudados. Alguns autores agrupam os temas analisados de forma diferente, ou adotam terminologia diversa para os mesmos fatores, sendo mais ou menos detalhados. Nessa tabela, procurou-se fazer uma correlação entre os fatores, com o objetivo de verificar aqueles que são coincidentes. Assim, os critérios na lista poderão aparecer de forma repetida nos casos em que um mesmo critério seja denominado para representar vários aspectos analisados. Verifica-se que o Manual de Planejamento de Aeroportos da OACI (1987) apresenta a lista mais abrangente e contempla quase integralmente os fatores citados pelos outros autores.

Tabela 2.6 - Correlação entre os fatores de análise do sítio pesquisados

OACI (1987)		Horonjeff (1966)	Alves ² (1987)	Silva (2001)	Caves e Kazda (2000)
Condições Operacionais	Condições Meteorológicas	Condições meteorológicas	Condições Meteorológicas Compatíveis	Meteorologia	Fator de Uso
	Obstáculos	Obstáculos nas vizinhanças	Plano de Zona de Proteção	Topografia	Obstáculos
	Espaço Aéreo	Proximidade de outros aeroportos	Espaço aéreo Desobstruído	—	—
	Segurança Operacional	—	—	Meio Ambiente (ASA)	—
	Áreas para Proteção dos Auxílios de Aproximação	—	Plano de Zona de Proteção	Topografia	—
	—	Possibilidade de Ampliação	Possuir Possibilidade de Expansões	Área	Atendimento à Capacidade
	—	—	—	—	Sítio que Possibilite Localização Ótima das Facilidades Aeroportuárias
Condições Sociais	Proximidade dos Centros de Demanda	Distância dos centros geradores do tráfego	Proximidade ao Centro de Demanda	Acessos	—
	Facilidade de Acesso	Acessibilidade	Acessibilidade	Acessos	Acesso e Entorno Planejados de Forma Eficiente e Sustentável
	Ruído	Ocupação das áreas vizinhas	Ruído	Meio Ambiente	
	Uso do Solo no Entorno		Vizinhança Pouco Urbanizada	Relacionament o Urbano	
Condições Econômicas	Topografia	Economia de construção	Área Plana	Topografia	—
	Tipo de Solo e Materiais de Construção		Solo com Suporte e Drenagem Apropriados	Geologia e Hidrologia	—
			Facilidade para Obtenção de Materiais de Construção		
	Infra-Estrutura	Disponibilidade de serviços de utilidade pública	Serviços Públicos Disponíveis	Infra-Estrutura	—
	Valor da Terra	—	—	Viabilidade Econômica	—

2.8.1 Metodologias Para Escolha de Sítio Aeroportuário

Apesar de o estudo das metodologias para escolha de sítio não serem o foco desse trabalho, é importante citar que a definição dos critérios é apenas parte da avaliação para escolha do sítio. Posteriormente, cada um desses critérios deve ser avaliado de acordo com sua relevância e intensidade. O peso de cada critério de avaliação será influenciado de acordo com a finalidade do aeroporto (Alves², 1987).

Para Silva (2001), em primeiro lugar, deve-se definir a vocação do aeroporto: se será o aeroporto para uma região metropolitana, cidade de porte médio ou ainda aeroportos de pequeno porte. O Manual de Planejamento de Aeroportos da OACI (1987), afirma também que o ponto de partida consiste em determinar a finalidade a que se deve destinar o aeroporto. Para isso, devem ser feitas as previsões de volume e tipo de tráfego.

Desse modo, pode-se afirmar que cada fator de avaliação poderá ter um peso diferente, de acordo com o tipo de aeroporto que está sendo analisado.

Alves² (1987) cita dois tipos de metodologia que podem ser utilizadas para análise dos critérios: análises de relações custo-benefício baseadas em formulações probabilísticas complexas, normalmente processos mais lentos e caros; e a ponderação de critérios utilizando um sistema de pontuação segundo critérios que podem ser mais ou menos subjetivos.

Como exemplo da segunda metodologia citada, são mostrados na tabela a seguir os fatores considerados e seus respectivos índices de ponderação em processos de escolha de sítio realizados pelo Comando da Aeronáutica, no Brasil. Na primeira coluna estão os valores adotados para a escolha do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro e na segunda, para escolha de sítios na região amazônica. Segundo Alves² (1987), a ponderação dos fatores é feita de acordo com as finalidades do aeroporto. Nesses casos, os fatores relacionados a aspectos operacionais possuem um peso entre 15% e 40%; os técnicos e econômicos, entre 35% e 60%; e os relacionados ao acesso, de 25%.

Tabela 2.7 - Índices de ponderação atribuídos aos fatores para seleção de sítios

Fatores Considerados	Índice (RJ)	Índice (AM)
Facilidades Operacionais		
Boas Aproximações; Horizonte Livre	25 %	10 %
Boas Condições Meteorológicas	15 %	5 %
Características Técnicas e Econômicas		
Economia de Construção	10 %	25 %
Proximidade de Materiais	10 %	15 %
Serviços Públicos	7 %	5 %
Facilidade de Ampliação	8 %	15 %
Distância – Tempo		
Distância ao Centro Gerador	18 %	10 %
<i>Acessibilidade</i>	7 %	15 %

Fonte: ALVES² (1987)

2.8.2 Seleção dos Critérios Relevantes Para o Atendimento à Demanda do Turismo de Lazer Internacional

Os fatores que interessam neste trabalho são aqueles que podem ser afetados de forma diferenciada pelos passageiros de lazer internacional. Percebe-se que, nas Considerações Operacionais e Econômicas do Manual de Planejamento de Aeroportos da OACI (1987), os aspectos considerados não são influenciados pelas especificidades da demanda do turismo internacional de lazer. São relacionados, principalmente, a aspectos de operação das aeronaves e de engenharia.

As Considerações Sociais, por sua vez, merecem ser analisadas mais detalhadamente. Os dois primeiros itens das Considerações Sociais são: Proximidade dos Centros de Demanda e Facilidade de Acesso pelo Transporte de Superfície. São fatores que estão diretamente relacionados e irão influenciar no tempo e custo de acesso ao aeroporto.

Horonjeff (1966) afirma que a proximidade do pólo gerador de demanda aeronáutica é um dos principais requisitos para determinação da melhor localização de um aeroporto uma vez que o

mais importante para o passageiro é o tempo total de viagem porta a porta, do que propriamente o tempo de voo. A localização de um aeroporto a grande distância do centro gerador de tráfego anularia as vantagens da velocidade proporcionada pelo transporte aéreo e teria como consequência a redução no volume de tráfego.

Segundo Caves e Kazda (2000), o tempo gasto no transporte de superfície não deve exceder a trinta minutos nas viagens de curta distância e pouco mais de duas horas nas viagens intercontinentais. Chou *apud* Caves e Gosling (1999), afirma que indivíduos diferentes utilizam processos de tomada de decisão diferentes para escolhas relacionadas a uma viagem, indicando que os modelos de escolha e previsão de demanda necessitam realizar uma efetiva segmentação da demanda. Caves e Gosling (1999) afirmam ainda que a demanda do turista de lazer é fortemente influenciada por fatores como moda, segurança pessoal e o valor total da viagem.

Desse modo, pode-se dizer que o segmento de passageiro de turismo tende a apresentar comportamento diferente de outros segmentos ao realizar uma viagem, inclusive no que se refere acesso ao aeroporto. Da mesma forma, o segmento de passageiros internacionais normalmente realiza viagens mais longas, admitindo-se que aceitariam despende um tempo maior no transporte de superfície para acesso ao aeroporto.

Um outro exemplo das diferenças no comportamento dos passageiros segundo o segmento do mercado pode ser verificado no estudo da demanda do aeroporto de Riad, na Arábia Saudita. Nesse estudo, constante do Manual de Previsão de Tráfego Aéreo (OACI, 1985) os passageiros são classificados em quatro tipos, com suas respectivas elasticidades-preço e renda.

Tabela 2.8 – Elasticidade-Renda e Elasticidade-Preço dos diferentes segmentos de mercado

	Elasticidade-Renda	Elasticidade-Preço
Negócios a curta distância	1,0	–
Lazer a curta distância	2,3	-1,1
Negócios a longa distância	1,2	–
Lazer a longa distância	2,0	-0,8

Fonte: OACI, 1985

Desse modo, pode-se dizer que, com relação ao preço dos bilhetes aéreos e à renda, passageiros de negócios têm comportamento diferente dos passageiros de turismo. Da mesma forma, passageiros que realizam viagens de curta distância e de longa distância comportam-se de maneira diferente com relação a variações de preço e renda.

Os outros dois fatores sociais citados no Manual de Planejamento de Aeroportos (OACI, 1987) são: Ruído e Uso do Solo. São dois fatores também bastante relacionados entre si uma vez que um dos principais instrumentos para redução do impacto do ruído é o controle do uso do solo. Nesse caso não se considera que os diferentes segmentos de mercado possam influenciar de maneira diferenciada os aspectos relacionados ao ruído e uso do solo. Poder-se-ia levantar a hipótese de que as atividades relacionadas ao turismo fossem mais ou menos sensíveis ao ruído. Entretanto, esse não parece ser o caso, uma vez que a Portaria 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, estabelece as mesmas restrições para implantação de atividade residencial, hospitalar, hoteleira, biblioteca, auditório, cinema, teatro, etc. A NBR 10.152:1987, ao estabelecer o nível de ruído ambiente apropriado, tampouco faz distinção entre quartos em apartamentos residenciais e em hotéis.

Conclui-se, portanto, que de todos os fatores levantados e utilizados nos processos de escolha de sítios aeroportuários, apenas aqueles relacionados às facilidades de acesso ao aeroporto são influenciados de forma diferenciada pelas características específicas de cada segmento do mercado de passageiros. Entretanto, é necessário ainda identificar quais atributos do acesso e do passageiro são relevantes e capazes de influenciar na demanda e de que forma cada segmento se comporta com relação a esses atributos. Esse tipo de resposta pode ser obtida por meio dos chamados modelos de escolha discreta, que serão comentados no item a seguir.

2.9 TEORIA DE ESCOLHA E MODELOS DE ESCOLHA DISCRETA

Na decisão do passageiro, uma série de variáveis tem influência. De acordo com Caves e Gosling (1999), uma vez que o indivíduo identifica a necessidade de comunicar-se, ele poderá decidir por fazer uma viagem ou utilizar alguma forma de telecomunicação. A satisfação dessa demanda depende dos recursos disponíveis do potencial passageiro e da conveniência do fornecimento de transporte. Se a decisão for por realizar uma viagem, existe normalmente a escolha do modo de transporte ou combinação de modos a ser feita. Se a escolha for pelo transporte aéreo ainda haverá uma série de escolhas a serem feitas, como a escolha do aeroporto, a escolha por utilizar um serviço de táxi aéreo ou aviação regular, a escolha da companhia, da rota, entre outras.

São bastante difundidos os métodos que realizam as projeções de demanda com base na projeção de tendências e modelos econométricos. Os modelos econométricos geralmente levam em consideração a renda, preço e algum outro indicador capaz de representar a qualidade do serviço ofertado.

Entretanto, há muitos aspectos do comportamento dos passageiros que influenciam nas decisões da viagem que não podem ser expressados por meio de variáveis econômicas agregadas como preço e renda. O nível de serviço para determinados destinos, por exemplo, pode influenciar a escolha do passageiro entre aeroportos competidores.

Para lidar com esses outros fatores, e aumentar a riqueza de informações sobre o comportamento dos passageiros, são utilizados métodos discretos ou desagregados, que envolvem o conhecimento e modelagem de viagens individuais. A maioria das tentativas de se modelar o comportamento dos passageiros utiliza o modelo Logit. Segundo Caves e Gosling (1999), os modelos Logit expressam o logaritmo da razão das probabilidades de escolha entre duas alternativas, como resultado das diferenças de utilidade percebidas para cada alternativa. A utilidade, por sua vez, é função dos atributos da alternativa e do passageiro. De acordo com Alves (2005), entretanto, os modelos Logit não são adequados quando as alternativas não são independentes entre si, ou seja, se os atributos de escolha de uma das alternativas afetam a escolha da outra. Todavia, essas restrições podem ser contornadas usando-se o chamado modelo Logit Hierárquico, em que as escolhas são agrupadas em diferentes níveis.

Estes estudos estão fundamentados na teoria econômica da escolha do consumidor. Considera-se que o transporte aéreo de passageiros é um mercado econômico, o consumidor é o passageiro e o serviço escolhido é o deslocamento entre duas localidades. O princípio geral é sempre o de o passageiro maximizar a sua utilidade ao longo de toda a viagem. Assim, o custo de cada uma das decisões em termos monetários e de valor do tempo são considerados. O valor do tempo dependerá normalmente das características do passageiro e do tipo da viagem. Caves e Golsing (1999) citam ainda diversos outros fatores que podem influenciar as decisões, como: conveniência da viagem de retorno, programas de fidelização de clientes, segurança pessoal e a possibilidade de utilizar produtivamente o tempo da viagem. Assim, para a estimativa da demanda de um aeroporto, seria fundamental conhecer, com a maior quantidade de detalhes possível, as características dos passageiros, uma vez que tais características influenciarão suas escolhas no momento da viagem.

No item seguinte será feita uma revisão bibliográfica sobre pesquisas relacionadas ao acesso a aeroportos. O objetivo é entender o comportamento dos passageiros e identificar os fatores que costumam influenciar na sua decisão com relação ao acesso de superfície ao aeroporto.

2.10 O ACESSO DE SUPERFÍCIE A AEROPORTOS

Neste item serão apresentados alguns estudos realizados sobre o acesso de superfície a aeroportos. Os objetivos desses estudos são variados, mas pode-se classificá-los em dois grupos: os que estudam o acesso de superfície como fator de influência na escolha do aeroporto em regiões servidas por múltiplos aeroportos; e os que estudam o acesso ao aeroporto com o objetivo de aumentar a eficiência do sistema, incluindo-se a redução de tempo e custo de acesso e a redução do impacto dos usuários dos aeroportos no sistema de transporte urbano. Esses estudos serão apresentados de maneira separada nos subitens a seguir. Em ambos os casos, procura-se fazer uma identificação da segmentação do mercado e dos demais fatores considerados capazes de representar as diferentes escolhas dos passageiros, e os resultados de cada pesquisa.

2.10.1 Pesquisas Sobre o Acesso de Superfície a Aeroportos Como Fator de Influência na Escolha Entre Aeroportos

Nesse item serão relatadas pesquisas sobre os atributos usados pelos passageiros na escolha do aeroporto de partida para suas viagens, em regiões servidas por mais de um aeroporto. De acordo com Caves e Gosling (1999), é amplamente reconhecido que, de uma maneira geral, a escolha do aeroporto pelos passageiros é determinada: de um lado pelo serviço aéreo oferecido em cada aeroporto; e do outro a acessibilidade a esses aeroportos. As variáveis relevantes relacionadas ao serviço aéreo, são aquelas de interesse para os passageiros e incluem as frequências de voo e tarifas aéreas. A acessibilidade normalmente é medida em tempo de acesso rodoviário. (Lunsford e Gosling *apud* Caves e Gosling, 1999).

Segundo Caves e Kazda (2000) o tempo de acesso ao aeroporto é um dos três fatores mais importantes que afetam a escolha do passageiro por determinado aeroporto. Os outros dois são: o preço do bilhete aéreo e o número de frequência de vôos oferecida. Desse modo, a qualidade do transporte de superfície tem impacto na área de influência do aeroporto. A tabela a seguir apresenta a distância e tempo de viagem de alguns aeroportos em relação ao seu centro de demanda.

Tabela 2.9 – Distância ao centro da cidade e tempo de ligação por transporte público

Cidade	Aeroporto	Distância [km]	Tempo de Ligação (transporte público) [min]
Londres	Gatwick	43	31
Chicago	O'Hare	35	29
Paris	Roissy	28	35
Nova York	J.F. Kennedy	27	38
Nova York	Newark	25	32
Londres	Heathrow	24	55 (15)
Tóquio	Haneda	19	15
Nova York	La Guardia	23	18
Frankfurt	Rhein Main	10	12
Paris	Orly	10	31

() Heathrow Express

Fonte: Caves e Kazda (2000)

De acordo com Moreno (2002) também, a grande maioria dos pesquisadores dos atributos que tornam os aeroportos atrativos, encontrou uma variável associada ao acesso do local de origem de viagem até o aeroporto de origem escolhido e outra contabilizando o nível de serviço das empresas aéreas (especialmente frequência de vôos) nos aeroportos da região de múltiplos aeroportos como tendo poder explanatório eficiente sobre a escolha dos passageiros por um aeroporto. Alves (2005) afirma que o tempo de acesso é fator explanatório dominante para a escolha de um aeroporto. Moreno (2002) afirma ainda que o modelo desenvolvido para escolha de aeroportos em regiões de múltiplos aeroportos poderia ser usado para determinar a localização de um novo aeroporto e tamanho ótimo deste novo aeroporto.

Em sua pesquisa sobre a escolha entre aeroportos na região metropolitana de São Paulo, Moreno (2002) faz uma análise de diversos estudos sobre escolha de aeroportos. A seguir serão apresentadas as principais características e resultados dessas pesquisas.

Skinner (1976) dividiu as variáveis utilizadas para o modelo de escolha entre aeroportos da região de Baltimore-Washington em dois tipos: medidas do nível de serviço das transportadoras aéreas (frequência de vôos diretos em dias da semana, frequência de vôos diretos em dias da semana num período de tempo selecionado e tempo médio de espera); e medidas de acessibilidade terrestre (utilidade do acesso e tempo de acesso de automóvel no horário de pico e fora do horário de pico). O mercado foi dividido em passageiros de negócios e não-negócios.

Destacam-se as seguintes conclusões: passageiros que não estão viajando a negócios estão mais preocupados com a acessibilidade e menos preocupados com a oferta de frequência de vôo; e uma política de melhoria de acessibilidade terrestre voltada para a área urbana inteira seria eficaz para fazer os passageiros mudarem sua opção de aeroporto.

Augustinus e Demakopoulos (1978), em pesquisa sobre escolha de aeroportos na região de Nova York - Nova Jersey fizeram a divisão do mercado em cinco grupos, de acordo com a distância de vôo: a) até 300 km; b) entre 300 km e 800 km; c) entre 800 km e 1280 km; d) entre 1280 km e 2400 km; e) acima de 2400 km. Concluíram que acesso e fatores de conveniência são mais significativos para vôos mais curtos, pois representam uma parcela maior do tempo e custo total da viagem.

Harvey (1987), em estudo semelhante ao realizado por Skinner na região da Baía de São Francisco, concluiu que: o tempo de acesso apresentou maior coeficiente em módulo para vôos mais curtos; a escolha do aeroporto parece estar dissociada da escolha do modo de acesso; para passageiros cujo motivo de viagem era diferente de negócios, tanto frequência quanto tempo de acesso são menos importantes.

O estudo realizado por Ashford e Bencheman (1987) para aeroportos na área central da Inglaterra, realiza a segmentação do mercado de passageiros incluindo a categoria de passageiros internacionais com motivo de viagem sendo *inclusive tour*. Acredita-se que o termo refira-se ao passageiro que adquiriu um pacote de serviços onde estão incluídos transporte aéreo, acomodação, transporte terrestre e outros serviços como visitas guiadas, entradas em atrações turísticas ou outros eventos.

Desse modo, o Estudo de Ashford e Bencheman (1987) segmenta o mercado em a) passageiros de vôos domésticos, b) passageiros de vôos internacionais a negócios, c) passageiros internacionais a lazer e d) passageiros internacionais com *inclusive tour*. Os resultados encontrados são semelhantes aos já citados. Para os passageiros com motivo de viagem diferente de negócios a preocupação com acesso é maior e com frequência é menor do que passageiros de negócios. Para passageiros domésticos e em viagens com motivo de lazer a tarifa é um fator dominante. Os passageiros com motivo de viagem de negócios são os que mais estão preocupados com frequências de vôo.

Innes e Doucet (1990) analisaram a escolha entre três aeroportos na província de New Brunswick, no Canadá. Os atributos relacionados ao acesso foram combinações matemáticas entre a distância do aeroporto escolhido e dos demais aeroportos não escolhidos. Com relação ao nível de serviço, foram considerados atributos como a) valor da tarifa, b) se o passageiro pagou ou não pelo bilhete, c) duração da estadia no destino, d) motivo da viagem (negócios e lazer/visita), e) tipo de aeronave (a jato ou turbo-hélice), f) diferenças entre tempos de vôo ao destino e g) diferenças de frequências diretas ao destino.

As variáveis de distância não se mostraram coerentes e foram eliminadas da análise. Nos modelos com as variáveis de nível de serviço, o tipo de aeronave, frequências diretas e tempo de vôo mostraram-se mais importantes.

Windle e Dresner (1995) estudaram também a escolha de aeroporto na região de Baltimore – Washington. As variáveis consideradas foram: a) experiência do passageiro com o aeroporto estudado, b) tempo de acesso, c) frequências semanais de vôos oferecidas. Os passageiros foram divididos em: a) residentes viajando a negócios e b) residentes com outro motivo de viagem, c) não residentes viajando a negócios e d) não residentes com outro motivo de viagem.

O fator tempo de acesso foi significativo e negativo para todos os segmentos, mas de forma mais acentuada para os passageiros viajando por motivo de negócios (residentes e não residentes). As frequências de vôos foram mais valorizadas pelos passageiros não residentes e para os passageiros viajando por motivo de negócios. Nesse trabalho foi feito um interessante estudo sobre o balanço com que os passageiros se deparam entre tempo de acesso e frequências. Em um dos cenários, por exemplo, um passageiro com motivo de viagem sendo negócios tem à disposição três aeroportos, cada um deles a 30 minutos de distância e com 14 vôos semanais para o destino desejado. Verificou-se que a probabilidade de escolha de determinado aeroporto aumentaria na mesma proporção se: houvesse uma redução de 10 minutos no tempo de acesso a um dos aeroportos, ou aumento do número de frequências de 14 para 58.

Pels, Nijkamp e Rietveld (1998) analisaram aeroportos na região da Baía de São Francisco, assim como Harvey (1987). O mercado foi dividido em: a) passageiros viajando a negócios e b) com outro motivo de viagem. Além disso, os entrevistados foram divididos de acordo com a época da entrevista (mês de outubro e agosto), a fim de captar possíveis sazonalidades. Os resultados não demonstraram haver muitas diferenças entre passageiros viajando por motivo de negócios e outros motivos.

Percebe-se que os resultados encontrados por Pels, Nijkamp e Rietveld (1998) são um pouco diferentes que os do estudo elaborados por Harvey (1987), uma vez que neste havia diferenças no comportamento dos passageiros segundo o motivo da viagem. Segundo Moreno (2002) a explicação para a diferença nos resultados pode ser em função da época de realização das pesquisas e o fato de o comportamento dos passageiros ter se modificado ao longo do tempo.

Em resumo, verifica-se que as pesquisas descritas apresentaram as seguintes características:

- A maioria das pesquisas realizou a segmentação do mercado de acordo com o motivo da viagem (negócios e não negócios). Outras segmentações utilizadas foram a distância do voo e se os passageiros são residentes ou não na cidade de origem, local da residência, e experiência do passageiro no uso do aeroporto.
- Os principais fatores influentes no nível de serviço do aeroporto, relacionam-se à frequência de voos, tempo de acesso ao aeroporto e facilidades como estacionamento e tarifa. Houve alguns trabalhos que consideraram também a duração da estadia e tipo de aeronave (a jato ou não).

Com relação aos resultados, algumas conclusões comuns à maioria dos trabalhos podem ser observadas:

- O tempo de acesso é fator mais significativo para os passageiros de voos mais curtos.
- Para passageiros cujo motivo de viagens não é negócios os fatores tempo de acesso e frequência são menos significativos do que para os passageiros viajando a negócios.
- O fator acessibilidade tende a ser mais importante do que as frequências, qualquer que seja o motivo da viagem.
- O fator tarifa é mais significativo para passageiros em viagens domésticas e para passageiros viajando por motivo de lazer.

Na pesquisa desenvolvida por Moreno (2002) sobre escolha de aeroportos na Região Metropolitana de São Paulo, o mercado foi segmentado de acordo com critérios de: a) horário de partida, b) aeroporto de partida, c) motivo da viagem, d) local de residência, e) idade, f) renda familiar, g) experiências com aeroportos da região, h) modo de acesso ao aeroporto, i) motivo declarado da escolha do aeroporto, j) tempo de voo e k) tipo de empresa aérea utilizada.

Entre as variáveis associadas ao acesso aos aeroportos estão: a) tempo de acesso e b) distância de acesso. A variável custo de acesso não foi considerada pela dificuldade de levantamento de todos os custos relacionados ao acesso na pesquisa realizada. Em princípio poder-se-ia dizer que o fator tempo de acesso seria suficiente para representar o aumento de utilidade para o passageiro. Entretanto, a variável distância de acesso foi incluída, pois considerou-se que os

passageiros não residentes ou não freqüentes poderiam escolher o aeroporto em função da distância observada no mapa, por exemplo.

O modelo considerado mais adequado, e escolhido para análise dos mercados de passageiros considerou as variáveis tempo de acesso (TA); freqüências diretas no período da viagem (FDP); e experiência (EXP), medida pelo número de vezes que o passageiro utilizou cada aeroporto. O balanço entre os coeficientes das variáveis do modelo revela que FDP é mais de quatro vezes maior do que TA, ou seja, para cada freqüência direta ofertada, o passageiro estaria disposto a percorrer cerca de quatro minutos a mais no acesso. O coeficiente de EXP é quase quinze vezes maior do que o de TA. Assim, os passageiros estariam dispostos a percorrer cerca de quinze minutos a mais no acesso para cada experiência anterior que tenha tido com este aeroporto. Por fim, o coeficiente de EXP é 3,43 vezes maior em módulo do que FDP. Isso significa que para cada experiência anterior no aeroporto, o passageiro toleraria o não oferecimento de três freqüências diretas.

Posteriormente, Moreno (2002) detalhou funções de decisão para cada uma das características dos passageiros. Com relação ao motivo da viagem, a função de decisão do grupo de passageiros por motivo de negócios apresentou o coeficiente de TA com valor negativo, como esperado. O valor do coeficiente de TA para esse grupo também foi maior do que a amostra total. Já para os passageiros em viagens com motivos diferentes de negócios, o coeficiente o sinal do coeficiente de TA foi positivo, contrário à lógica esperada. Apesar disso, segundo Moreno (2002) isso demonstra despreocupação dos passageiros a não negócios com o tempo de acesso. Os valores de FDP e EXP apresentaram valores semelhantes para os passageiros de negócios e não negócios.

Com relação à idade dos passageiros, verificou-se que os valores apresentados para EXP e TA foram semelhantes. O valor de FDP foi ligeiramente superior para o grupo de passageiros mais jovens.

No que se refere à renda, os valores dos coeficientes da função de decisão demonstraram que passageiros de menor renda são mais sensíveis ao tempo de acesso e à freqüência. Já os passageiros de maior renda demonstraram maior importância para a experiência. Isso poderia ser relacionado à existência de lojas ou restaurantes da preferência do passageiro. Já a maior importância do tempo de acesso para os passageiros de menor renda poderia ser explicada

pelo fato de os mesmos relacionarem o maior tempo de acesso ao maior custo de acesso (Moreno, 2002).

Outro grupo testado foi referente ao tempo de voo. Os passageiros foram divididos em duas categorias: vôos curtos, aqueles com tempo de voo de até uma hora, e vôos longos com tempo de voo maior do que uma hora. Os resultados mostraram, como esperado, que passageiros de vôos curtos são mais sensíveis ao tempo de acesso.

Por fim, podemos extrair das conclusões de Moreno (2002), as seguintes:

- O fator mais importante na escolha do aeroporto é a experiência prévia com um aeroporto da região de onde se parte, seguido da oferta de vôos diretos e tempo de acesso.
- O tempo de acesso é mais importante para os passageiros do que a distância de acesso.
- O tempo de acesso é mais importante para os passageiros viajando por motivo de negócios; passageiros com outros motivos de viagem valorizam mais a oferta de vôos diretos.
- Passageiros de menor renda são mais sensíveis ao tempo de acesso e às frequências de voo.
- O fator idade não demonstrou ter influência sobre o tempo de acesso e experiência; mas passageiros mais jovens deram maior importância ao nível de serviço (frequências de voo).
- O tempo de acesso é mais importante para passageiros de vôos curtos.

Os resultados encontrados por Moreno (2002), em geral são semelhantes aos dos estudos descritos anteriormente. Há algumas diferenças como o fato de as frequências de vôos serem mais valorizadas pelos passageiros do que o tempo de acesso.

2.10.2 Pesquisas Sobre a Eficiência e Características do Acesso de Superfície a Aeroportos

Neste item será feita uma revisão bibliográfica sobre os estudos que analisam a eficiência dos acessos de superfície a aeroportos. Em geral, são estudos realizados para verificar as

vantagens da implantação de determinada infra-estrutura ou sistema de transporte para acesso aos aeroportos. Realizam análises da relação benefício-custo e estudos sobre o comportamento e preferências dos usuários. Será dada ênfase aos aspectos relacionados às preferências dos usuários.

Mandle et al *apud* Alves (2005), afirmam que, para o uso do transporte público por passageiros ao aeroporto, os dois fatores mais importantes são: a proporção de passageiros com destino final no centro da cidade e as características dos passageiros. Viajantes a negócios têm maior probabilidade de serem atraídos pelo transporte público do que famílias. Ressaltam ainda que a confiabilidade do transporte público é fator fundamental para a aceitação dos passageiros.

Da mesma forma que nos estudos para escolha entre aeroportos, normalmente é realizada uma segmentação do mercado. Shapiro *apud* Alves (2005) segmentou os usuários que acessam o aeroporto em: a) passageiros aéreos, b) empregados do aeroporto, c) visitantes e d) carga aérea.

Segundo Alves (2005), a segmentação mais freqüente dos passageiros é pelo motivo da viagem: em negócios ou lazer. Algumas vezes a segmentação se dá simplesmente em: negócios e não-negócios, incluindo-se aí todos os demais tipos de viagem. Alves (2005) afirma ainda que a diferença de comportamento entre esses dois segmentos está consagrada. Os viajantes a negócios atribuem maior valor ao tempo de acesso do que viajantes com outros motivos de viagem.

Outro fator de segmentação refere-se ao nível de conhecimento do passageiro sobre os meios de transporte para acesso e egresso. Monteiro e Hansen (1996) avaliam essa característica dividindo os passageiros em residentes e não-residentes.

São diversos os fatores que influenciam as escolhas dos passageiros no acesso de superfície ao aeroporto. De acordo com Alves (2005), esses atributos podem ser divididos entre: a) os relativos à viagem de acesso propriamente dita e b) os relativos ao passageiro.

Os atributos relativos ao passageiro incluem a quantidade de bagagem transportada, número de viajantes no grupo, nível de informação sobre as opções disponíveis, experiência com

aeroportos, características da viagem terrestre de origem, motivo da viagem, local de residência, etc. Os atributos relativos ao acesso são o tempo médio de viagem, custos de acesso e confiabilidade do serviço. A confiabilidade está relacionada à variabilidade no tempo de acesso.

Para Caves e Kazda (2000), a seleção do modo de acesso ao aeroporto é afetada pelos seguintes fatores:

- Disponibilidade do modo de acesso;
- Distância do aeroporto à cidade;
- Duração individual de cada etapa do processo de transporte (tempos de espera, tempo para acessar o modo de transporte, tempo de viagem, tempo para acessar o *check-in*);
- Padrão de conforto e qualidade do transporte, que inclui facilidade de uso, número e qualidade de assentos, manuseio da bagagem, número e dificuldade de transferências em rota, possibilidade de estacionamento seguro;
- Confiabilidade do transporte;
- Custo total do transporte (tarifas de estacionamento, valor do tempo);
- Segurança pessoal, privacidade e flexibilidade.

Com relação às características do passageiro, cita:

- Motivo da viagem;
- Tipo de voo (regular, charter, curta distância, longa distância);
- Duração da estadia;
- Fatores econômicos e sociais (renda, idade, ocupação, tamanho da família, posse de veículo próprio).

Em estudo sobre os dois principais corredores interurbanos na Ilha Gran Canária, Espino *et al* (2003) utilizaram atributos de custo de estacionamento, frequência do serviço e conforto. Os resultados dessa pesquisa mostraram que o valor do tempo decresce de 18,9 €/h para 9,03 €/h quando o conforto é aumentado, dentro dos níveis considerados no experimento. A disponibilidade do passageiro de pagar pelo aumento no conforto varia de 12,05 € a 4,44 € por minuto de duração da viagem. Assim, no caso analisado, com o aumento no conforto da

viagem, os passageiros estariam dispostos a fazer viagens mais longas. A disponibilidade do passageiro de pagar mais pelo conforto varia com o tempo da viagem.

Alves (2005) em sua investigação sobre as características da demanda por acesso terrestre ao Aeroporto Internacional André Franco Montoro, em Guarulhos, realizou pesquisa para levantamento de dados de pesquisa revelada e pesquisa declarada. Foram entrevistados 108 passageiros na área de embarque do aeroporto. A pesquisa incluiu entre as opções de acesso ao aeroporto um trem saindo do terminal da Barra Funda até o aeroporto (*Expresso do Aeroporto*).

Entre os resultados encontrados, referentes às diferenças de comportamento entre passageiros que viajam por motivo de lazer e trabalho, destacam-se os seguintes:

- Os passageiros viajando por motivo de lazer apresentam uma maior margem de segurança, ou seja, reservam mais tempo para acesso ao aeroporto, para garantir que cheguem no horário preferido.
- A opção preferida de modo de acesso para os passageiros viajando por motivo de lazer é o automóvel (45%), seguido pelo trem (43%); enquanto que os que viajam por motivo de trabalho prefeririam o trem como primeira opção (46%), seguido do automóvel (36%). Os passageiros viajando a trabalho têm uma menor rejeição à utilização do táxi.

Goldner e Goldner (2006) realizaram um estudo dos padrões das viagens terrestres nos aeroportos Hercílio Luz, em Florianópolis, e Salgado Filho, em Porto Alegre. Nesse estudo, percebe-se a diferença de comportamento entre os passageiros em função de suas características. Foram realizadas entrevistas, entre 2000 e 2001, com 798 passageiros, sendo 400 passageiros do aeroporto de Porto Alegre e 398 do Aeroporto de Florianópolis. As entrevistas dos passageiros de Florianópolis foram divididas em dois períodos: no mês de janeiro (período de pico), devido à sazonalidade em função do turismo de verão, e em abril, considerado um mês típico.

A seguir, são apresentadas as distribuições dos passageiros por motivo de viagem e por tipo de tráfego. O tamanho da amostra difere do total de entrevistados porque a amostra total incluía acompanhantes, funcionários, visitantes e tripulação. Percebe-se que no período de

pico, no aeroporto de Florianópolis, há um aumento no número de passageiros cujo motivo de viagem é turismo e de origem do tráfego internacional.

Tabela 2.10 - Distribuição dos passageiros por motivo da viagem

Aeroportos	Porto Alegre	Florianópolis	
Período	Típico	Pico	Típico
Propósito da Viagem	%	%	%
Negócios	61,77	26,35	46,71
Convenção	8,87	2,70	7,89
Turismo	10,92	40,54	15,13
Família	12,97	24,32	16,45
Outros	5,46	6,08	13,82
Total	100,00	100,00	100,00
Nº de pessoas da amostra	293	148	152

Fonte: Goldner e Goldner (2006), adaptado

Tabela 2.11 - Distribuição dos passageiros por topo de tráfego

Aeroportos	Porto Alegre	Florianópolis	
Período	Típico	Pico	Típico
Propósito da Viagem	%	%	%
Doméstico	83,28	64,19	85,53
Internacional	14,33	30,41	5,26
Regional	2,39	5,41	9,21
Total	100,00	100,00	100,00
Nº de pessoas da amostra	293	148	152

Fonte: Goldner e Goldner (2006), adaptado

As informações levantadas na pesquisa sobre tempo e distância das viagens terrestres realizadas pelos usuários (inclui não somente passageiros) nos dois aeroportos são mostradas nas tabelas 2.12 e 2.13 a seguir. Os dados mostram que, em Porto Alegre, cerca de 70% dos passageiros realizam viagens de até meia hora para acesso/egresso do aeroporto. No caso de Florianópolis, no período típico, o percentual de passageiros que realiza viagens de até meia hora é semelhante ao de Porto Alegre, com 67%. No período de pico, entretanto, esse

percentual é menor – 48%. Apesar de os dados da pesquisa não apresentarem informações estratificadas do tempo de viagem para cada segmento de passageiros (motivo da viagem e tipo de tráfego), pode-se inferir que passageiros de turismo e internacionais são responsáveis pelo aumento no percentual de passageiros que realizaram viagens de maior duração para acesso/egresso do aeroporto. Essa diferença nos percentuais ocorre na faixa entre 15 e 120 minutos de tempo de viagem. Até 15 minutos de viagem não se verificam diferenças significativas entre o período pico e típico. Nas faixas entre 15 min e 45 min, há predomínio de passageiros do período típico. Entre 45 min e 120 min há predomínio de passageiros do período pico. A maior diferença é registrada na faixa entre 45 e 60 minutos. A partir dos 120 minutos, a diferença entre os percentuais de passageiros no período pico e típico é reduzida.

Tabela 2.12 - Distribuição dos tempos das viagens terrestres dos aeroportos de Porto Alegre e Florianópolis

Aeroportos	Porto Alegre		Florianópolis			
Período	Típico		Pico		Típico	
Tempo da Viagem	%	% AC	%	% AC	%	% AC
≤ 15 min	33,70	33,70	8,06	8,06	8,20	8,20
≤ 30 min	36,21	69,91	40,32	48,38	59,02	67,22
≤ 45 min	8,08	79,99	19,35	67,73	20,76	87,98
≤ 60 min	4,46	82,45	12,90	80,63	1,64	89,62
≤ 90 min	2,23	84,68	7,00	87,63	3,28	92,90
≤ 120 min	5,85	90,53	5,38	93,01	1,10	94,00
≤ 150 min	2,23	92,76	1,61	94,62	1,64	95,64
≤ 180 min	1,67	94,43	1,61	96,23	3,28	98,92
≤ 240 min	2,51	96,94	3,23	99,46	0,54	99,46
> 240 min	3,06	100,00	0,54	100,00	0,54	100,00
Total	100,00		100,00		100,00	
Nº de pessoas da amostra	359		186		179	

Fonte: Goldner e Goldner (2006)

O mesmo comportamento ocorre nas distâncias da viagem terrestre para acesso/egresso do aeroporto, uma vez que há grande predominância dos mesmos meios de transporte: automóveis particulares e táxis. Até 10 km de distância de viagem não se verifica diferença

entre passageiros do período pico e típico, no aeroporto de Florianópolis. Nas faixas entre 10 km e 25 km, há predominância na distribuição de passageiros do período típico. A partir de 25 km de viagem, predominam, na distribuição por faixas, os passageiros do período pico. No período típico, 78,14 % dos passageiros realiza viagens de acesso menores ou iguais a 25 km. No período de pico esse percentual é de apenas 54,28 %.

Tabela 2.13 - Distribuição das distâncias das viagens terrestres dos aeroportos de Porto Alegre e Florianópolis

Aeroportos	Porto Alegre		Florianópolis			
Período	Típico		Pico		Típico	
Distância de Viagem	%	% AC	%	% AC	%	% AC
≤ 10 km	50,14	50,14	2,15	2,15	2,18	2,18
≤ 15 km	11,43	61,57	16,10	18,25	24,04	26,22
≤ 20 km	8,91	70,48	23,66	41,91	25,14	51,36
≤ 25 km	2,79	73,27	12,37	54,28	26,78	78,14
≤ 30 km	3,34	76,61	5,92	60,20	2,73	80,87
≤ 45 km	5,01	81,62	11,29	71,49	6,02	86,89
≤ 60 km	1,11	82,73	7,00	78,49	4,92	91,81
≤ 100 km	1,67	84,40	5,38	83,87	1,64	93,45
≤ 120 km	5,85	90,25	6,45	90,32	0,00	93,45
≤ 150 km	3,06	93,31	0,54	90,86	0,54	93,99
≤ 300 km	4,46	97,77	7,53	98,39	5,47	99,46
> 300 km	2,23	100,00	1,61	100,00	0,54	100,00
Total	100,00		100,00		100,00	
Nº de pessoas da amostra	359		186		179	

Fonte: Goldner e Goldner (2006)

Em suas conclusões sobre a pesquisa realizada, Goldner e Goldner (2006) afirmam que, dentro de Florianópolis, o centro da cidade é o principal pólo de origem e destino das viagens, com um tempo médio de viagem de aproximadamente 30 minutos. Para o período de pico, as origens e destinos são principalmente outras cidades turísticas como Balneário Camboriú e Bombinhas, localizados a distância de aproximadamente 2 horas de viagem.

3 PESQUISA DE CAMPO

Com o objetivo de identificar o tempo de viagem de superfície adequado para atender a demanda dos passageiros de turismo de lazer internacional, foi realizada uma pesquisa com turistas internacionais no Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães/Salvador. Foram aplicadas entrevistas com passageiros, a fim de identificar o tempo máximo que o passageiro estaria disposto a despendar do aeroporto até o seu destino final, numa viagem de superfície. As pesquisas foram restritas à região do Estado da Bahia.

A fim de conhecer as características do turismo na Bahia e melhor estruturar a pesquisa de campo, foi realizada uma pesquisa bibliográfica sobre as características da atividade turística no Estado, que se encontra no Anexo A deste trabalho.

A escolha do Estado da Bahia para realização da pesquisa deve-se à sua importância para o turismo no Nordeste e no Brasil. O trabalho intitulado “Planejamento Estratégico de Marketing para a Região Nordeste – 2003” elaborado pela MBS – *Marketing Bahia Service*, definiu que a Bahia é o Estado-líder da mídia turística internacional, com 11 dos 19 destinos individuais divulgados pelos catálogos dos operadores para o Nordeste, seguida de Pernambuco, com 03 destinos.

Portanto a Bahia comparece com 11 dos 19 destinos anunciados na região Nordeste, significando praticamente 60% de toda a mídia veiculada pelos operadores turísticos internacionais em seus catálogos de vendas.

3.1 PESQUISA COM PASSAGEIROS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR

Além das informações relacionadas à atividade turística no Estado da Bahia, apresentadas no Anexo A, considerou-se necessário o estudo de algumas técnicas para realização de pesquisas. O item seguinte apresenta as técnicas de Preferência Declarada e de Preferência Revelada e a metodologia de coleta dos dados associada. Em função da dificuldade de aplicação de entrevistas com um grande número de indivíduos, a pesquisa foi realizada com uma amostra reduzida, na forma de uma pesquisa-piloto. Não houve preocupação com a consistência estatística da amostra.

3.1.1 Técnicas de Preferência Declarada e de Preferência Revelada

A compreensão do comportamento que os indivíduos terão frente aos diferentes cenários que possam vir a se defrontar pode ser feita através da utilização de dados coletados em pesquisas estruturadas a partir das técnicas de Preferência Revelada (PR) ou de Preferência Declarada (PD). No método de Preferência Revelada o comportamento do consumidor é observável, podendo ser medido e avaliado. São informações que refletem o comportamento e escolhas reais vividas pelos indivíduos analisados. No método de Preferência Declarada, por sua vez, procura-se obter informações sobre preferências de usuários ou possíveis ações em resposta a determinados cenários. Portanto, na PD a escolha é expressa através de uma declaração, ou seja, uma intenção (Alves, 2005).

De acordo com Senna, os métodos de preferência declarada (PD) estão na vanguarda das novas técnicas analíticas disponíveis para os planejadores de transportes. Inicialmente, os modelos de escolha discreta utilizavam escolhas de viagens observadas em pesquisas de preferência revelada (PR). Entretanto, resultados a partir de Preferência Declarada têm-se mostrado bem sucedidos para prever o comportamento de escolha dos entrevistados, especialmente quando combinados com alguma informação sobre suas preferências reveladas.

Morikawa (1989) *apud* Alves (2005) afirma que PR e PD têm características complementares. Por esse motivo, um número cada vez maior de estudos tem passado a utilizar um enfoque híbrido, incluindo questões na mesma pesquisa que contemplam ambas, preferência revelada e preferência declarada (Senna).

Numa comparação entre PR e PD, pode-se citar as seguintes diferenças:

- Nos dados de PD há maior controle dos cenários de escolha e dos atributos (Alves, 2005);
- Por outro lado, na PD podem ser omitidos fatores ou atributos que são importantes na tomada de decisão pelo consumidor (Senna);
- Maior confiabilidade dos dados de PR, pois refletem o comportamento real do mercado (Senna);

- Modelos de PD são mais estáveis em relação ao tempo e ao espaço e por isso podem ser melhores para previsão de demandas futuras (Alves, 2005);
- É possível aplicar a PD para novas situações de escolha, de produtos e serviços ainda não disponíveis (Senna);
- Dados de PD são ricos em informações sobre *trade-offs*, sendo melhores para prever mudanças de comportamento (Alves, 2005);
- Técnicas de PD são mais apropriadas para lidar com variáveis que não podem ser medidas objetivamente, como conforto e segurança (Senna);
- As entrevistas de PD costumam conter mais informações para cada entrevistado e, por isso, necessitam de amostras menores (Alves, 2005);

Sobre este último item Senna afirma ainda que é possível realizar pesquisas em PD com tamanhos de amostras entre 10% e 25% do que nos exigidos por PR.

Senna considera quatro tipos de enfoque para realização das pesquisas de Preferência Declarada: a) pesquisa de opinião; b) técnicas de simulação de jogos; c) enfoque do orçamento restrito; d) experimentos de escolha.

- As pesquisas de opinião consistem em entrevistas simples e podem dar indicação geral das atitudes, expectativas e futuras tendências, contudo, esse método pode não ter uma capacidade preditiva satisfatória quando são elaboradas perguntas muito simplificadas.
- Nas técnicas de simulação de jogos são feitas entrevistas longas, individualmente ou em grupo, em que o objetivo é simular as possíveis reações e o tipo de processo decisório que ocorreria na vida real.
- No enfoque de orçamento restrito os entrevistados são apresentados a uma série de atributos que estão sendo investigados e diferentes níveis de serviço para cada atributo. Recebem um orçamento fixo - ou uma série de orçamentos - e são indagados a alocá-los de tal forma que proporcione uma maior utilidade sob o seu ponto de vista dentro da restrição do orçamento global.
- Por fim, nos experimentos de escolha os entrevistados são apresentados a um número de alternativos conjuntos de opções e são compelidos a escolherem entre eles. Este enfoque tem sido utilizado para investigar escolhas entre alternativos modos, rotas, níveis de serviço, caracterizados em termos de

tarifas, frequência, tempo no veículo, e tempo de acesso. Em opções alternativas de conjuntos de serviços, alguns níveis de atributos serão mais atraentes e outros menos atraentes. O objetivo é inferir a importância relativa atribuída à tarifa, frequência, etc, a partir de suas escolhas hipotéticas.

No que se refere à forma de explicitação das preferências pelo entrevistado, Louviere et al (2000) *apud* Alves (2005), classifica em quatro formas: a) escolha simples; b) respostas binárias; c) *ranking*; e d) *rating*.

- No processo de escolha simples, o entrevistado seleciona a alternativa preferida num conjunto de opções.
- No processo de escolhas binárias, o entrevistado responde a questões excludentes, como gosto/não gosto, sim/não, usaria/não usaria.
- No processo de *ranking*, o entrevistado ordena as alternativas em relação à sua preferência.
- No processo de *rating*, é solicitado ao entrevistado atribuir notas ou graus a cada alternativa. O ordenamento das notas permite que se obtenha o *ranking* das alternativas, entretanto, a atribuição de notas pode ser uma tarefa complexa para o entrevistado.

3.1.2 Formulário de Pesquisa

Com base na pesquisa bibliográfica sobre acesso a aeroportos, foram elencados na tabela a seguir os principais fatores considerados pelos passageiros no momento de realizar uma escolha relacionada à viagem até o aeroporto.

Tabela 3.1 - Atributos de influência nas escolhas dos passageiros

Passageiros e da Viagem Aérea	Acesso
Motivo da Viagem – negócios ou não negócios (turismo, convenções, visita, outros); Tipo de Tráfego – doméstico ou internacional; regular ou <i>charter</i> ; Distância de Vôo; Tempo de Vôo; Experiência do Passageiro com o Aeroporto; Duração da Estadia; Tipo de Empresa Aérea – empresas de baixo custo ou convencionais; Renda Familiar; Idade; Quantidade de bagagem; Número de Passageiros no Grupo	Tempo de Acesso; Distância de Acesso; Conforto; Confiabilidade (pouca variabilidade no tempo de acesso); Segurança; Custo

Além dos fatores citados acima, considera-se que o perfil ou preferência de segmento turístico também pode resultar em diferentes escolhas pelos passageiros. Admite-se, por exemplo, que um turista de esportes/aventura e de ecoturismo apresente um comportamento diferente de turistas de outros segmentos turísticos. Conforme foi apresentado no item sobre a evolução do turismo mundial, Rabahy (2003) aponta como uma das tendências a busca do exótico e de destinações que alterem o cotidiano. Esse tipo de viagem é realizado, pioneiramente, por iniciativas de turistas especiais, formadores de opinião. Desse modo, considera-se o perfil do turista também um fator importante a ser considerado.

Dentre os atributos citados anteriormente, foram selecionados aqueles considerados mais relevantes para determinar as diferenças de comportamento entre o turista de lazer internacional e os demais segmentos, para realização de pesquisa de campo.

Assim, o formulário de pesquisa foi dividido em dois blocos, conforme apresentado no Anexo B:

- 1º Bloco: Levantamento de Informações sobre o Passageiro
- 2º Bloco: Pesquisa de Preferência Declarada.

O formulário foi concebido como um experimento de escolha em que as opções dos entrevistados são explicitadas num processo de escolha simples. No Bloco I as informações solicitadas são: país de origem, renda familiar e segmento de turismo preferido. Optou-se por não incluir questões sobre idade e sexo, pois esses atributos não demonstraram ter influência significativa nas escolhas dos passageiros em outras pesquisas. Além disso, procurou-se obter um formulário não muito longo para evitar a fadiga dos entrevistados. A classificação de segmentos turísticos considerada foi a mesma adotada pela Secretaria de Cultura da Bahia para identificar as vocações dos destinos turísticos no Estado.

No Bloco II é feita uma pesquisa de Preferência Declarada com o objetivo de verificar a disponibilidade do passageiro em realizar uma viagem terrestre de média distância até o seu destino final. As quatro variáveis principais consideradas são: Conforto, Tempo de Estadia, Tempo de Viagem de Superfície e Custo.

Para o atributo Conforto são apresentados dois níveis, caracterizados como Transporte Coletivo e Transporte Privativo. Em cada um dos dois tipos de transporte oferecidos, foram descritas as principais características do veículo, incluindo tempo de espera. Para o atributo Tempo de Estadia são apresentados também dois níveis: até quatro dias; e mais de oito dias de permanência. Para o atributo Tempo de Viagem de Superfície, foram apresentados seis níveis, variando de menos de uma hora de viagem até cinco horas de viagem. Juntamente com a variável Tempo de Viagem de Superfície são apresentados os seus custos, para cada tipo de transporte.

Na definição dos tipos de transporte foram adotadas opções viáveis de serem oferecidas aos passageiros, pelas agências de turismo, complexo hoteleiro ou por empresas de transporte. Os custos apresentados para o transporte coletivo foram formulados com base nos valores dos coeficientes tarifários autorizados pela ANTT e nos valores dos serviços de ônibus executivo oferecido nos aeroportos de Guarulhos/Congonhas – SP e Confins – MG. Para o transporte privativo, foram feitas pesquisas com empresas de turismo que oferecem esse tipo de serviço de *transfer* em regiões turísticas.

Para a definição dos níveis de Tempo de Estadia, tomou-se o como referência os tempos de estadia normalmente oferecidos por agências de turismo em pacotes de viagem. Esses tempos normalmente são de três dias, oito dias e quinze a vinte dias. Como o tempo médio de

permanência de turistas estrangeiros na cidade de Salvador é de 9,3 dias, optou-se por adotar um nível até quatro dias e outro de oito dias ou mais de permanência.

Para a variável Tempo de Viagem de Superfície adotou-se como valor médio o encontrado na bibliografia, que indicava um tempo de até pouco mais de duas horas para viagens de superfície até o aeroporto no caso de viagens intercontinentais. Além disso, a Organização Mundial do Turismo – OMT estabelece um raio máximo de 500 km para atrações turísticas ao redor de determinado pólo turístico. Com base nessas informações, adotou-se o limite máximo de cinco horas e intervalos a cada hora para as opções apresentadas.

3.1.2.1 Aplicação do Formulário

Em função da dificuldade de comunicação com os turistas estrangeiros, optou-se por realizar as pesquisas sem o apoio de um entrevistador. Para que isso fosse possível foram elaborados questionários em cinco línguas: Português, Espanhol, Italiano, Inglês e Francês. Os formulários foram preenchidos pelos próprios passageiros.

As entrevistas foram realizadas durante dois dias, uma sexta-feira e um sábado, no mês de fevereiro de 2007, no Aeroporto Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães. Inicialmente, a intenção era abordar os passageiros na sala de embarque, quando o passageiro estaria com tempo livre disponível, após ter realizado o *check-in*. Entretanto, em função da existência de uma maior concentração de turistas estrangeiros no saguão de embarque do aeroporto, a maioria das entrevistas foi realizada com indivíduos na fila de espera do *check-in*. Cerca de 15 % das entrevistas foram realizadas também na fila de espera da imigração.

Ao todo foram realizadas 53 entrevistas, entretanto oito formulários foram descartados por estarem incompletos. Assim, o número total de formulários válidos é 45. O Anexo C apresenta as respostas apresentadas nos formulários. No item a seguir será feita a análise das respostas obtidas na pesquisa.

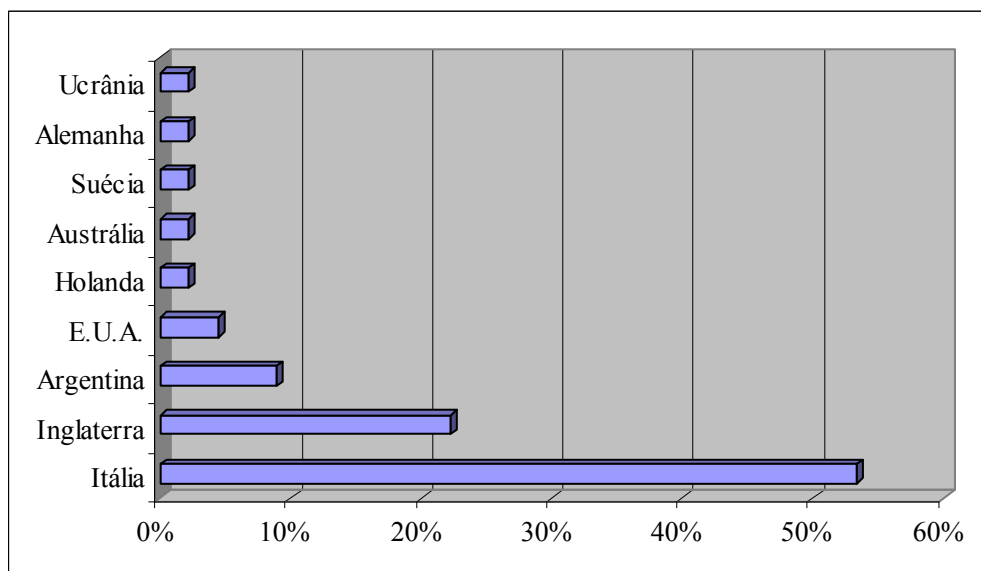
4 RESULTADOS DAS PESQUISAS DE CAMPO

A seguir estão representados os resultados da pesquisa-piloto realizada. Na primeira parte, serão apresentadas as características gerais da amostra pesquisada. Na segunda parte, serão apresentadas as preferências do universo total de entrevistados e as preferências segmentadas por faixa de renda e tipo de turismo. Tal segmentação tem como objetivo verificar a influência desses atributos nas escolhas dos turistas.

4.1 CARACTERÍSTICAS GERAIS DA AMOSTRA

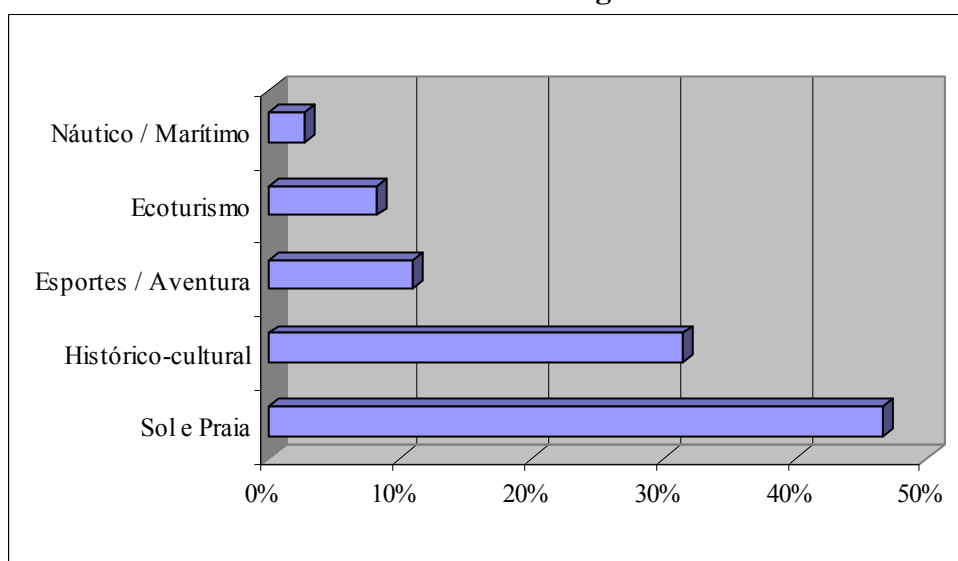
O primeiro gráfico representa a origem dos entrevistados por países. Percebe-se uma maior concentração de turistas com origem na Itália. Isso ocorreu, principalmente, em função da distribuição dos vôos no período de realização das entrevistas, que possuíam origem/destino na cidade de Milão. Entretanto, esse dado também representa a grande participação da Itália, que é o principal mercado emissor de turistas estrangeiros para a cidade de Salvador. Em 2004, a participação da Itália foi de 18,20%, seguida de Portugal, com 14,9% (SCT, 2006).

Gráfico 4.1 – País de residência dos entrevistados



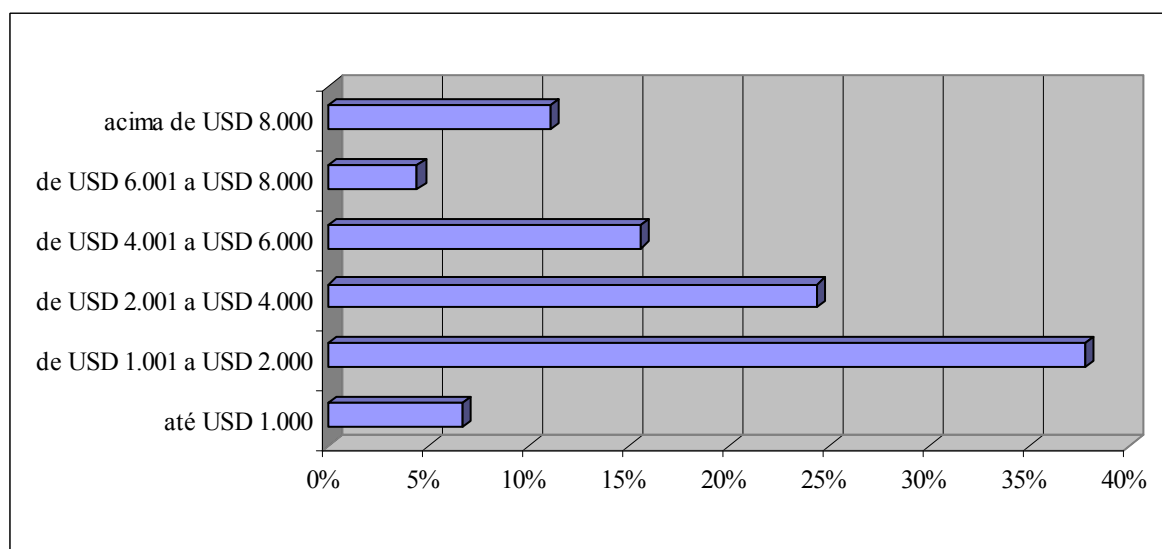
Os segmentos turísticos de maior preferência pelos entrevistados foram “Sol e Praia”, com 46,6% e “Histórico-Cultural”, com 31,5%. Nesta pergunta era dada a opção ao entrevistado de escolher mais de um tipo de segmento turístico. Por esse motivo, o universo total das respostas foi de 73.

Gráfico 4.2 – Preferências do segmento turístico



Com relação à distribuição por faixa de renda, 37,8% dos entrevistados situaram-se na faixa entre USD 1.001 e USD 2.000 de renda familiar mensal. A segunda faixa com maior participação é a de USD 2.001 a USD 4.000, com 24,4%. Esses valores são semelhantes aos levantados pela Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia - SCT (2006). De acordo com a pesquisa da SCT, a renda média mensal per capita dos turistas estrangeiros que visitam a cidade de Salvador é de USD 773.

Gráfico 4.3 – Distribuição dos entrevistados por faixa de renda familiar mensal



4.2 RESULTADOS

4.2.1 Resultados Gerais da Amostra

As preferências declaradas pelos entrevistados com relação ao tempo máximo de viagem terrestre do aeroporto até o destino final são mostradas nos gráficos a seguir, para cada um dos tipos de transporte oferecidos. Pela análise do gráfico relativo ao Transporte Coletivo pode-se afirmar que, para o tempo de estadia de até 4 dias, as respostas “até 1h”, “até 2h”, “até 3h” e “até 5h” apresentaram percentuais semelhantes, variando entre 17% e 25%. As opções “menor que 1h” e “até 4h” são as que apresentam os menores percentuais. Esse comportamento pode ser observado de forma semelhante na opção de Transporte Privativo.

Para o tempo de estadia de mais de 8 dias verifica-se que há um aumento expressivo na quantidade de respostas “até 5h”. Esse aumento é maior na opção de transporte coletivo. As demais opções de resposta não sofrem grandes variações.

Gráfico 4.4 – Preferências de tempo de viagem terrestre para a opção de transporte coletivo e tempo de permanência de até 4 dias e mais de 8 dias

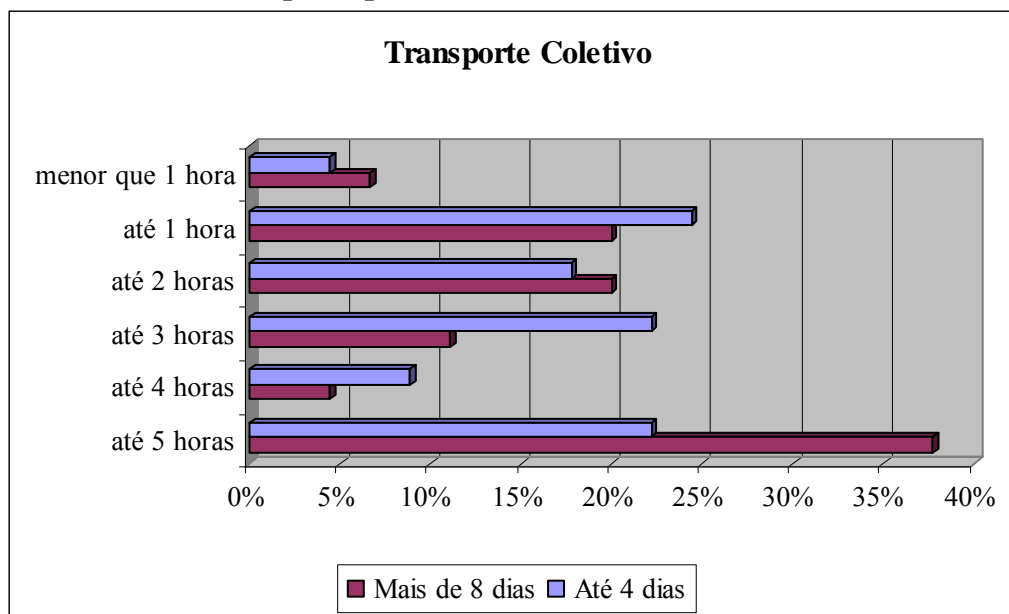
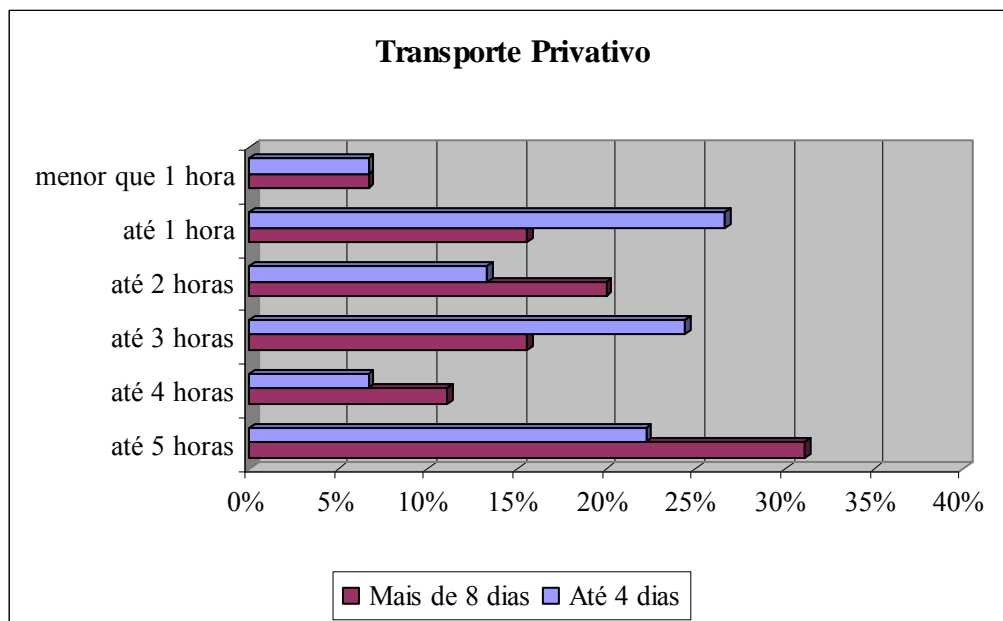


Gráfico 4.5 – Preferências de tempo de viagem terrestre para a opção de transporte privativo e tempo de permanência de até 4 dias e mais de 8 dias



Agrupando-se as respostas de forma acumulada, de modo a observar as distâncias máximas que os turistas estariam dispostos a percorrer, obtêm-se os gráficos a seguir. Analisando-se os gráficos, percebe-se que entre 93% e 95% dos entrevistados estariam dispostos a realizar viagens terrestres de até 1 hora, utilizando o transporte coletivo ou privativo oferecidos. O percentual de passageiros que estariam dispostos a realizar viagens de até 2 horas varia de 71% (permanência de até 4 dias) a 73% (permanência de mais de 8 dias) no caso do transporte coletivo; e de 67% (permanência de até 4 dias) a 78% (permanência de mais de 8 dias) no caso do transporte privativo.

Para viagens de até 3 horas, a tolerância cai para 53% dos entrevistados no caso do transporte coletivo e varia de 53% (permanência de até 4 dias) a 58% (permanência de mais de 8 dias) no caso do transporte privativo.

Percebe-se que com o tempo de estadia de mais de 8 dias, aumenta a tolerância dos turistas a realizar viagens de acesso mais longas, nos dois tipos de transporte. Percebe-se ainda que as opções dos entrevistados quanto ao tempo de viagem de superfície não são muito diferentes nos dois tipos de transporte.

Gráfico 4.6 – Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre para a opção de transporte coletivo e tempo de permanência de até 4 dias e mais de 8 dias

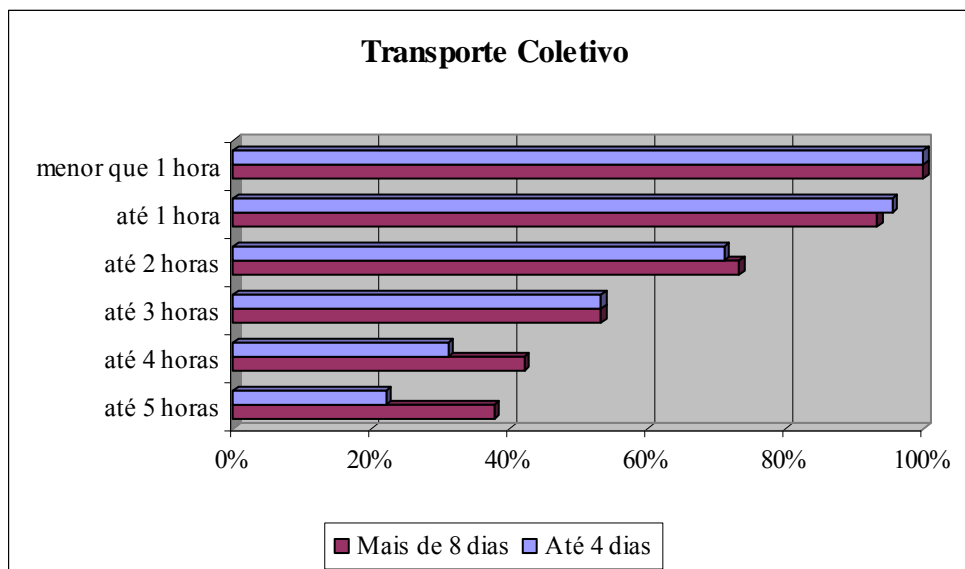
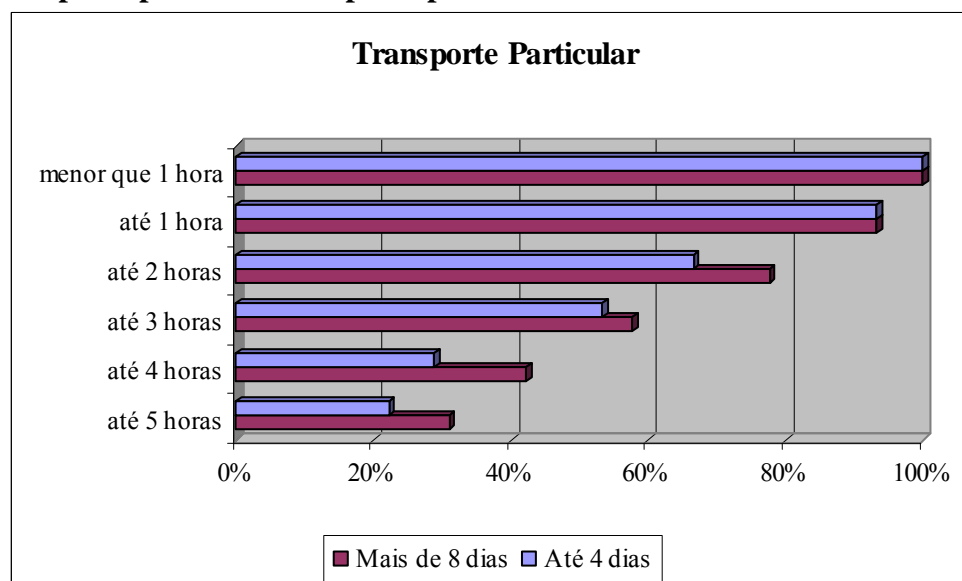
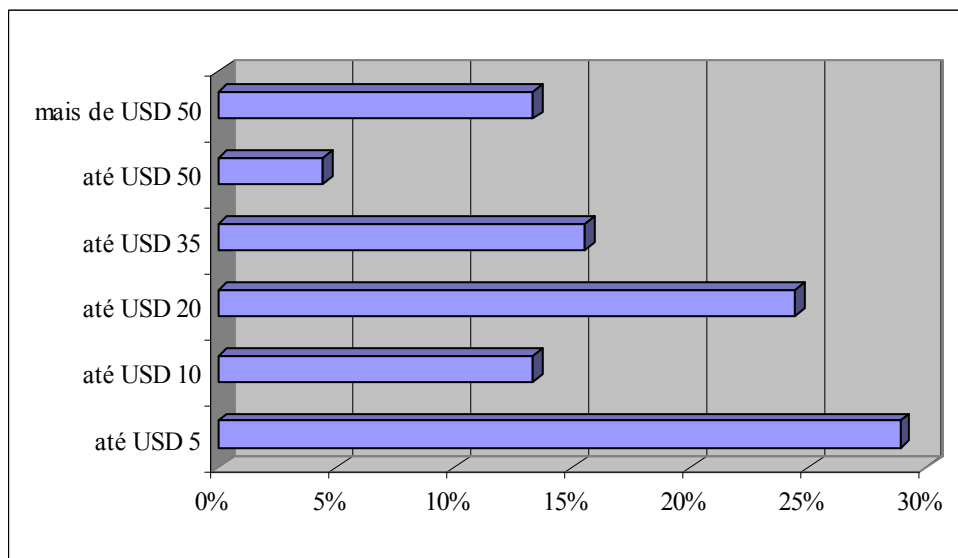


Gráfico 4.7 – Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre para a opção de transporte privativo e tempo de permanência de até 4 dias e mais de 8 dias



A última pergunta da pesquisa consistia em um questionamento sobre o quanto o turista estaria disposto a pagar a mais para reduzir em 30 minutos o tempo de viagem de superfície do aeroporto até o destino final. A distribuição das preferências é mostrada no gráfico a seguir. Cerca de 29% dos entrevistados não estariam dispostos a pagar mais do que USD 5. Por outro lado, pouco mais de 13% estariam dispostos a pagar mais de USD 50 pela redução de 30 minutos no tempo de viagem.

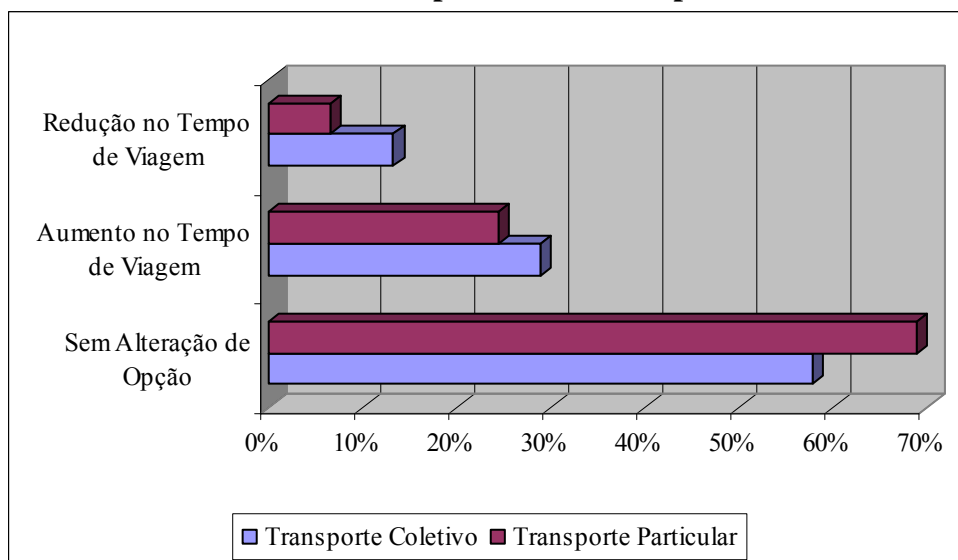
Gráfico 4.8 – Valor que o turista estaria disposto a pagar para reduzir em 30 minutos o tempo de viagem



4.2.1.1 Efeito do Aumento no Tempo de Estadia

Conforme observado, com o aumento do tempo de estadia, houve um número maior de respostas de turistas com disposição para realizar viagens de acesso mais longas. Neste item será verificada a influência desse aumento no tempo de estadia nas preferências dos entrevistados.

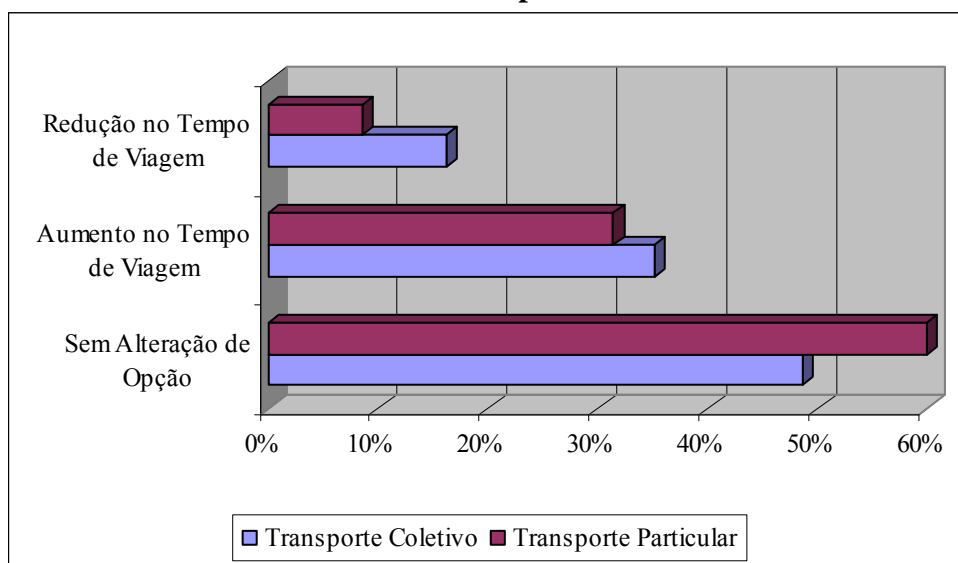
Gráfico 4.9 – Efeito do aumento no tempo de estadia nas preferências dos entrevistados



Observa-se que a maioria dos entrevistados (entre 58% e 69%) não alterou a sua opção de tempo máximo de viagem de acesso com o aumento no tempo de estadia. Ou seja, a resposta

foi a mesma para o tempo de permanência de “até 4 dias” e de “mais de 8 dias”. Entre 25% (transporte privativo) e 29% (transporte coletivo) modificaram a sua resposta aumentando o tempo de viagem de acesso quando aumentou o tempo de estadia. Por fim, entre 7% e 13% dos entrevistados reduziram o tempo de viagem de acesso quando houve aumento no tempo de estadia. Importante observar que esses dados incluem as respostas de turistas que responderam “até 5 horas” com o tempo de permanência de até 4 dias, e que, portanto, não podiam optar por um tempo maior de viagem de superfície com o tempo de permanência de mais de 8 dias. Caso fossem desconsideradas do universo essas respostas, o percentual de turistas que aumentariam o tempo de viagem de superfície com o aumento no tempo de permanência, subiria para valores entre 31% (transporte privativo) e 35% (transporte coletivo), conforme figura abaixo.

Gráfico 4.10 – Efeito do aumento no tempo de estadia nas preferências dos entrevistados – Amostra parcial

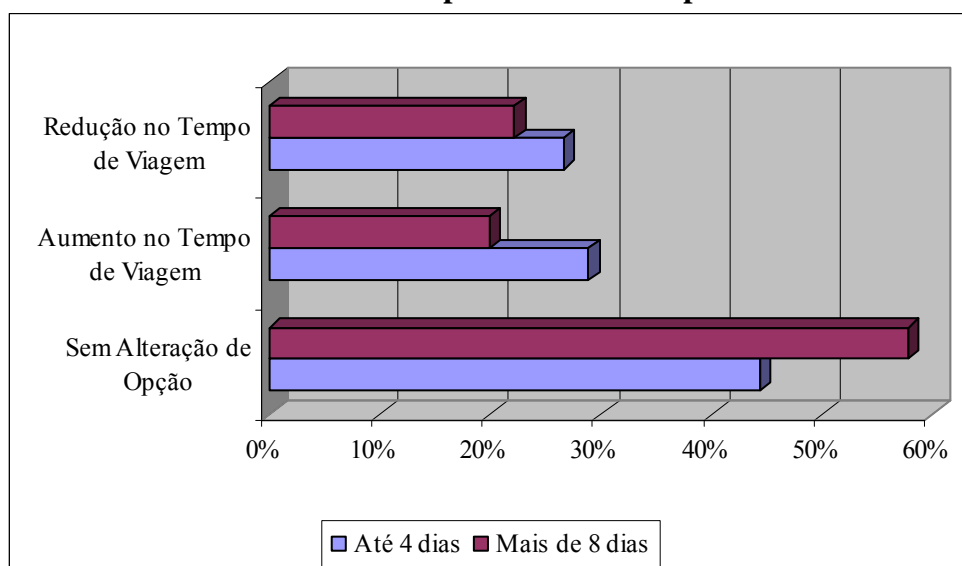


4.2.1.2 Efeito da Alteração no Tipo de Transporte

Com relação à alteração no tipo de transporte oferecido, a maioria dos entrevistados (entre 44% e 58%) também não alterou a sua opção de tempo de viagem de acesso com alteração da opção de transporte coletivo para o transporte privativo. Dentre os que alteraram a sua opção, verifica-se que as reações foram divididas de forma semelhante entre os que aumentaram e os que reduziram a opção de tempo de viagem de acesso. Imaginava-se que o aumento no conforto pudesse aumentar a disponibilidade dos turistas em realizar viagens mais longas, Entretanto, a opção de tempo de viagem estava associada a um custo, que era diretamente

proporcional à distância de viagem e maior no caso do transporte privativo. Esse fator pode ter inibido a opção por tempos de viagens mais longos para o transporte privativo. Desse modo, não foi possível avaliar o efeito do aumento de conforto ou do custo da viagem de forma isolada nas preferências dos entrevistados.

Gráfico 4.11 – Efeito do aumento no tempo de estadia nas preferências dos entrevistados



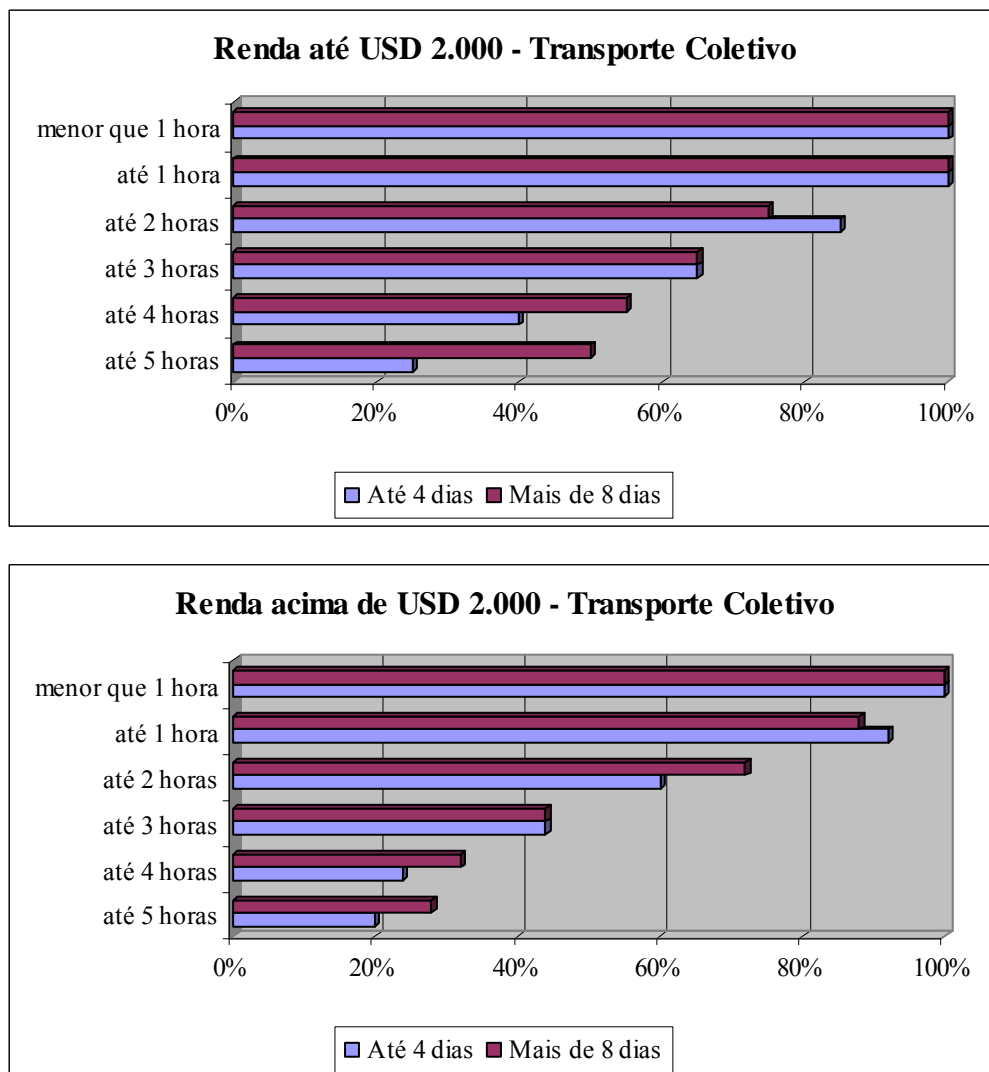
4.2.2 Resultados por Segmento

Nesse item serão apresentados dos resultados de forma segmentada. A segmentação será por faixa de renda e por preferência do tipo de turismo.

4.2.2.1 Resultados por Faixa de Renda

O formulário de pesquisa apresentava seis possíveis faixas de renda. Entretanto, devido ao pequeno número de indivíduos da amostra em algumas das faixas, considerou-se mais conveniente agrupar a amostra em duas faixas de renda: até USD 2.000, com vinte indivíduos; e acima de USD 2.000, com 25 indivíduos. A seguir são apresentadas as preferências desses dois segmentos, para cada tipo de transporte oferecido.

Gráfico 4.12 – Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre por faixa de renda para opção de transporte coletivo

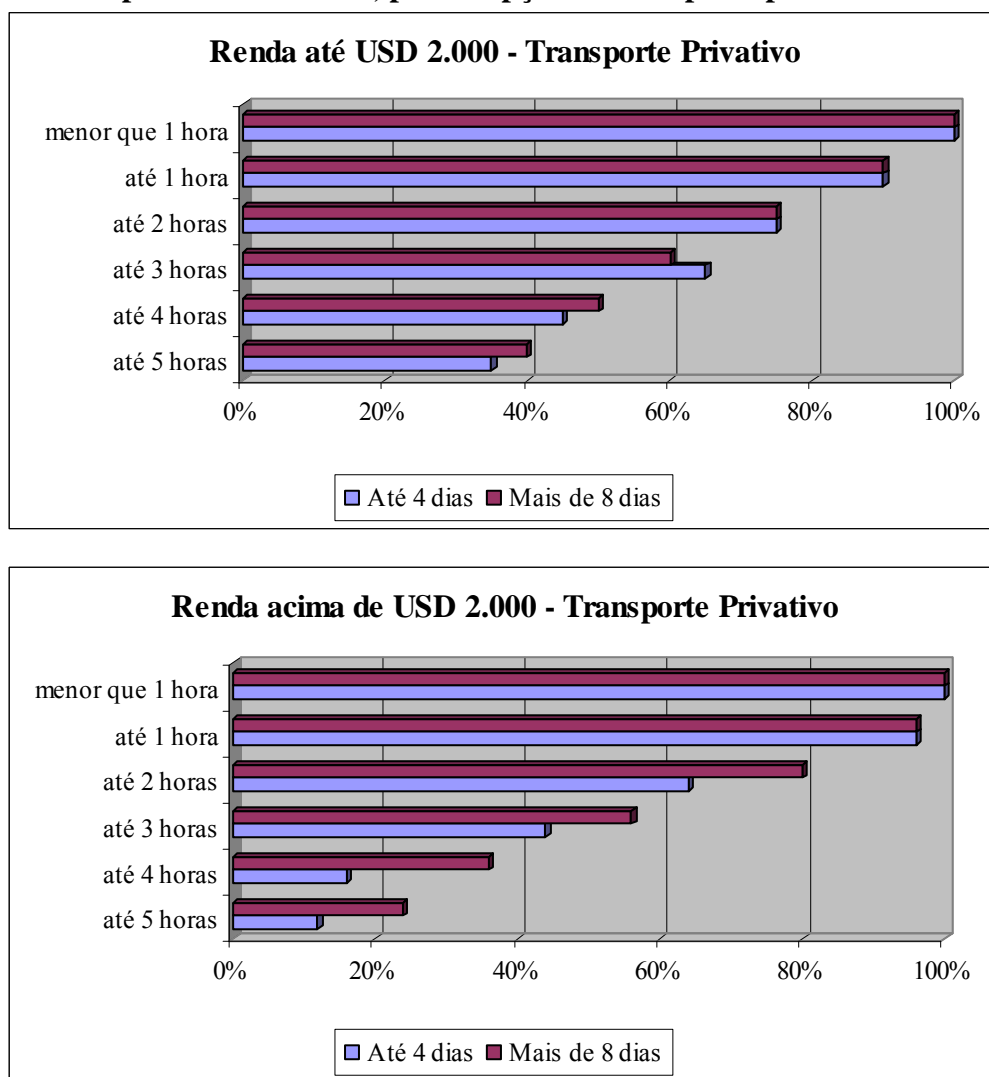


Percebe-se que, no transporte coletivo, existe uma tolerância maior dos indivíduos de menor faixa de renda para realização de viagens mais longas. Para realização de viagens de até 2 horas, por exemplo, o percentual de indivíduos com renda de até USD 2.000 varia de 85% (permanência de até 4 dias) a 75% (permanência de mais de 8 dias). No caso de indivíduos com renda acima de USD 2.000 o percentual de indivíduos que realizariam viagens acima de 2 horas varia de 60% (permanência de até 4 dias) a 72% (permanência de mais de 8 dias). Para realização de viagens de até 3 horas, o percentual de entrevistados com renda de até USD 2.000 é de 65%, contra 44% para os entrevistados de renda superior a USD 2.000.

Com a opção de transporte privativo, o comportamento dos turistas foi semelhante ao que ocorreu com o transporte coletivo. Observa-se uma maior tolerância dos indivíduos de menor renda para realização de viagens mais longas, apesar do aumento no custo da viagem. Essa

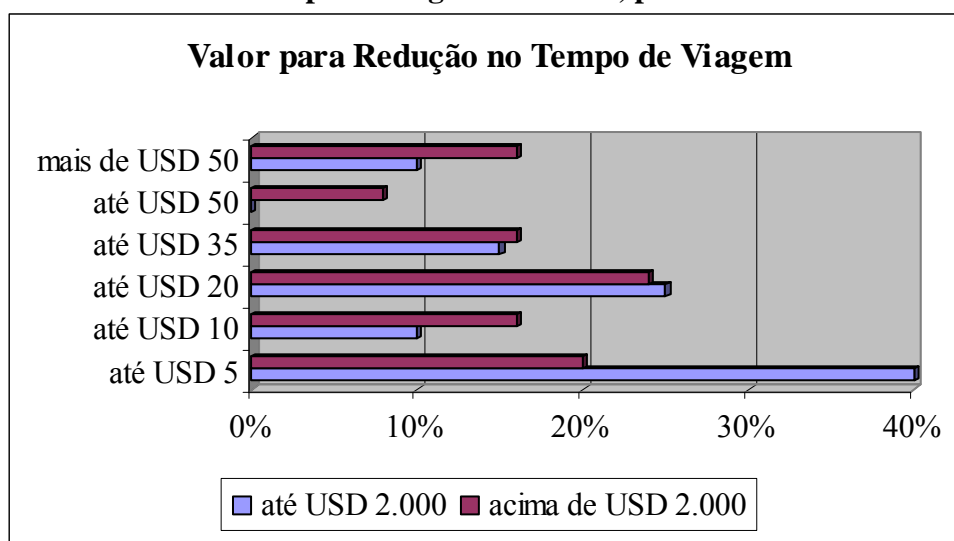
diferença no comportamento é mais notada nas faixas de “até 4 horas” e “até 5 horas” e com o tempo de permanência de até 4 dias. Para realização de viagens de até 4 horas, por exemplo, o percentual de indivíduos com renda de até USD 2.000 varia de 45% (permanência de até 4 dias) a 50% (permanência de mais de 8 dias). No caso de indivíduos com renda acima de USD 2.000 o percentual de indivíduos que realizariam viagens acima de 4 horas varia de 16% (permanência de até 4 dias) a 36% (permanência de mais de 8 dias).

Gráfico 4.13 – Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre dos entrevistados por faixa de renda, para a opção de transporte privativo



Os resultados por faixa de renda, referentes ao valor que os turistas estariam dispostos a pagar para redução em trinta minutos no tempo de viagem terrestre, são apresentadas a seguir. Percebe-se que existe uma tendência dos indivíduos de menor renda em concentrar a sua preferência na faixa de menor valor.

Gráfico 4.14 – Valor que os entrevistados estariam dispostos a pagar para redução de 30 minutos no tempo de viagem de acesso, por faixa de renda

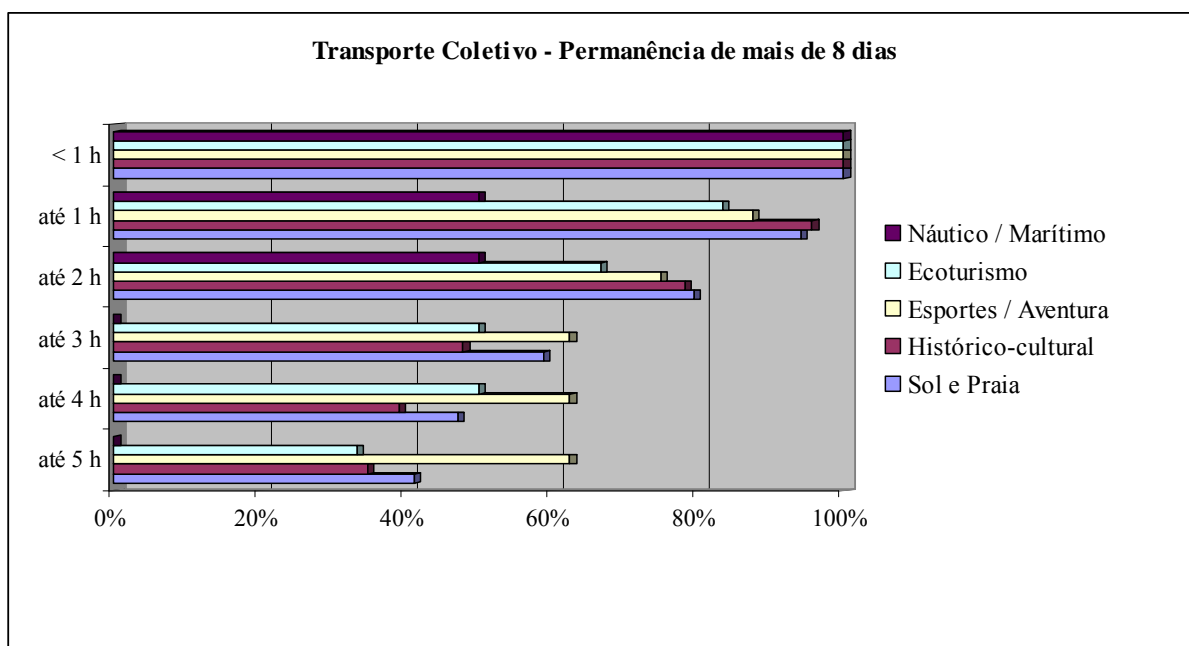
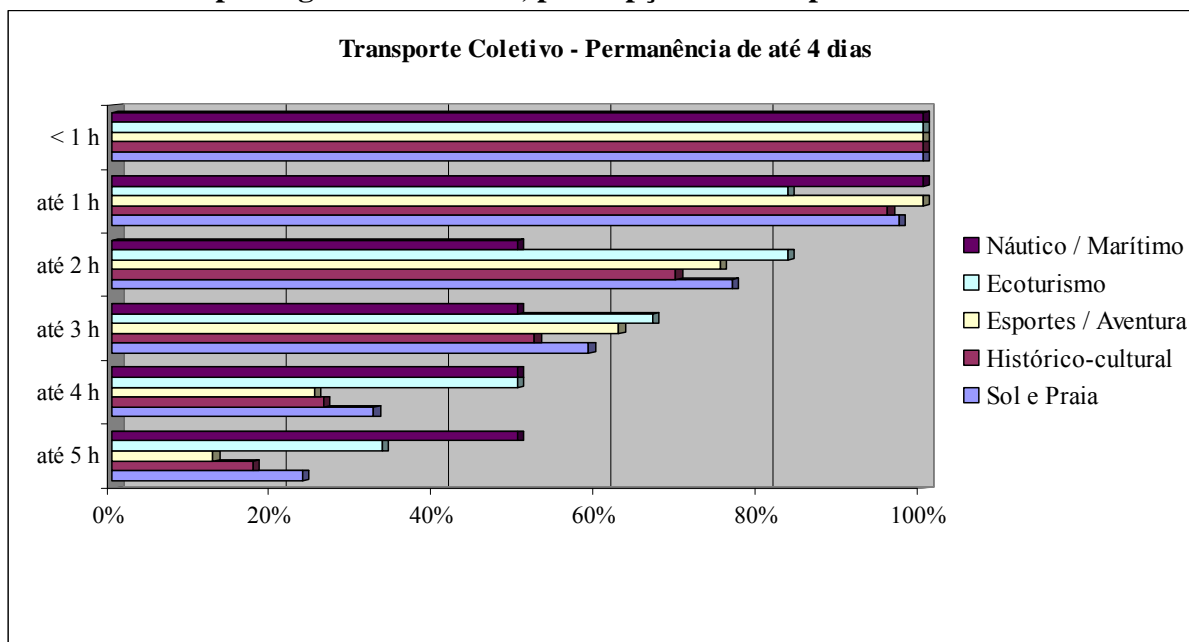


4.2.2.2 Resultados por Preferência do Segmento Turístico

A seguir serão apresentados os resultados das preferências para cada segmento turístico. Conforme já comentado, o objetivo é verificar se há maior ou menor tolerância dos turistas em realizar viagens de superfície mais longas em função da sua preferência de segmento turístico. O formulário oferecia cinco tipos de segmento turístico: Sol e Praia; Histórico-Cultural; Ecoturismo; Esportes e Aventura; e Náutico-marítimo. A seguir serão mostrados os gráficos com a representação das respostas dos entrevistados, de acordo com o segmento turístico de sua preferência.

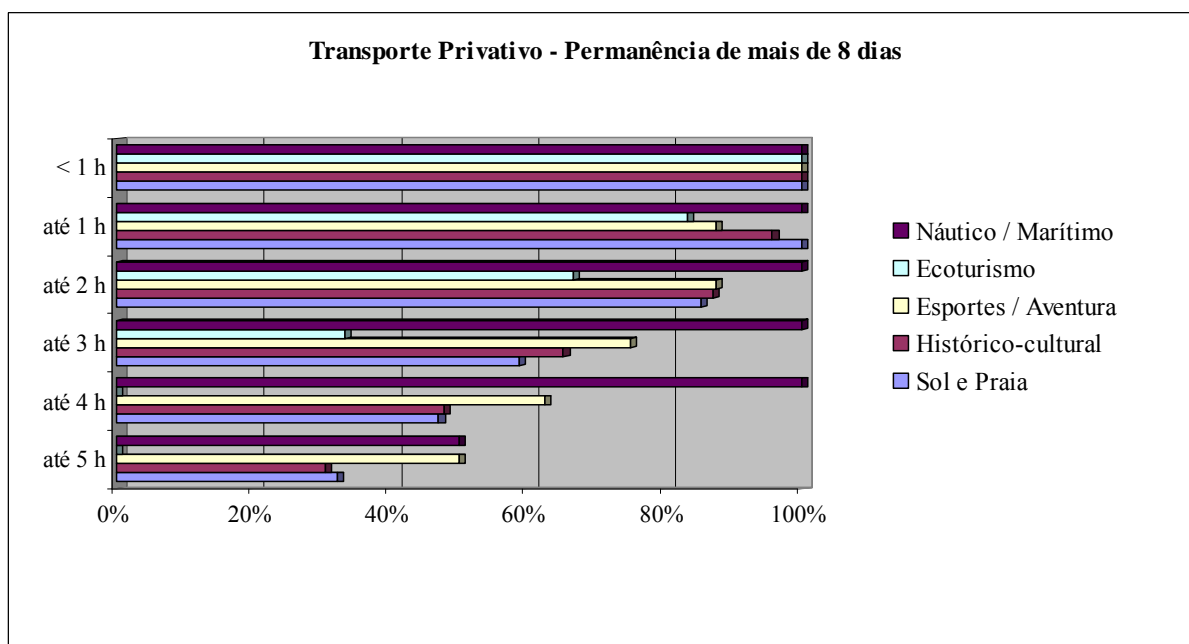
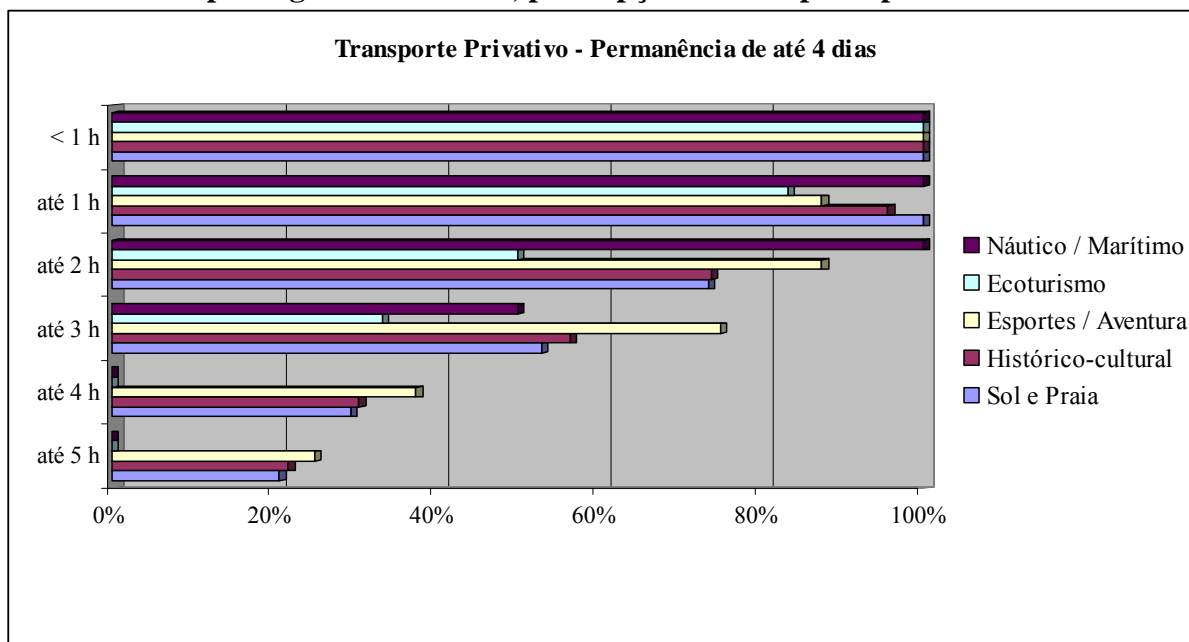
Assim como no caso da segmentação por renda, devido ao número reduzido da amostra, algumas faixas apresentaram pequeno número de indivíduos. É o caso, por exemplo, do segmento Náutico-marítimo, com apenas dois indivíduos. Apesar disso, percebe-se que existe, para o tempo de permanência de até 4 dias, uma tolerância maior dos turistas do segmento Ecoturismo a realizar viagens mais longas, seguida do segmento Sol e Praia. Entretanto, as diferenças não são muito grandes.

Gráfico 4.15 – Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre dos entrevistados por segmento turístico, para opção de transporte coletivo



Para o tempo de permanência de mais de 8 dias, destaca-se como segmento disposto a realizar as viagens mais longas o turista de Esportes e Aventura. 62,5% dos entrevistados desse segmento estariam dispostos a realizar viagens de até 5 horas. Em seguida aparecem os segmentos de Ecoturismo e Sol e Praia.

Gráfico 4.16 – Preferências acumuladas de tempo de viagem terrestre dos entrevistados por segmento turístico, para opção de transporte privativo



No caso do transporte privativo e permanência de até 4 dias, destaca-se o segmento de Esportes e Aventura nas faixas de tempo de viagem mais longas. Os segmentos Náutico-marítimo e de Ecoturismo, por sua vez, não tiveram nenhuma resposta na faixa de “até 4 horas” e “até 5 horas”. Para o tempo de permanência de mais de 8 dias, além do segmento de Esportes e Aventura, aparece com grande percentual de indivíduos dispostos a realizar viagens mais longas o segmento Náutico-marítimo. Entretanto, devido ao pequeno número de

indivíduos da amostra desse segmento, não se pode afirmar que haja, de fato, uma maior tolerância dos mesmos para realização de viagens de acesso mais longas.

Observa-se ainda que nas preferências relativas ao transporte privativo, o segmento de Ecoturismo não apresentou a mesma disponibilidade para realização de viagens de acesso mais longas, como verificado no caso do transporte coletivo. O custo da viagem pode ter sido o fator inibidor para viagens mais longas desse segmento de turistas.

5 DEFINIÇÃO DE CRITÉRIOS PARA LOCALIZAÇÃO DE AEROPORTOS TURÍSTICOS

Com base nos dados levantados na pesquisa de campo, pode-se afirmar que o percentual de turistas internacionais de lazer com disponibilidade de realizar viagens de até 2 horas do aeroporto ao destino final varia de 73% (transporte coletivo) a 78% (transporte privativo).

Considera-se que esses percentuais encontrados para o tempo de viagem de até 2 horas incluem parcela significativa da demanda e possibilitaria a definição de um critério para localização ótima de aeroportos destinados ao atendimento da demanda de turistas de lazer internacional.

Esses percentuais são para o tempo de permanência no local de mais de oito dias. Segundo dados da Embratur (2004), o tempo de permanência média do turista internacional que chega ao país por via aérea é de 13 dias. E ainda, segundo dados da Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia (2006), o tempo de permanência média dos turistas na cidade de Salvador é de 9,3 dias. Desse modo, considera-se que os valores referentes ao tempo de permanência de mais de oito dias são os mais representativos. Por esse motivo, serão adotados os valores encontrados para o tempo de permanência de mais de oito dias.

No estudo de empreendimentos específicos, em que se tenha conhecimento mais detalhado do perfil do turista, valores diferentes de tempo de viagem poderiam ser definidos. Passageiros de menor renda, por exemplo, demonstraram possuir maior disponibilidade para realizar viagens rodoviárias mais longas, assim como os passageiros dos segmentos turísticos de esportes e aventura e ecoturismo. Da mesma forma, o conhecimento das características dos meios de transporte, da infra-estrutura de acesso e segurança disponíveis, poderia resultar na definição de critérios diferentes.

Como regra geral, entretanto, considera-se que para a localização ótima de um aeroporto para atendimento da demanda do turista internacional, o tempo de viagem de superfície entre o aeroporto e centro da demanda deveria ser de aproximadamente 2 horas. No item a seguir procura-se estabelecer uma relação entre tempo de viagem e distância, para melhor aplicação do critério.

5.1 Relação Entre Tempo de Viagem e Distância de Viagem

Tomando-se como base o tempo máximo de viagem de superfície de 2 horas do aeroporto ao destino final, pode-se estabelecer uma distância aproximada que o aeroporto deveria estar localizado em relação às atrações turísticas. Essa distância irá depender das condições dos meios de transporte disponíveis e da infra-estrutura. O ideal seria realizar um estudo específico para cada situação. Entretanto, a fim de estabelecer um parâmetro mais genérico capaz de ser facilmente aplicado, será feita a seguir uma estimativa das distâncias percorridas, considerando-se apenas os meios de transporte adotados na pesquisa: transporte rodoviário - ônibus e carro de passeio.

Para o estabelecimento da velocidade média realizada pelos ônibus nas rodovias, foi realizada uma pesquisa junto a empresas de transporte coletivo intermunicipal. Foram levantadas as informações relativas à distância da linha e do tempo de viagem, a fim de se encontrar a velocidade média de cada trecho. Os valores obtidos variam entre 58 km/h e 68 km/h. Adotou-se então o valor médio de 60km/h para o ônibus e de 70km/h para carro de passeio.

Tabela 5.1 – Estimativa de distâncias de viagem

Tipo de Transporte	Tempo de Viagem	Velocidade Média	Distância Percorrida	Disponibilidade dos Turistas
Ônibus	1 h	60 km/h	70 km	93,3 %
	2 h	60 km/h	120 km	73,3 %
	3 h	60 km/h	180 km	53,3 %
	4 h	60 km/h	240 km	42,2 %
	5 h	60 km/h	300 km	37,8 %
Carro de Passeio	1 h	70 km/h	70 km	93,3 %
	2 h	70 km/h	140 km	77,8 %
	3 h	70 km/h	210 km	57,8 %
	4 h	70 km/h	280 km	42,2 %
	5 h	70 km/h	350 km	31,1 %

Sabe-se que para as viagens mais longas poderia haver um aumento da velocidade média em função da redução na influência dos trechos urbanos, de mais baixa velocidade. Entretanto, esse fato não foi considerado. Ao lado de cada faixa de distância foram colocados os percentuais de passageiros que estariam dispostos a realizar a viagem, de acordo com a pesquisa realizada. Os valores são para o tempo de permanência de “8 dias ou mais”.

Assim, com base nos valores que foram estabelecidos, pode-se afirmar que, mais de 73% dos turistas estariam dispostos a percorrer distâncias entre 120 km e 140 km, dependendo do tipo de transporte utilizado. Vale registrar ainda que uma parcela considerável, entre 31% (transporte privativo) e 38% (transporte coletivo), estaria disposta a realizar viagens superiores a 350 km e 300 km, respectivamente.

É importante lembrar que foram oferecidos aos entrevistados, para realização do percurso terrestre, veículos confortáveis e seguros. Muitos aeroportos brasileiros não dispõem do tipo de transporte que foi disponibilizado na pesquisa, obrigando os turistas a deslocarem-se ao terminal rodoviário local, utilizando-se táxis ou ônibus comuns, por exemplo.

5.1.2 Análise da Localização dos Aeroportos Internacionais no Estado da Bahia e na Região Nordeste

A partir do critério de distância apresentado no item anterior, de 60km de distância para cada hora de viagem, foi possível estabelecer uma área de polarização para os aeroportos internacionais no estado da Bahia e na região Nordeste. Essa área de polarização reflete a região que estaria atendida de forma satisfatória pelo aeroporto internacional, numa distância aproximada de 120 km, equivalente a duas horas de viagem.

A figura a seguir representa a área de polarização dos aeroportos internacionais no estado da Bahia em relação às suas zonas turísticas. O círculo laranja representa a distância de 120 km, considerado o limite satisfatório. O círculo amarelo atinge o valor de 300 km e de 5 horas de viagem, valor máximo considerado na pesquisa.

Percebe-se que o aeroporto de Salvador atende toda a zona da Baía de Todos os Santos e boa parte da Costa dos Coqueiros e da Costa do Dendê. A área de influência do aeroporto de Aracaju abrange o norte da região da Costa dos Coqueiros. O aeroporto de Porto Seguro atende a toda a Costa do Descobrimento e partes da Costa das Baleias e Costa do Cacau. Por fim, o aeroporto de Petrolina atende à parte da zona do Lagos do São Francisco e pequena parte da Chapada Diamantina.

As zonas turísticas Caminhos do Sertão, da Chapada Diamantina e, especialmente, Caminhos do Oeste não estão dentro da área de polarização de nenhum dos aeroportos internacionais.

Isso significa que o transporte rodoviário não seria o meio adequado de acesso para atrair turistas internacionais. A solução mais apropriada seria uma ligação de transporte aéreo com os aeroportos internacionais, com custo e frequências de vôos adequados.

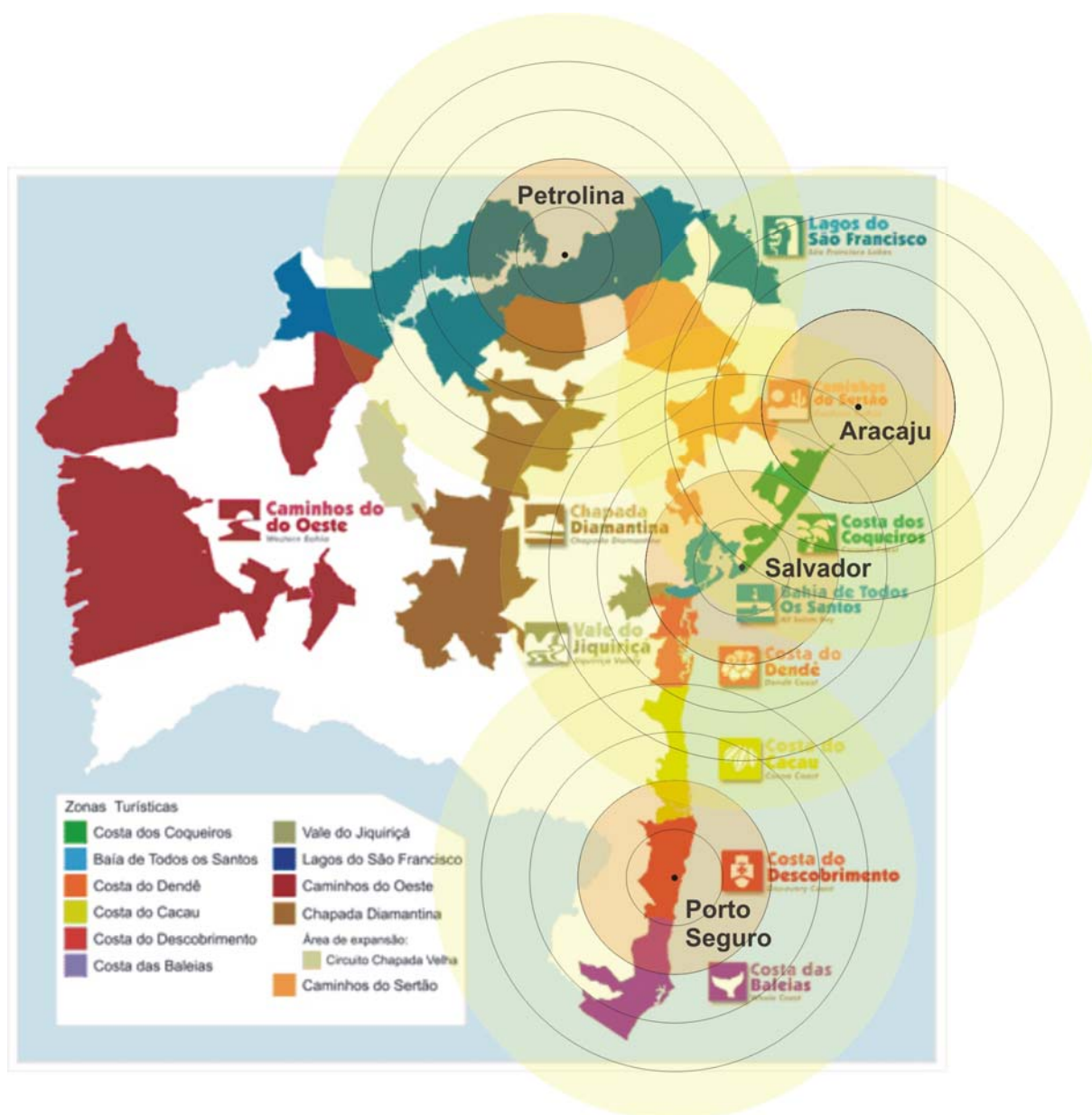


Figura 5.1 – Área de polarização de aeroportos internacionais nas zonas turísticas da Bahia

A figura 5.2 a seguir, apresenta o mapa rodoviário da Bahia e a localização dos principais aeroportos domésticos destinados a atender às zonas turísticas do estado.

Figura 5.2 – Localização dos principais aeroportos domésticos nas regiões turísticas do estado da Bahia

O Plano Aeroviário do Estado da Bahia (PAEBA) classifica como Turísticos os aeroportos de Caravelas, Prado, Valença e Lençóis. Propõe ainda a implantação de dois novos aeroportos turísticos, localizados em Itacaré e no Litoral Norte.

Dentre os aeroportos de Interesse Federal e Regional que estão localizados dentro das zonas turísticas da Bahia, estão os aeroportos de Ilhéus, Paulo Afonso, Barreiras e Bom Jesus da Lapa. Esses aeroportos são os que possuem melhor infra-estrutura e, portanto, apresentam maior potencial para atendimento à demanda turística. Destaca-se o aeroporto de Ilhéus, localizado numa região de turismo bastante desenvolvida – Costa do Cacau. Também na Costa do Cacau, o PAEBA prevê a implantação de novo aeroporto no município de Itacaré.

Ao sul, na zona da Costa das Baleias, localizam-se o aeroporto de Caravelas e do Prado, que possuem vôos diários para o aeroporto Internacional de Porto Seguro. Na zona turística da Baía de Todos os Santos está localizado o aeroporto de Valença, próximo a Morro de São Paulo. Na Costa dos Coqueiros o PAEBA prevê a implantação de um novo aeroporto (Litoral-Norte), em local ainda não escolhido. A zona turística dos Lagos do São Francisco é atendida pelo aeroporto de Paulo Afonso, além dos aeroportos de Petrolina e Juazeiro. A região dos Caminhos do Oeste é atendida pelos aeroportos de Barreiras e Bom Jesus da Lapa. Na região da Chapada Diamantina, o aeroporto destinado a atender a demanda turística é o de Lençóis. Na zona turística dos Caminhos do Sertão a infra-estrutura aeroportuária é bastante precária.

O aeroporto atualmente com melhor infra-estrutura é o do município de Cipó.

Segundo Alban (2002), o estado da Bahia, pela sua dimensão, impede que se tenha um portão de entrada único. E, para interiorização do turismo no estado, deve-se implementar uma estratégia de desenvolvimento dos aeroportos das principais cidades turísticas com porte nacional. Pela análise de Alban (2002), a captação de vôos diretos e *charters* para o Estado da Bahia expandirá a demanda internacional de turismo pela agregação de uma série de vantagens para o passageiro.

Admitindo-se que o comportamento dos turistas internacionais observado na pesquisa realizada no aeroporto de Salvador é o mesmo dos turistas que visitam outros estados, pode-se ampliar a análise da região de influência dos aeroportos internacionais para toda a região

Nordeste. A figura 5.3, a seguir, mostra a área de influência dos aeroportos internacionais na região Nordeste.

Verifica-se, em geral, que os turistas estão bem atendidos pelos aeroportos brasileiros ao longo da costa da região Nordeste, porém com muitas dificuldades de interiorização, ou seja, dificuldades de acesso aos pólos turísticos de interior, por meio rodoviário, em função das grandes distâncias. No Estado da Bahia, essa situação pôde ser observada no acesso para as zonas turísticas dos Caminhos do Oeste, Caminhos do Sertão e Chapada Diamantina.

Na Região da costa que abrange os aeroportos de Aracaju, Maceió, Recife, João Pessoa e Natal, por outro lado, há grande sobreposição nas áreas de influência dos aeroportos internacionais. O caso mais evidente é do aeroporto de João Pessoa. Distante 120 km do aeroporto de Recife e 185 km de Natal, o aeroporto de João Pessoa tem quase a totalidade da sua área de influência já abrangida pelos aeroportos de Recife e Natal.

Mais ao norte, aparecem os aeroportos de Fortaleza, Parnaíba e São Luís. O aeroporto de Parnaíba obteve autorização para operar vôos internacionais no ano de 2006 e possui infraestrutura ainda pouco desenvolvida. Apesar disso, percebe-se que a sua localização, entre São Luís e Fortaleza, é adequada e necessária para o desenvolvimento do turismo internacional naquela região.

Figura 5.3 - Área de Polarização dos Aeroportos Internacionais na Região Nordeste

O presente trabalho tenta identificar um elo entre o crescimento do produto turístico brasileiro e a melhor alternativa de localização econômica de um aeroporto com vocação turística. Para isso, procurou-se pesquisar informações capazes de auxiliar na decisão sobre a melhor alternativa de localização desses aeroportos, contribuindo assim para o crescimento do produto turístico brasileiro e um melhor aproveitamento da infra-estrutura aeroportuária.

A pesquisa bibliográfica apontou que os fatores mais relevantes para localização de aeroportos turísticos são a acessibilidade e distância do aeroporto em relação aos centros de demanda. Com o aprofundamento da pesquisa na acessibilidade a aeroportos foi possível identificar quais atributos são importantes para cada segmento de mercado nas suas escolhas relacionadas ao acesso a aeroportos. Com base nessas informações foi conduzida uma pesquisa com 45 turistas, realizada durante dois dias no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães/Salvador. Os principais atributos do indivíduo considerados na pesquisa foram a renda e segmento turístico de preferência. Os atributos da viagem foram: tempo e custo de viagem de superfície; e o tempo de estadia no local visitado.

Apesar do pequeno número de indivíduos entrevistados e de não haver uma validação estatística da amostra, considera-se que os dados coletados estão coerentes com o que se observou na bibliografia pesquisada e podem dar uma indicação do real comportamento dos turistas. Entretanto, o importante do trabalho é a técnica aplicada e testada para a elaboração dos estudos. Deve-se, portanto, considerar principalmente a proposta metodológica para a localização de aeroportos como o centro do trabalho e não os resultados diretos obtidos na pesquisa. Ainda assim são apresentadas, a seguir, as conclusões do presente estudo.

6.1 CONCLUSÕES

Com base nos dados coletados na pesquisa de campo realizada, pôde-se perceber que:

- Entre 93% e 95% dos entrevistados estariam dispostos a realizar viagens terrestres de até 1 hora, utilizando o transporte coletivo ou privativo oferecidos.
- O percentual de passageiros que estaria disposto a realizar viagens de até 2 horas varia de 67% (transporte privativo) a 71% (transporte coletivo) no caso

do tempo de permanência de até 4 dias; e de 73% (transporte coletivo) a 78% (transporte privativo) no caso do tempo de permanência de mais de 8 dias.

- Para o tempo de viagem de até 3 horas, o percentual de passageiros que estaria disposto a realizar a viagem cai para 53% no caso do tempo de permanência de até 4 dias; e varia de 53% (transporte coletivo) a 58% (transporte privativo) no caso do tempo de permanência de mais de 8 dias.
- Para o tempo de viagem de até 5 horas, o percentual de entrevistados que estaria disposto a realizar a viagem é de 22% para tempo de permanência de até 4 dias; e varia de 31% (transporte privativo) a 38% (transporte coletivo) para o tempo de permanência de mais de 8 dias.
- O aumento no tempo de estadia aumenta a disponibilidade dos turistas a realizar viagens de superfície mais longas. Entre 25% (transporte privativo) e 29% (transporte coletivo) dos entrevistados modificaram a sua resposta aumentando o tempo de viagem de acesso quando aumentou o tempo de estadia. Apesar disso, a maior parte dos entrevistados não alteraria a sua opção de tempo de viagem de superfície com o aumento no tempo de estadia.
- A maioria dos entrevistados (entre 44% e 58%) não alterou a opção do tempo de viagem de superfície com a alteração no tipo de transporte. As influências dos atributos conforto e custo da viagem não puderam ser avaliadas isoladamente, uma vez que os atributos foram apresentados juntos na pesquisa.
- 29% dos entrevistados aceitariam pagar apenas USD 5 a mais para reduzir em 30 minutos o tempo de viagem de superfície para acesso ao destino final; e pouco mais de 13% aceitariam pagar mais de USD 50.
- Indivíduos de faixa de renda familiar mensal até USD 2.000 apresentam uma tolerância maior para realização de viagens de superfície mais longas do que os de renda acima de USD 2.000. A faixa de menor renda também está disposta a pagar menos para redução no tempo de viagem de superfície. Na faixa dos que aceitariam pagar apenas até USD 5, concentram-se 40% dos indivíduos de renda até USD 2.000 e apenas 20% dos indivíduos com renda acima de USD 2.000.
- Os indivíduos com preferência pelos segmentos turísticos de Esportes e Aventura e Ecoturismo apresentaram, em algumas situações, tolerâncias maiores para realização de viagens mais longas. Entretanto, as diferenças não são significativas em relação aos demais segmentos.

Das conclusões acima, destaca-se o fato de que entre 73% (transporte coletivo) e 78% (transporte privativo) dos entrevistados estariam dispostos a realizar viagens de até 2 horas do aeroporto até o destino final. O valor de 2 horas é compatível com o que foi recomendado na bibliografia pesquisada sobre a distância de acesso para viagens intercontinentais.

Com base no valor de tempo máximo de 2 horas de viagem foi estabelecida uma relação com distância de viagem. O valor médio adotado foi de 60 km de viagem rodoviária para cada hora. Assim, o raio de influência dos aeroportos para os turistas de lazer internacionais foi estabelecido em 120 km. A análise dessa área de influência no Estado da Bahia e na região Nordeste permite afirmar que:

- As zonas turísticas da Bahia localizadas na costa estão relativamente bem atendidas pelos aeroportos de Salvador, Aracaju e Porto Seguro. Parte das zonas turísticas da Costa do Dendê e Costa do Cacaú que não são atendidas diretamente pelos aeroportos internacionais podem ser acessadas pelo aeroporto de Ilhéus.
- As zonas turísticas localizadas no interior da Bahia não são atendidas por nenhum aeroporto internacional. O acesso às zonas turísticas da Chapada Diamantina, Caminhos do Sertão, Caminhos do Oeste necessitam de ligação por transporte aéreo doméstico.
- Parte da zona turística dos Lagos do São Francisco é atendida pelo aeroporto de Petrolina, entretanto, na prática, esse aeroporto não possui vôos regulares internacionais de passageiros. Registrou movimento de 98 passageiros internacionais no ano de 2006.
- Na costa da região Nordeste, percebe-se que há grande sobreposição nas áreas dos aeroportos de Aracaju, Maceió, Recife, João Pessoa e Natal. O aeroporto de João Pessoa tem quase a totalidade da sua área de influência já abrangida pelos aeroportos de Recife e Natal.

É sabido que o governo brasileiro tem realizado campanhas internacionais com o objetivo de fortalecer os produtos turísticos brasileiros junto aos operadores internacionais. Para Júnior *et al.* (2001), para inserção de qualquer região como destino turístico para os mercados internacionais, tornam-se necessárias ações voltadas à complementação da infra-estrutura

aeroportuária, melhor qualificação dos equipamentos turísticos, qualificação profissional e *marketing*. O atual governo, por meio do Plano Nacional de Turismo, elaborado para o período 2007-2010, reúne uma série de metas relacionadas a oito temas que envolvem desde planejamento e gestão, fomento, qualificação até logística de transportes, marketing e comercialização da atividade turística.

O presente trabalho mostrou a grande influência da acessibilidade para os turistas e a necessidade de que sejam disponibilizados serviços adequados de transporte de superfície integrados aos aeroportos. Segundo Palhares (2003), com a importância cada vez maior que os automóveis possuem para a geração do turismo, o baixo percentual de estradas pavimentadas e o péssimo estado de conservação que grande parte da rede apresenta, o turismo no Brasil fica altamente prejudicado. Este fato ocorre não apenas em relação ao incentivo do turismo doméstico, mas também para o turismo receptivo. Ainda segundo Palhares (2003), as estradas sem sinalização adequada e extremamente perigosas, não só em termos de infra-estrutura, mas também em função da imprudência de motoristas e de falta de um sistema de fiscalização mais rigoroso, faz com que o turista internacional sinta-se pouco atraído a alugar veículos no País para conhecê-lo. Assim, opta por utilizar outro modo de transporte ou simplesmente escolhe outro destino turístico que apresente melhores infra-estruturas de acesso.

6.2 RECOMENDAÇÕES

Inicialmente, deve-se ter em mente que a localização de um aeroporto é tarefa complexa, influenciada por um grande número de fatores. Além de todos os fatores econômicos, técnicos e sociais, citados na pesquisa bibliográfica, outro aspecto fundamental para a definição sobre localização de aeroportos turísticos é o estudo da relação com os demais aeródromos, num processo de planejamento de um sistema regional de aeroportos.

Sobre esse assunto, Caves e Gosling (1999) apresentam uma importante análise. Define-se um sistema regional, como um conjunto de aeroportos dentro de uma área geográfica para a qual é necessário planejar o seu desenvolvimento de forma coordenada. Não se confunde com um sistema estadual, em que a delimitação é política. Em alguns casos, essa região pode cruzar as fronteiras estaduais e até nacionais. Inclui, normalmente, um aeroporto de grande porte,

juntamente com outros pequenos aeroportos comerciais e diversos aeródromos para aviação geral.

A pesquisa realizada neste trabalho aprofundou-se nos fatores relacionados à acessibilidade e à distância em relação ao centro de demanda, considerados os fatores que podem influenciar de maneira diferenciada os aeroportos turísticos. O segmento de mercado pesquisado foi restrito aos passageiros de turismo de lazer internacional.

Assim, outro importante segmento a ser estudado para complementar este trabalho é o segmento do turismo de lazer doméstico. Para esse segmento, um dos fatores que pode resultar em diferenças significativas em relação ao comportamento verificado para os turistas internacionais é a duração da viagem aérea. A bibliografia pesquisada mostrou que o tempo de viagem aérea é um importante atributo de influência nas preferências de acesso ao aeroporto.

Devido ainda à dificuldade de realização de pesquisas mais extensas com os passageiros, em função da má aceitação e fadiga provocada por formulários muito longos, a pesquisa limitou-se a investigar os atributos: renda, preferência de segmento turístico, tempo de estadia, conforto e custo da viagem. Além disso, o atributo custo da viagem foi apresentado associado a outros atributos, para reduzir a extensão do formulário.

Outros atributos, como experiência do passageiro com o aeroporto, idade, quantidade de bagagem, número de passageiros no grupo não puderam ser considerados. A duração individual de cada etapa do processo de transporte, como o tempo de desembarço no aeroporto, também não foi considerada. Conforme já comentado, o atributo custo foi apresentado associado a outros atributos, como tempo de viagem e qualidade (conforto) do meio de transporte. Assim, não foi possível avaliar, de forma isolada, a influência desses atributos nas preferências.

Ainda com o objetivo de não tornar a pesquisa muito extensa foram eliminadas as questões sobre Preferência Revelada. Desse modo, não foi possível utilizar o enfoque híbrido, incluindo questões de preferência revelada e preferência declarada, considerado mais eficiente pelos especialistas.

A realização das pesquisas foi limitada ao Estado da Bahia e ao Aeroporto de Salvador. A realização da pesquisa em outros aeroportos, com turistas de perfil mais diversificado e com uma amostra maior, poderá gerar dados estatisticamente mais significativos.

Verificou-se ainda que alguns entrevistados demonstraram desinteresse e confusão ao responder o formulário. A opção de realizar as entrevistas por meio de formulários a serem preenchidos pelos próprios entrevistados ocorreu por dificuldade de comunicação fluente nos diversos idiomas necessários. A presença de um entrevistador que explicasse as condições de cada opção poderia ter evitado que isso ocorresse.

Por fim, considera-se fundamental que sejam feitos estudos mais detalhados para conversão do tempo de viagem em uma área de polarização dos aeroportos, considerando as condições da infra-estrutura e dos meios de transporte.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Bianca Bianchi. *A Importância da Variabilidade do Tempo de Viagem no Acesso Terrestre a Aeroportos: Estudo de caso do Aeroporto Internacional André Franco Montoro*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em engenharia de transportes da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, USP, 2005.
- ALVES², Cláudio Jorge Pinto. *Apostila do Curso Planejamento de Aeroportos – Tomo II*. Infraero, 1987.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. *Estudo de Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros*, 2005.
- ANDRADE, José Vicente. *Turismo: fundamentos e dimensões*. 1. ed. São Paulo: Ática, 1997.
- ANGELI, Margarita N. Barreto. *Planejamento e organização em turismo*. Campinas: Papirus, 1991.
- ASHFORD, N. e BENCHEMAM, M. *Passengers' Choice of Airport: An Application of the Multinomial Logit Model*. Transportation Research Record 1147, p. 1-5, 1987.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10.152: Níveis de Ruído para Conforto Acústico. Rio de Janeiro, 1987.
- AUGUSTINUS, J. G. e DERMAKOPOULOS, S. A. *Air Passenger Distribution Model for a Multiterminal Airport System*. Transportation Research Record 673, p. 176-180, 1978.
- CAVES, Robert E.; GOSLING, Geoffrey D. *Strategic Airport Planning*. 1. ed. Oxford: Elsevier Science Ltd, 1999.
- EMBRATUR. Diretoria de Estudos e Pesquisas. *Anuário Estatístico 2004*. Brasília, 2004.
- ESPINO, R, ORTUZAR, J de D, ROMAN, C. *Analysing the effect of Latent Variables on Willingness to Pay in Mode Choice*. Strasbourg: European Transport Conference - Seminário: Applied Methods in Transport Planning, 2003.
- GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. Departamento de Infra-Estrutura de Transportes. *PAEBA. Plano Aeroviário do Estado da Bahia – 2002-2021*.
- GOLDNER, L. G. GOLDNER, N. *Estudo dos Padrões das Viagens Terrestres em Dois Aeroportos do Sul do Brasil*. V SITRAER, Brasília, 2006.
- HARVEY, G. *Airport Choice in a Multiple Airport Region*. Transportation Research, volume 21A, p. 439-449, 1987.
- HORONJEFF, Robert. *Aeroportos: Planejamento e Projeto*. 1. ed. Rio de Janeiro: SEDEGRA Sociedade Editora e Gráfica Ltda, 1966.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. 1. ed. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

INNES, J. D. e DOUCET, D. H. *Effects of Distance and Level of Service on Airport Choice*. Journal of Transportation Engineering, volume 116, p. 507-516, 1990.

JUNIOR, Érico Pina Mendonça; GARRIDO, Inez Maria Dantas Amor e VASCONCELLOS, Maria do Socorro Mendonça. *O turismo como fator de desenvolvimento socioeconômico da Costa do Desenvolvimento – Bahia – Brasil*. Revista Bahia Análise & Dados. Salvador – BA. volume 11, p.118-124, 2001.

KAZDA, Antonin; CAVES, Robert E. *Airport Design And Operation*. 1. ed. Oxford: Elsevier Ltd, 2000.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Conselho Nacional de Turismo. *Turismo no Brasil 2007-2010*, 2006.

MORENO, Marcelo Baena. *Escolha de Aeroporto em Região de Múltiplos Aeroportos: O Caso da Grande São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em engenharia de infra-estrutura aeronáutica do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, ITA, 2002.

de NEUFVILLE, Richard. *Airport Systems Planning A Critical Look at the Methods and Experience*. 1. ed. Cambridge: THE MIT PRESS, 1976.

OACI. *Manual de Previsión del Tráfico Aéreo (Doc 8991-AT/722/2)*. 2. ed. Montreal: Organização de Aviação Civil Internacional, 1985.

OACI. *Manual de Planificación de Aeropuertos (Doc 9184-AN/902 Parte 1)*. 2. ed. Montreal: Organização de Aviação Civil Internacional, 1987.

OHMAE, K. *The End of the Nation State*. Londres: Harper/Collins, 1985.

PALHARES, Guilherme Lohmann. *Transporte Aéreo e Turismo: Gerando Desenvolvimento Socioeconômico*. 1. ed. São Paulo: Aleph, 2001.

PALHARES, Guilherme Lohmann. *Transportes Turísticos*. 2. ed. São Paulo: Aleph, 2002.

PAVAUX, Jacques (Ed.). *Air Transport Horizon 2020*. 1. ed. Paris: Institut du Transport Aérien, 1995.

PELS, E.; NIJKAMP, P. e RITVELD, P. *Airport Choice In a Multiple Airport Region: An Empirical Analysis for the San Francisco Bay Area*. Holanda: Tinbergen Institute, 1998.

RABAHY, Wilson. *Turismo e Desenvolvimento*. 1 ed. São Paulo: Manole Ltda, 2003.

SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO DO ESTADO DA BAHIA, *Estratégia Turística da Bahia 2003-2020*. Salvador, 2005

SENNA, Luiz Afonso dos Santos. *Técnicas de Preferência Declarada*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul – Escola de Engenharia. Disponível em:

http://www.pgie.ufrgs.br/portalead/producao/wwwproducao/disciplinas/eng01232/artigos/artigo2_v2.htm. Acesso em: 19 de dezembro 2006.

SILVA, Edmilton Menezes da. *Que Aeroportos Queremos?* Revista da DIRENG, Rio de Janeiro, v.3, n.6, p. 41-50, 2001.

SILVA², Jorge Antônio Santos. *Nova dinâmica espacial da cultura e do turismo na Bahia – Base para o planejamento do desenvolvimento turístico fundamentado nos conceitos e práticas de cluster econômico*. Revista de Desenvolvimento Econômico, Salvador, III (5): 86-95, dezembro 2001.

SKINNER, Jr. R. E. *Airport Choice: An Empirical Study*. Transportation Engineering Journal of ASCE, volume 102, p. 871-882, 1976.

TRIGUEIRO, Carlos Meira. *Marketing e Turismo: Como Planejar e Administrar o Marketing Turístico Para uma Localidade*. 1. ed. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001.

WINDLE, R. e DRESNER, M. *Airport Choice in Multiple-Airport Regions*. Journal of Transportation Engineering, julho/agosto, p. 332-337, 1995.

Anexo A – Informações Relacionadas ao Turismo no Estado da Bahia

A.1 - INFORMAÇÕES SOBRE A ATIVIDADE TURÍSTICA NO ESTADO DA BAHIA

A fim de estruturar melhor a formulação da pesquisa de campo, foram pesquisados dados sobre o turismo no Estado da Bahia. Segundo Silva², o turismo na Bahia retomou sua posição de destaque na agenda governamental a partir de 1991, quanto voltou a ser considerado prioritário, tendo-se em vista a necessidade de recuperar o seu dinamismo e liderança no cenário nacional e de promover condições para um incremento ainda maior dessa atividade econômica, de importância fundamental para o desenvolvimento do estado. As principais informações levantadas são mostradas a seguir.

Tabela A.1 – Fluxo turístico global

FLUXO GLOBAL (em 1.000 turistas)	2001	2002	2003	2004
BAHIA	4.136,45	4.427,86	4.708,65	4.897,00
Salvador	1.915,42	2.063,94	2.192,82	2.280,53
Porto Seguro	1.034,11	1.106,97	1.177,16	1.224,25
Ilhéus	248,19	265,67	282,52	293,82
Morro de São Paulo	103,41	110,70	117,72	122,42
Valença	62,05	66,42	70,63	73,45
Lençóis	82,73	88,56	94,17	97,94
Praia do Forte	72,39	77,49	82,40	85,70
Sauípe	124,09	132,84	141,26	146,91
Outros	494,06	515,29	549,97	571,97
FLUXO ESTRANGEIROS (em 1.000 turistas)	2001	2002	2003 (2)	2004 (2)
BAHIA	434,67	514,41	638,67	664,22
Salvador	289,78	342,94	425,78	442,81
FLUXO NACIONAIS (em 1.000 turistas)	2001	2002	2003 (2)	2004 (2)
BAHIA	3.701,78	3.913,45	4.069,98	4.232,78
Salvador	1.625,64	1.721,00	1.767,04	1.837,72

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

Percebe-se que, em 2004, cerca de 46% do total de turistas que visitaram a Bahia tiveram como destino a cidade de Salvador. Os turistas estrangeiros representaram pouco mais de 13% do total de turistas. Aproximadamente 66% dos turistas estrangeiros tiveram como destino a cidade de Salvador.

Tabela A.2 - Fluxo global de turistas estrangeiros, segundo os principais mercados emissores - Salvador

Emissor (RK 2004)	2001		2002		2003		2004	
	Quant	Part. %	Quant	Part. %	Quant	Part. %	Quant	Part. %
ITÁLIA	27509	9,49	33014	9,63	55777	13,10	80591	18,20
PORTUGAL	28478	9,83	33857	9,87	52797	12,40	65979	14,90
ESPANHA	11821	4,08	26905	7,85	20437	4,80	60222	13,60
EUA	42742	14,75	55103	16,07	55777	13,10	46052	10,40
ARGENTINA	60339	20,82	18647	5,44	39172	9,20	36753	8,30
FRANÇA	25109	8,66	48483	14,14	37469	8,80	21255	4,80
ALEMANHA	25844	8,92	37911	11,05	25547	6,00	19041	4,30
CHILE	9845	3,40	11663	3,40	17031	4,00	15498	3,50
INGLATERRA	14256	4,92	17022	4,96	25547	6,00	13284	3,00
HOLANDA	3173	1,09	4202	1,23	13625	3,20	10185	2,30
ÁUSTRIA	2665	0,92	3926	1,14	1703	0,40	7971	1,80
CANADÁ	2029	0,70	2755	0,80	6812	1,60	5757	1,30
URUGUAI	6059	2,09	4450	1,30	8516	2,00	5757	1,30
DINAMARCA	688	0,24	803	0,23	1703	0,40	4428	1,00
VENEZUELA	922	0,32	1098	0,32	-	-	4428	1,00
SUÉCIA	1091	0,38	1069	0,31	-	-	3542	0,80
AUSTRÁLIA	689	0,24	1152	0,34	5109	1,20	2214	0,50
BÉLGICA	2666	0,92	5232	1,53	3406	0,80	2214	0,50
MÉXICO	2010	0,69	2801	0,82	5109	1,20	2214	0,50
NORUEGA	830	0,29	1319	0,38	3406	0,80	2214	0,50
PARAGUAI	1019	0,35	1133	0,33	1703	0,40	2214	0,50
BOLÍVIA	605	0,21	782	0,23	1703	0,40	1328	0,30
JAPÃO	1955	0,67	3218	0,94	3406	0,80	1328	0,30
OUTROS/NÃO ESPEC	7179	2,48	8893	2,59	40025	9,40	28341	6,40
Total	289.780	100,00	342.940	100,00	425.780	100,00	442.810	100,00

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006)

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

Os cinco primeiros países emissores, em 2004, representam mais de 65% do total de turistas estrangeiros.

Tabela A.3 - Principais variáveis do turista estrangeiro - Salvador

CARACTERÍSTICAS DA VIAGEM	
Motivo da viagem (%)	
Lazer	76,30
Visitar familiares / Amigos	11,90
Negócios / Congressos / Convenções	7,90
O que influenciou na decisão da visita (%)	
Informação de amigos	49,70
Revista	38,10
Televisão	33,30
Jornal	19,00
Já conhecia	14,90
Agência de viagens	12,60
Propaganda e publicidade	7,00
Internet	3,00
Tipo de alojamento utilizado (%)	
Hotel	59,60
Pousada	13,90
Casa de amigos / Parentes	9,30
Nível de satisfação com a viagem (%)	
Atendeu plenamente	48,20
Superou	32,30
Permanência média na cidade	
Permanência média na cidade (dias)	9,30
INDICADORES ECONÔMICOS	
Renda média per capita mês (US\$)	773,00
Gasto médio per capita dia (US\$)	26,00
PERFIL SOCIO-ECONÔMICO	
Escolaridade (%)	
Superior	64,60
Médio	21,70
Ocupação principal (%)	
Funcionário público	16,90
Comerciário	16,20
Profissional liberal	12,90
Industriário	11,90
Comerciante	4,50
Aposentado / Pensionista	4,50
Estudante	3,80

AVALIAÇÃO	
Maiores críticas dos turistas (%)	
Segurança pública	7,10
Limpeza pública	6,20
Sinalização turística	1,50
Diversões noturnas	0,90
Táxi	0,60
Transporte urbano	0,60
Comunicações	0,30

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

O Estado da Bahia estruturou suas regiões turísticas em onze zonas, conforme figura a seguir: Lagos do São Francisco; Caminhos do Sertão; Costa dos Coqueiros; Bahia de Todos os Santos; Costa do Dendê; Costa do Cacau; Costa do Descobrimento; Vale do Jiquiriçá; Chapada Diamantina; e Caminhos do Oeste.



Figura A.1 – Zonas turísticas do Estado da Bahia

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006)

Para Silva², a diversificação do “produto Bahia” orientou-se por uma dinâmica concepção de espaços/produtos com o objetivo de elevar a permanência do turista no estado,

canalizando os benefícios socioeconômicos derivados do turismo para as suas regiões menos desenvolvidas.

Cada uma das Zonas Turísticas apresenta características próprias que atendem às necessidades de públicos diversos. As motivações dos principais destinos são mostradas na tabela a seguir.

Tabela A.4 – Vocações principais e complementares dos principais destinos turísticos na Bahia

	Sol e Praia	Cultural	Ecoturismo	Esportes / Aventura	Eventos/ Negócios	Náutico/ marítimo	Rural
Costa dos Coqueiros	***	++	***		***		
Baía de Todos os Santos	***	***			***	***	++
Costa do Dendê	***		***	***		***	
Costa do Cacau	***	***	***		***		++
Costa do Descobrimento	***	***	++		***	++	
Costa das Baleias	***	++	***			***	
Chapada Diamantina		***	***	***			++
Caminhos do Oeste			++	***	***		++
Lagos do São Francisco	++	***	***			***	

*** Motivação principal + Motivação complementar

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/pdf/Informa%E7%F5es%20ao%20Investidor.pdf>

A.1.1 Principais Aeroportos do Estado da Bahia

A Bahia possui dois aeroportos internacionais: o Aeroporto de Salvador (Deputado Luís Eduardo Magalhães) e o de Porto Seguro, que são também os de maior movimento no Estado. O terceiro aeroporto com maior movimento é o de Ilhéus, que tem relativa importância nacional. Além desses, o Estado também conta com aeroportos de importância regional. A figura a seguir mostra os aeroportos de interesse estadual e federal.



Figura A.2 Aeroportos de interesse estadual e federal no Estado da Bahia

Fonte: Plano Aeroviário do Estado da Bahia – 2002 – 2021

Na tabela a seguir procurou-se fazer uma associação de cada Zona Turística aos aeroportos localizados dentro da Zona Turística ou nas proximidades ³.

³ Foram considerados os aeroportos localizados na Zona Turística e com maior infra-estrutura e movimento operacional na data de realização da pesquisa.

Tabela A.5 – Zonas turísticas e principais aeroportos da região

Zona Turística	Principais Aeroportos da Região
Lagos do São Francisco	Petrolina (PE) e Paulo Afonso (BA)
Caminhos do Sertão	Paulo Afonso
Costa dos Coqueiros	Salvador
Bahia de Todos os Santos	Salvador
Costa do Dendê	Salvador e Valença
Costa do Cacau	Ilhéus e Hotel Transamérica
Costa do Descobrimento	Porto Seguro
Vale do Jiquiriçá	Salvador
Chapada Diamantina	Lençóis/Chapada Diamantina
Caminhos do Oeste	Barreiras e Bom Jesus da Lapa

A seguir serão apresentadas informações sobre o movimento de passageiros nestes aeroportos. Nos dados da Secretaria de Cultura e Turismo sobre o movimento de passageiros não são considerados os passageiros em trânsito, conexão e cabotagem.

**Tabela A.6 - Movimento de passageiros no Aeroporto Internacional de Salvador
Deputado Luís Eduardo Magalhães**

Fluxo	Número de Passageiros – Origem + Destino						Variação %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	05 /04
Internacional	114.973	105.991	113.007	134.936	276.663	279.204	0,92
Doméstico	2.261.007	2.574.581	2.750.111	2.598.285	3.156.171	3.607.319	14,29
Total	2.375.980	2.680.572	2.863.118	2.733.221	3.432.834	3.886.523	13,22

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

**Tabela A.7 - Movimento de passageiros em Charters internacionais no Aeroporto de
Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães**

Fluxo	Número de Passageiros (Internacionais) – Origem + Destino						Variação %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	05 /04
Desembarque	16.498	16.722	3.383	12.284	30.615	21.827	-28,70
Embarque	16.534	21.948	3.418	14.944	26.155	22.980	-12,14
Total	33.032	38.670	6.801	27.228	56.770	44.807	-21,07

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

Tabela A.8 - Movimento de passageiros no Aeroporto Internacional de Porto Seguro

Fluxo	Número de Passageiros – Embarque + Desembarque						Variação %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	05 /04
Internacional	ND	98.905	13.068	25.311	68.011	61.629	-9,38
Doméstico	ND	537.190	456.730	483.582	628.115	691.036	10,02
Total	682.123	636.095	469.798	508.893	696.126	752.665	8,12

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

ND Dado não disponível

Tabela A.9 - Movimento de passageiros no Aeroporto de Ilhéus

Fluxo	Número de Passageiros – Origem + Destino						Variação %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	05 /04
Desembarque	91.142	102.454	110.948	88.017	104.340	119.312	14,35
Embarque	94.501	106.121	114.727	88.689	106.257	118.763	11,77
Total	185.643	208.575	225.675	176.706	210.597	238.075	13,05

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

Tabela A.10 - Movimento de passageiros no Aeroporto Hotel Transamérica (Una)

Fluxo	Número de Passageiros – Embarque + Desembarque					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Internacional	-	-	-	-	-	-
Doméstico	43.117	34.325	26.940	27.952	36.434	ND
Total	43.117	34.325	26.940	27.952	36.434	ND

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, (2005).

ND Dado não disponível

- Não operou no aeroporto

Tabela A.11 - Movimento de passageiros no Aeroporto de Barreiras

Fluxo	Número de Passageiros - Embarque + Desembarque					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Internacional	-	-	-	-	-	-
Doméstico	16.753	43.434	13.858	3.846	13.304	ND
Total	16.753	43.434	13.858	3.846	13.304	ND

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, (2005).

ND Dado não disponível

- Não operou no aeroporto

Tabela A.12 - Movimento de passageiros no Aeroporto de Bom Jesus da Lapa

Fluxo	Número de Passageiros – Embarque + Desembarque					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Internacional	-	-	-	-	-	-
Doméstico	1.837	2.338	4.270	2.979	1.560	ND
Total	1.837	2.338	4.270	2.979	1.560	ND

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, (2005).

ND Dado não disponível

- Não operou no aeroporto

Tabela A.13 - Movimento de passageiros no Aeroporto de Lençóis

Fluxo	Número de Passageiros (Internacional/Doméstico) – Origem + Destino						Variação %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	05 /04
Desembarque	4.560	3.699	3.802	3.121	2.669	2.316	-13,23
Embarque	4.492	3.760	3.865	2.989	2.654	2.414	-9,04
Total	9.052	7.459	7.667	6.110	5.323	4.730	-11,14

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

Tabela A.14 - Movimento de passageiros no Aeroporto de Paulo Afonso

Fluxo	Número de Passageiros (Internacional/Doméstico) – Origem + Destino						Variação %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	05 /04
Desembarque	3.219	4.069	5.864	5.167	8.375	7.435	-11,22
Embarque	3.312	4.152	6.021	5.446	8.654	7.434	-14,10
Total	6.531	8.221	11.885	10.613	17.029	14.869	-12,68

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

Tabela A.15 - Movimento de passageiros no Aeroporto de Valença

Fluxo	Número de Passageiros – Origem + Destino					Variação %
	2001	2002	2003	2004	2005	05 / 04
Desembarque	5.572	4.920	3.899	4.522	5.548	22,68
Embarque	5.814	4.418	5.379	5.634	8.990	59,56
TOTAL	11.386	9.338	9.278	10.156	14.537	43,14

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia – SCT (2006).

<http://www.sct.ba.gov.br/estatisticas/index.asp>

A.2 LOCALIZAÇÃO DE PÓLOS TURÍSTICOS EM RELAÇÃO AOS AEROPORTOS

Uma importante indicação da distância adequada para localização de aeroportos é verificar a existência de *resorts* ou pólos turísticos existentes ou planejados e sua distância em relação ao aeroporto de acesso. De acordo com dados do Ministério do Turismo (2006), em 2005, 33% da demanda nos *resorts* foram de turistas estrangeiros. Para 2015, estima-se que essa participação cresça para 60%.

No Brasil, por iniciativa de alguns representantes de *Resorts* foi criada a Associação Brasileira de *Resorts* onde a missão é desenvolver-los como produto para o turista interno e externo. Trata-se de empreendimentos hoteleiros de alto padrão em instalações e serviços, fortemente voltado para o lazer em área de amplo convívio com a natureza, na qual o hóspede não precise se afastar para atender suas necessidades de conforto, alimentação, lazer e entretenimento.

Segundo artigo publicado na Revista dos Eventos (2004), o significativo crescimento do número de *resorts* nos últimos vinte anos é um dos traços mais característicos da evolução do turismo brasileiro.

Neste mesmo artigo consta que a BHH *Travel Research*, divisão da consultoria BSH International, lançou o relatório “*Resorts no Brasil*”, que analisa o mercado deste segmento hoteleiro, seu histórico, características e desenvolvimento no país. O estudo revela que até a década de 70, existiam no Brasil apenas treze *resorts* e que deste total apenas dois empreendimentos estavam localizados na região Nordeste, o Club Méditerranée Itaparica e o Jatiúca Resort. A falta de infra-estrutura e a dificuldade de acesso à região condenavam naquele momento o Nordeste a ficar à margem da expansão desse tipo de meio de hospedagem.

Nas duas décadas seguintes, anos 80 e 90, o país testemunhou um incremento significativo do número de *resorts*. O mercado recebeu dezesseis novos empreendimentos além da ampliação de alguns já existentes. Foi neste período que teve início a explosão no número de *resorts* no Nordeste do País, que delineou novos rumos para o setor, definindo uma franca expansão entre os anos 2000 e 2003.

A dificuldade de acesso indicada na reportagem pode sugerir que a falta de aeroportos tenha sido um dos elementos definidores da quase ausência de *resorts* no nordeste do Brasil, dada a pouca tolerância do turista internacional em percorrer longas distâncias por terra do aeroporto até o destino final.


Desse modo, a pesquisa sobre a distância desse tipo de empreendimento até os aeroportos é capaz de fornecer uma indicação da tolerância de turistas internacionais para percorrer a distância entre o aeroporto e local de destino final. O mesmo raciocínio pode ser usado com relação aos novos pólos turísticos localizados em municípios pouco desenvolvidos e ainda não servidos por aeroportos nas suas proximidades. A pesquisa restringiu-se aos empreendimentos localizados no Estado da Bahia.

A tabela a seguir apresenta algumas características dos *resorts* e de seus meios quanto à acessibilidade.

Item	Resorts - Bahia	Localização	Número de Leitos	Aeroporto de Acesso	Modo de Acesso ao Aeroporto	Distância ao Aeroporto Ou Centro da Cidade	Tempo de Viagem de Superfície Estimado
1	Arraial D'ajuda Eco Resort	Porto Seguro	169	Porto Seguro	Rodoviário	15 km	20 min
2	Cana Brava Resort	Olivença	174	Ilhéus	Rodoviário	24 km	25 min
3	Catussaba Hotel	Salvador	256	Salvador	Rodoviário	10 km	15 min
4	Convento do Carmo	Salvador	80	Salvador	Rodoviário	45 km	40 min
5	Club Med Itaparica	Ilha de Itaparica	330	Salvador	Balsa	<i>sem informação</i>	1h 40 min
6	Club Med Trancoso	Porto Seguro	250	Porto Seguro	Rodoviário	80 km	1h
7	Costa Brasilis	Santa Cruz de Cabralia	124	Porto Seguro	Balsa	<i>sem informação</i>	1h
8	Iberostar Bahia Golf & Spa Resort	Praia do Forte	632	Salvador	Rodoviário	40 km	30 min
9	Itacaré Eco Resort	Itacaré		Ilhéus	Rodoviário	65 km	50 min
10	Kiaroa Beach Resort	Maraú	24	Salvador	Aéreo	<i>sem informação</i>	30 min
11	Marriot Resort	Costa do Sauípe	256	Salvador	Rodoviário	70 km	50 min
12	Patachocas Eco Resort	Morro de São Paulo	52	Salvador	Aéreo	<i>sem informação</i>	20 min
					Barco	<i>sem informação</i>	2h
					Rodoviário	300 km	3h 30 min
13	Praia do Forte Eco Resort	Praia do Forte	250	Salvador	Rodoviário	60 km	45 min
				Aeroporto Privado	Aéreo	500 m	5 min

Item	<i>Resorts - Bahia</i>	Localização	Número de Leitos	Aeroporto de Acesso	Modo de Acesso ao Aeroporto	Distância ao Aeroporto Ou Centro da Cidade	Tempo de Viagem de Superfície Estimado
14	Renaissance Resort	Costa do Sauípe	235	Salvador	Rodoviário	76 Km	1h
15	Sofitel Costa	Costa do Sauípe	435	Salvador	Rodoviário	97 Km	1h 10 min
16	Sofitel Suítes	Costa do Sauípe	196	Salvador	Rodoviário	97 Km	1h 10 min
17	Super Clubs Breezes	Costa do Sauípe	324	Salvador	Rodoviário	76 Km	1h
18	Toca do Marlin	Santa Cruz de Cabralia	10	Porto Seguro	Rodoviário	31 Km	25 min
					Possui Heliponto		
19	Transamérica Comandatuba	Ilha de Comandatuba	363	Una - Aerop. Privado	Balsa	<i>sem informação</i>	10 min
20	Txai Resort	Itacaré	26	Ilhéus	Rodoviário	48 Km	40 min
21	Vila Galé Marés Resort	Guarajuba	447	Salvador	Rodoviário	42 Km	35 min

Anexo B – Formulários de Pesquisa

PESQUISA ACADÊMICA - UNIVERSIDADE DE BRÁSILIA - UnB CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES - CEFTRU				Apoio: 
Idioma: PORTUGUÊS	Data:	Hora:	Vão - Destino ou Origem:	

PARTE I - INFORMAÇÕES SOBRE O PASSAGEIRO

1. QUAL O SEU PAÍS DE RESIDÊNCIA FIXA?

2. EM UMA VIAGEM DE LAZER, O(A) SR(A) PROCURA DESTINOS QUE TENHAM ATRAÇÕES COM CARACTERÍSTICAS DE:

- ☐ Sol e Praia
 ☐ Turismo Histórico-cultural
 ☐ Ecoturismo
 ☐ Turismo de Esportes Aventura
 ☐ Turismo Náutico-Marítimo

3. QUAL A SUA RENDA FAMILIAR MENSAL?

1,30 USD = 1,00 EURO

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> até US\$ 1.000
b) <input type="checkbox"/> de US\$ 1.001 a US\$ 2.000
c) <input type="checkbox"/> de US\$ 2.001 a US\$ 4.000
d) <input type="checkbox"/> de US\$ 4.001 a US\$ 6.000
e) <input type="checkbox"/> de US\$ 6.001 a US\$ 8.000
f) <input type="checkbox"/> acima de US\$ 8.000 | a) <input type="checkbox"/> até EUR 770
b) <input type="checkbox"/> de EUR 771 a EUR 1.540
c) <input type="checkbox"/> de EUR 1.541 a EUR 3.080
d) <input type="checkbox"/> de EUR 3.081 a EUR 4.620
e) <input type="checkbox"/> de EUR 4.621 a EUR 6.160
f) <input type="checkbox"/> acima de EUR 6.160 |
|---|---|

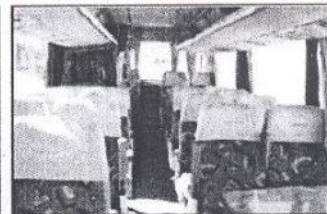
PARTE II - PESQUISA DE PREFERÊNCIA DECLARADA

IMAGINE QUE O(A) SR(A) ESTÁ PLANEJANDO REALIZAR UMA VIAGEM DE LAZER AO BRASIL. O LOCAL INICIALMENTE ESCOLHIDO ESTÁ LOCALIZADO A UMA CERTA DISTÂNCIA DO AEROPORTO E O(A) SR(A) TERÁ QUE REALIZAR UMA VIAGEM RODOVIÁRIA ATÉ O SEU DESTINO FINAL. SÃO DISPONIBILIZADAS DUAS OPÇÕES DE TRANSPORTE, CONFORME SERÁ DESCRITO A SEGUIR.

OPÇÃO 1: TRANSPORTE COLETIVO

Ônibus com:

- poltronas estofadas;
- saída a 200 m do terminal de passageiros, a cada 60 minutos.



4. CONSIDERANDO A OPÇÃO DE TRANSPORTE DESCRITA ACIMA E QUE O TEMPO DISPONÍVEL PARA PERMANÊNCIA NO LOCAL É DE ATÉ 4 DIAS, QUAL O TEMPO DE VIAGEM RODOVIÁRIA O(A) SR(A) ESTARIA DISPOSTO(A) A REALIZAR ATÉ O SEU DESTINO FINAL, A PARTIR DO AEROPORTO?

- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> até 5 horas (US\$ 37,50 pessoa)
b) <input type="checkbox"/> até 4 horas (US\$ 30,00 pessoa)
c) <input type="checkbox"/> até 3 horas (US\$ 22,50 pessoa) | d) <input type="checkbox"/> até 2 horas (US\$ 15,00 pessoa)
e) <input type="checkbox"/> até 1 hora (US\$ 7,50 pessoa)
f) <input type="checkbox"/> Não estaria disposto a realizar viagens rodoviárias superiores a 30 minutos.
Escolheria outro destino. |
|---|--|

4.1 E NUMA VIAGEM DE 8 DIAS DIAS OU MAIS?

- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> até 5 horas (US\$ 37,50 pessoa)
b) <input type="checkbox"/> até 4 horas (US\$ 30,00 pessoa)
c) <input type="checkbox"/> até 3 horas (US\$ 22,50 pessoa) | d) <input type="checkbox"/> até 2 horas (US\$ 15,00 pessoa)
e) <input type="checkbox"/> até 1 hora (US\$ 7,50 pessoa)
f) <input type="checkbox"/> Não estaria disposto a realizar viagens rodoviárias superiores a 30 minutos.
Escolheria outro destino. |
|---|--|

CONTINUA

OPÇÃO 2: TRANSPORTE PRIVATIVO

Veículo com:

- ar-condicionado;
- som ambiente;
- poltronas estofadas;

- saída do meio-fio do terminal de passageiros, no horário determinado pelo cliente



5. CONSIDERANDO A OPÇÃO DE TRANSPORTE DESCRITA ACIMA E QUE O TEMPO DISPONIVEL PARA PERMANENCIA NO LOCAL É DE ATÉ 4 DIAS, QUAL O TEMPO DE VIAGEM RODOVIÁRIA O(A) SR(A) ESTARIA DISPOSTO(A) REALIZAR ATÉ O SEU DESTINO FINAL A PARTIR DO AEROPORTO?

- a) ☐ até 5 horas (US\$ 90,00 pessoa);
b) ☐ até 4 horas (US\$ 75,00 pessoa);
c) ☐ até 3 horas (US\$ 60,00 pessoa);

- d) ☐ até 2 horas (US\$ 45,00 pessoa);
e) ☐ até 1 hora (US\$ 25,00 pessoa);
f) ☐ Não estaria disposto a realizar viagens rodoviárias superiores a 30 minutos.

Escolheria outro destino.

5.1 E NUMA VIAGEM DE 8 DIAS DIAS OU MAIS?

- a) ☐ até 5 horas (US\$ 90,00 pessoa);
b) ☐ até 4 horas (US\$ 75,00 pessoa);
c) ☐ até 3 horas (US\$ 60,00 pessoa);

- d) ☐ até 2 horas (US\$ 45,00 pessoa);
e) ☐ até 1 hora (US\$ 25,00 pessoa);
f) ☐ Não estaria disposto a realizar viagens rodoviárias superiores a 30 minutos.

Escolheria outro destino.

6. CASO O(A) SR(A) PUDESSE OPTAR POR UM MEIO DE TRANSPORTE MAIS RÁPIDO, QUANTO ESTARIA DIPOSTO A PAGAR A MAIS PARA REDUZIR EM 30 MINUTOS O TEMPO DE VIAGEM DO AEROPORTO ATÉ O SEU DESTINO FINAL?

- a) ☐ até US\$ 5,00;
b) ☐ até US\$ 10,00;
c) ☐ até US\$ 20,00;

- d) ☐ até US\$ 35,00;
e) ☐ até US\$ 50,00;
f) ☐ mais de US\$ 50,00

PESQUISA ACADÊMICA - UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES - CEFTRU				Apoio: INFRAERO
Idioma:	Data:	Hora:	Voo - Destino ou Origem:	
INGLÊS				

PART I - INFORMATION ABOUT THE PASSENGER

1. WHAT IS YOUR COUNTRY OF FIXED RESIDENCE?

2. WHEN TRAVELING ON LEISURE, YOU GO TO DESTINATIONS WHOSE MAIN ATTRACTIONS ARE:

- ☐ Sun and Beach
 ☐ Historic/Cultural Tourism
 ☐ Ecotourism
 ☐ Sports Adventure Tourism
 ☐ Boat/Sea Tourism

3. WHAT IS YOUR MONTHLY FAMILY INCOME?

1,30 USD = 1,00 EURO

- | | |
|--|--|
| <p>a) <input type="checkbox"/> up to USD 1,000</p> <p>b) <input type="checkbox"/> from USD 1,001 to USD 2,000</p> <p>c) <input type="checkbox"/> from USD 2,001 to USD 4,000</p> <p>d) <input type="checkbox"/> from USD 4,001 to USD 6,000</p> <p>e) <input type="checkbox"/> from USD 6,001 to USD 8,000</p> <p>f) <input type="checkbox"/> over USD 8,000</p> | <p>a) <input type="checkbox"/> up to EUR 770</p> <p>b) <input type="checkbox"/> from EUR 771 to EUR 1,540</p> <p>c) <input type="checkbox"/> from EUR 1,541 to EUR 3,080</p> <p>d) <input type="checkbox"/> from EUR 3,081 to EUR 4,620</p> <p>e) <input type="checkbox"/> from EUR 4,621 to EUR 6,160</p> <p>f) <input type="checkbox"/> over EUR 6,160</p> |
|--|--|

PART II - SURVEY OF DECLARED PREFERENCE

IMAGINE THAT YOU ARE PLANNING TO TRAVEL TO BRAZIL ON LEISURE. THE PLACE INITIALLY SELECTED IS AT A CERTAIN DISTANCE FROM THE AIRPORT, AND YOU WILL HAVE TO TAKE A ROAD TRIP UP TO YOUR FINAL DESTINATION. TWO TRANSPORT OPTIONS ARE MADE AVAILABLE, AS DESCRIBED BELOW.

OPTION 1: COLLECTIVE TRANSPORT

- Buses with
- stuffed seats;
 - departure at 200m from the passenger terminal, every 60 minutes



4. CONSIDERING THE TRANSPORT OPTION DESCRIBED ABOVE AND THAT THE TIME AVAILABLE TO STAY IN SUCH PLACE IS NO MORE THAN 4 DAYS, FOR HOW LONG WOULD YOU BE WILLING TO TRAVEL BY ROAD UP TO YOUR FINAL DESTINATION, FROM THE AIRPORT?

- | | |
|---|--|
| <p>a) <input type="checkbox"/> up to 5 hours (USD 37.50 person)</p> <p>b) <input type="checkbox"/> up to 4 hours (USD 30.00 person)</p> <p>c) <input type="checkbox"/> up to 3 hours (USD 22.50 person)</p> | <p>d) <input type="checkbox"/> up to 2 hours (USD 15.00 person)</p> <p>e) <input type="checkbox"/> up to 1 hour (USD 7.50 person)</p> <p>f) <input type="checkbox"/> I would not be willing to take road trips longer than 30 minutes. I would select another destination.</p> |
|---|--|

4.1. AND WHAT ABOUT AN 8-DAY TRIP OR LONGER?

- | | |
|---|--|
| <p>a) <input type="checkbox"/> up to 5 hours (USD 37.50 person)</p> <p>b) <input type="checkbox"/> up to 4 hours (USD 30.00 person)</p> <p>c) <input type="checkbox"/> up to 3 hours (USD 22.50 person)</p> | <p>d) <input type="checkbox"/> up to 2 hours (USD 15.00 person)</p> <p>e) <input type="checkbox"/> up to 1 hour (USD 7.50 person)</p> <p>f) <input type="checkbox"/> I would not be willing to take road trips longer than 30 minutes. I would select another destination.</p> |
|---|--|

OPTION 2: PRIVATE TRANSPORT

Cars with

- air conditioner,
- music,
- stuffed seats,

- departure from the passenger terminal sidewalk, at the time selected by the customer.



5. CONSIDERING THE TRANSPORT OPTION DESCRIBED ABOVE AND THAT THE TIME AVAILABLE TO STAY IN SUCH PLACE IS NO MORE THAN 4 DAYS, FOR HOW LONG WOULD YOU BE WILLING TO TRAVEL BY ROAD UP TO YOUR FINAL DESTINATION, FROM THE AIRPORT?

- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> up to 5 hours (USD 90.00 person) | d) <input type="checkbox"/> up to 2 hours (USD 45.00 person) |
| b) <input type="checkbox"/> up to 4 hours (USD 75.00 person) | e) <input type="checkbox"/> up to 1 hour (USD 25.00 person) |
| c) <input type="checkbox"/> up to 3 hours (USD 60.00 person) | f) <input type="checkbox"/> I would not be willing to take road trips longer than 30 minutes. I would select another destination. |


5.1 AND WHAT ABOUT AN 8-DAY TRIP OR LONGER?

- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> up to 5 hours (USD 90.00 person) | d) <input type="checkbox"/> up to 2 hours (USD 45.00 person) |
| b) <input type="checkbox"/> up to 4 hours (USD 75.00 person) | e) <input type="checkbox"/> up to 1 hour (USD 25.00 person) |
| c) <input type="checkbox"/> up to 3 hours (USD 60.00 person) | f) <input type="checkbox"/> I would not be willing to take road trips longer than 30 minutes. I would select another destination. |

6.

IN CASE YOU COULD PAY FOR A FASTER MEANS OF TRANSPORT, HOW MUCH MORE WOULD YOU BE ABLE TO PAY TO REDUCE BY 30 MINUTES THE TRAVEL TIME FROM THE AIRPORT UP TO YOUR FINAL DESTINATION?

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> up to USD 5.00 | d) <input type="checkbox"/> up to USD 25.00 |
| b) <input type="checkbox"/> up to USD 10.00 | e) <input type="checkbox"/> up to USD 50.00 |
| c) <input type="checkbox"/> up to USD 20.00 | f) <input type="checkbox"/> over USD 50.00 |

PESQUISA ACADÊMICA - UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES - CEFTRU				Apoio:  INFRAERO
Idioma:	Data:	Hora:	Voo: Destino ou Origem:	
ESPAÑOL				

PARTE I - INFORMACIONES SOBRE EL PASAJERO

1. ¿CUÁL ES SU PAÍS DE RESIDENCIA FIA?

2. EN UN VIAJE DE OCIO, USTED BUSCA DESTINOS QUE TENGAN COMO PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE ATRACCIONES:

- ☐ Sol y Playa
 ☐ Turismo Histórico-cultural
 ☐ Ecoturismo
 ☐ Turismo de Deportes-Aventura
 ☐ Turismo Náutico-Marítimo

3. ¿CUÁL ES SU RENTA FAMILIAR MENSUAL?

1,30 USD = 1,00 EURO

- | | |
|--|--|
| a) <input type="checkbox"/> hasta US\$ 1.000
b) <input type="checkbox"/> de US\$ 1.001 a US\$ 2.000
c) <input type="checkbox"/> de US\$ 2.001 a US\$ 4.000
d) <input type="checkbox"/> de US\$ 4.001 a US\$ 6.000
e) <input type="checkbox"/> de US\$ 6.001 a US\$ 8.000
f) <input type="checkbox"/> arriba de US\$ 8.000 | a) <input type="checkbox"/> hasta EUR 770
b) <input type="checkbox"/> de EUR 771 a EUR 1.540
c) <input type="checkbox"/> de EUR 1.541 a EUR 3.080
d) <input type="checkbox"/> de EUR 3.081 a EUR 4.620
e) <input type="checkbox"/> de EUR 4.621 a EUR 6.160
f) <input type="checkbox"/> arriba de EUR 6.160 |
|--|--|

PARTE II - SONDEO DE PREFERENCIA DECLARADA

4. IMAGINE QUE USTED ESTÁ PLANEANDO REALIZAR UN VIAJE DE OCIO A BRASIL. EL LUGAR INICIALMENTE ELEGIDO ESTÁ UBICADO A UNA CIERTA DISTANCIA DEL AEROPUERTO Y USTED TENDRÁ QUE REALIZAR UN VIAJE CARRETERO HASTA SU DESTINO FINAL. LE OFRECEN DOS OPCIONES DE TRANSPORTE, CONFORME SERÁ DESCRITO A CONTINUACIÓN.

OPCIÓN 1: TRANSPORTE COLECTIVO

Ómnibus con
 - Asientos forrados;
 - salida a 200 m del terminal de pasajeros, a cada 60 minutos.



4. CONSIDERANDO LA OPCIÓN DE TRANSPORTE DESCRITA ARRIBA Y QUE EL TIEMPO DISPONIBLE PARA PERMANECER EN EL LUGAR ES DE HASTA 4 DÍAS, ¿CUÁL ES EL TIEMPO DE VIAJE CARRETERO QUE USTED ESTARÍA DISPUESTO(A) A REALIZAR HASTA SU DESTINO FINAL A PARTIR DEL AEROPUERTO?

- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> hasta 5 horas (US\$ 37,50 persona)
b) <input type="checkbox"/> hasta 4 horas (US\$ 30,00 persona)
c) <input type="checkbox"/> hasta 3 horas (US\$ 22,50 persona) | d) <input type="checkbox"/> hasta 2 horas (US\$ 15,00 persona)
e) <input type="checkbox"/> hasta 1 hora (US\$ 7,50 persona)
f) <input type="checkbox"/> No estaría dispuesto a realizar viajes carreteros arriba de 30 minutos. Elegiría otro destino. |
|--|---|

4.1 ¿Y EN UN VIAJE DE 8 DÍAS DÍAS O MÁS?

- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> hasta 5 horas (US\$ 37,50 persona)
b) <input type="checkbox"/> hasta 4 horas (US\$ 30,00 persona)
c) <input type="checkbox"/> hasta 3 horas (US\$ 22,50 persona) | d) <input type="checkbox"/> hasta 2 horas (US\$ 15,00 persona)
e) <input type="checkbox"/> hasta 1 hora (US\$ 7,50 persona)
f) <input type="checkbox"/> No estaría dispuesto a realizar viajes carreteros arriba de 30 minutos. Elegiría otro destino. |
|--|---|

CONTINUA

OPCIÓN 2: TRANSPORTE PRIVADO

Vehículo con:

- aire acondicionado;
- equipo de música;
- asientos forrados;
- salida del cordón de la vereda del terminal de pasajeros, en horario determinado por el cliente.



5. CONSIDERANDO LA OPCIÓN DE TRANSPORTE DESCRITA ARRIBA Y QUE EL TIEMPO DISPONIBLE PARA PERMANECER EN EL LUGAR ES DE HASTA 4 DÍAS, ¿CUÁL ES EL TIEMPO DE VIAJE CARRETERO QUE USTED ESTARÍA DISPUESTO(A) A REALIZAR HASTA SU DESTINO FINAL A PARTIR DEL AEROPUERTO?

- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> hasta 5 horas (US\$ 90,00 persona) | d) <input type="checkbox"/> hasta 2 horas (US\$ 45,00 persona) |
| b) <input type="checkbox"/> hasta 4 horas (US\$ 75,00 persona) | e) <input type="checkbox"/> hasta 1 hora (US\$ 25,00 persona) |
| c) <input type="checkbox"/> hasta 3 horas (US\$ 60,00 persona) | f) <input type="checkbox"/> No estaría dispuesto a realizar viajes carreteros arriba de 30 minutos. Elegiría otro destino. |


5.1 ¿Y EN UN VIAJE DE 8 DÍAS O MÁS?

- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> hasta 5 horas (US\$ 90,00 persona) | d) <input type="checkbox"/> hasta 2 horas (US\$ 45,00 persona) |
| b) <input type="checkbox"/> hasta 4 horas (US\$ 75,00 persona) | e) <input type="checkbox"/> hasta 1 hora (US\$ 25,00 persona) |
| c) <input type="checkbox"/> hasta 3 horas (US\$ 60,00 persona) | f) <input type="checkbox"/> No estaría dispuesto a realizar viajes carreteros arriba de 30 minutos. Elegiría otro destino. |

6.

SI USTED PUDIESE OPTAR POR UN MEDIO DE TRANSPORTE MÁS RÁPIDO, ¿CUÁNTO MÁS ESTARÍA DISPUESTO(A) A PAGAR PARA REDUCIR A 30 MINUTOS EL TIEMPO DE VIAJE DEL AEROPUERTO HASTA SU DESTINO FINAL?

- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> hasta US\$ 5,00 | d) <input type="checkbox"/> hasta US\$ 35,00 |
| b) <input type="checkbox"/> hasta US\$ 10,00 | e) <input type="checkbox"/> hasta US\$ 50,00 |
| c) <input type="checkbox"/> hasta US\$ 20,00 | f) <input type="checkbox"/> más de US\$ 50,00 |

PESQUISA ACADÊMICA - UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES - CEFTRU				Apoio:  INFRAERO
Idioma:	Data:	Hora:	Voo: Destino (ou Origem):	
ITALIANO				

PARTE I - INFORMAZIONI SUL PASSAGGERO

1. QUALE IL SUO PAESE DI RESIDENZA (SSA)?

2. PER UN VIAGGIO DI PIACERE, LEI CERC A LUOGHI E CUI PRINCIPALI CARATTERISTICHE SIANO

- ☐ Sole e Spiaggia
 ☐ Turismo Storico e Culturale
 ☐ Ecoturismo
 ☐ Turismo di Sport Avventura
 ☐ Turismo Nautico-Marittimo

3. QUALE IL SUO REDDITO FAMILIARE MENSILE?

1,36 USD - 1,00 EURO

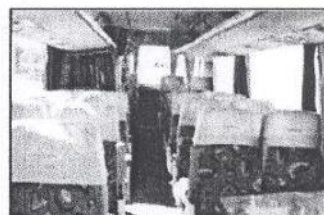
- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> sino a US\$ 1.000
b) <input type="checkbox"/> da US\$ 1.001 sino a US\$ 2.000
c) <input type="checkbox"/> da US\$ 2.001 sino a US\$ 4.000
d) <input type="checkbox"/> da US\$ 4.001 sino a US\$ 6.000
e) <input type="checkbox"/> da US\$ 6.001 sino a US\$ 8.000
f) <input type="checkbox"/> superiore a US\$ 8.000 | a) <input type="checkbox"/> sino a EUR 770
b) <input type="checkbox"/> da EUR 771 sino a EUR 1.540
c) <input type="checkbox"/> da EUR 1.541 sino a EUR 3.080
d) <input type="checkbox"/> da EUR 3.081 sino a EUR 4.620
e) <input type="checkbox"/> da EUR 4.621 sino a EUR 6.160
f) <input type="checkbox"/> superiore a EUR 6.160 |
|---|---|

PARTE II - SONDAGGIO DELLA PREFERENZA DICHIARATA

IMMAGINI CHE LEI STA PROGRAMMANDO UN VIAGGIO DI PIACERE IN BRASILE. IL LOCALE INIZIALMENTE SCELTO SI TROVA AD UNA CERTA DISTANZA DALL'AEROPORTO E QUESTA DISTANZA SINO AL SUO DESTINO DOVRÀ ESSERE PERCORSO PER STRADA. SI TROVANO A SUA DISPOSIZIONE DUE OPZIONI DI TRASPORTO, COME DESCRITTO IN SEGUITO.

OPZIONE 1: TRASPORTO COLLETTIVO

Autobus con
 - poltrone imbottite
 - con partenza a 200 m.
 dal terminal dei
 passeggeri ogni 60
 minuti.



4. CONSIDERANDO L'OPZIONE DI TRASPORTO PIÙ SOPRA DESCRITTA E CHE IL TEMPO DISPONIBILE PER LA PERMANENZA NEL LOCALE PUÒ DURARE FINO A 4 GIORNI, QUANTO TEMPO LEI SAREBBE DISPOSTO A IMPIEGARE PER RAGGIUNGERE IL SUO DESTINO FINALE, PARTENDO DALL'AEROPORTO?

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> sino a 5 ore (US\$ 37,50 per persona)
b) <input type="checkbox"/> sino a 4 ore (US\$ 30,00 per persona)
c) <input type="checkbox"/> sino a 3 ore (US\$ 22,50 per persona) | d) <input type="checkbox"/> sino a 2 ore (US\$ 15,00 per persona)
e) <input type="checkbox"/> sino a 1 ora (US\$ 7,50 per persona)
f) <input type="checkbox"/> non sarebbe disposto a fare viaggi per strada superiori a 30 minuti. Sceglierebbe un altro destino. |
|---|---|

4.1. E UN VIAGGIO DI 8 GIORNI O PIÙ?

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> sino a 5 ore (US\$ 37,50 per persona)
b) <input type="checkbox"/> sino a 4 ore (US\$ 30,00 per persona)
c) <input type="checkbox"/> sino a 3 ore (US\$ 22,50 per persona) | d) <input type="checkbox"/> sino a 2 ore (US\$ 15,00 per persona)
e) <input type="checkbox"/> sino a 1 ora (US\$ 7,50 per persona)
f) <input type="checkbox"/> non sarebbe disposto a fare viaggi per strada superiori a 30 minuti. Sceglierebbe un altro destino. |
|---|---|

CONTINUA

OPZIONE 2: TRASPORTO PRIVATO

Veicolo con:

- aria condizionata;
- suono ambiente;
- poltrone imbottite;

- partenza dal marciapiede vicino al terminal dei passeggeri, nell'orario fissato dal cliente



5. CONSIDERANDO L'OPZIONE DI TRASPORTO SOPRA DESCRITTA E CHE IL TEMPO DISPONIBILE PER LA PERMANENZA NEL LOCALE PUÒ DURARE **FINO A 4 GIORNI**, QUANTO TEMPO LEI SAREBBE DISPOSTO A IMPIEGARE PER RAGGIUNGERE IL SUO DESTINO FINALE, PARTENDO DALL'AEROPORTO?


- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> sino a 5 ore (US\$ 90,00 per persona) | d) <input type="checkbox"/> sino a 2 ore (US\$ 45,00 per persona) |
| b) <input type="checkbox"/> sino a 4 ore (US\$ 75,00 per persona) | e) <input type="checkbox"/> sino a 1 ora (US\$ 25,00 per persona) |
| c) <input type="checkbox"/> sino a 3 ore (US\$ 60,00 per persona) | f) <input type="checkbox"/> non sarebbe disposto a fare viaggi per strada superiori a 30 minuti. Sceglierebbe un altro destino. |

5.1 E IN UN VIAGGIO DI 8 GIORNI O PIÙ?

- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> sino a 5 ore (US\$ 90,00 per persona) | d) <input type="checkbox"/> sino a 2 ore (US\$ 45,00 per persona) |
| b) <input type="checkbox"/> sino a 4 ore (US\$ 75,00 per persona) | e) <input type="checkbox"/> sino a 1 ora (US\$ 25,00 per persona) |
| c) <input type="checkbox"/> sino a 3 ore (US\$ 60,00 per persona) | f) <input type="checkbox"/> non sarebbe disposto a fare viaggi per strada superiori a 30 minuti. Sceglierebbe un altro destino. |

6. NEL CASO IN CUI LEI POTESSE SCEGLIERE UN MEZZO DI TRASPORTO PIÙ RAPIDO, QUANTO SAREBBE DISPOSTO A PAGARE PER RIDURRE DI **30 MINUTI** IL TEMPO DI VIAGGIO DALL'AEROPORTO SINO AL SUO DESTINO FINALE?

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> sino a US\$ 5,00 | d) <input type="checkbox"/> sino a US\$ 35,00 |
| b) <input type="checkbox"/> sino a US\$ 10,00 | e) <input type="checkbox"/> sino a US\$ 50,00 |
| c) <input type="checkbox"/> sino a US\$ 20,00 | f) <input type="checkbox"/> più di US\$ 50,00 |

PESQUISA ACADÊMICA - UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES - CEFTRU				Apoio:  INFRAERO
Idioma:	Data:	Hora:	Voo - Destino ou Origem:	
FRANÇES				

PARTIE I - INFORMATIONS SUR LE PASSAGER

1. QUEL EST VOTRE PAYS DE RÉSIDENCE FIXE?

2. DANS UN VOYAGE DE LOISIR, VOUS CHERCHEZ DES DESTINATIONS QUI AIENT DES ATTRACTIFS PRINCIPAUX AVEC DES CARACTÉRISTIQUES DE:

- ☐ Soleil et Plage
 ☐ Tourisme Historique-culturel
 ☐ Éco-tourisme
 ☐ Tourisme Sports Aventure
 ☐ Tourisme Nautique Maritime

3. QUEL EST VOTRE REVENU FAMILIAL MENSUEL?

1,50 USD = 1,00 EURO

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> jusqu'à US\$ 1.000
b) <input type="checkbox"/> de US\$ 1.001 à US\$ 2.000
c) <input type="checkbox"/> de US\$ 2.001 à US\$ 4.000
d) <input type="checkbox"/> de US\$ 4.001 à US\$ 6.000
e) <input type="checkbox"/> de US\$ 6.001 à US\$ 8.000
f) <input type="checkbox"/> au-dessus de US\$ 8.000 | a) <input type="checkbox"/> jusqu'à EUR 770
b) <input type="checkbox"/> de EUR 771 à EUR 1.540
c) <input type="checkbox"/> de EUR 1.541 à EUR 3.080
d) <input type="checkbox"/> de EUR 3.081 à EUR 4.620
e) <input type="checkbox"/> de EUR 4.621 à EUR 6.160
f) <input type="checkbox"/> au-dessus de EUR 6.160 |
|---|---|

PARTIE II - RECHERCHE DE PRÉFÉRENCE DÉCLARÉE

IMAGINEZ QUE VOUS SONGEZ À RÉALISER UN VOYAGE DE LOISIR AU BRÉSIL. LE LIEU INITIALEMENT CHOISI SE TROUVE À UNE CERTAINE DISTANCE DE L'AÉROPORT ET VOUS DEVREZ RÉALISER UN VOYAGE ROUTIER JUSQU'À VOTRE DESTINATION FINALE. DEUX OPTIONS DE TRANSPORT SERONT MISES À VOTRE DISPOSITION COMME DÉCRIT CI-DESSOUS:

OPTION 1: TRANSPORT COLLECTIF

Omnibus avec:

- sièges en tissu,
- sortie à 200 m du terminal des passagers, tous les 60 minutes.



4. CONSIDÉRANT L'OPTION DE TRANSPORT DÉCRIT CI-DESSUS ET QUE LE TEMPS DISPONIBLE POUR RESTER DANS LE LIEU EST DE JUSQU'À 4 JOURS, QUEL EST LE TEMPS DE VOYAGE ROUTIER QUE VOUS SERIEZ PRÊT À RÉALISER JUSQU'À VOTRE DESTINATION FINALE, À PARTIR DE L'AÉROPORT?

- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> jusqu'à 5 heures (US\$ 37,5 personne)
b) <input type="checkbox"/> jusqu'à 4 heures (US\$ 30,0 personne)
c) <input type="checkbox"/> jusqu'à 3 heures (US\$ 22,5 personne) | d) <input type="checkbox"/> jusqu'à 2 heures (US\$ 15,0 personne)
e) <input type="checkbox"/> jusqu'à 1 heure (US\$ 7,50 personne)
f) <input type="checkbox"/> Pas disposé à réaliser des voyages routiers qui tardent plus de 30 minutes. Choisirait une autre destination. |
|---|--|

4.1. ET DANS UN VOYAGE DE 8 JOURS OU PLUS?

- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> jusqu'à 5 heures (US\$ 37,5 personne)
b) <input type="checkbox"/> jusqu'à 4 heures (US\$ 30,0 personne)
c) <input type="checkbox"/> jusqu'à 3 heures (US\$ 22,5 personne) | d) <input type="checkbox"/> jusqu'à 2 heures (US\$ 15,0 personne)
e) <input type="checkbox"/> jusqu'à 1 heure (US\$ 7,50 personne)
f) <input type="checkbox"/> Pas disposé à réaliser des voyages routiers qui tardent plus de 30 minutes. Choisirait une autre destination. |
|---|--|

CONTINUE

OPTION 2: TRANSPORT PRIVÉ

Vehicule avec:

- air conditionné;
- musique d'ambiance;
- sièges en tissu.

- sortie a côté du terminal de passagers, a l'horare déterminé par le client.



5. CONSIDÉRANT L'OPTION DÉCRITE CI-DESSUS ET QUE LE TEMPS DISPONIBLE POUR RESTER SUR LE LIEU EST DE JUSQU'À 4 JOURS, QUEL EST LE TEMPS DE VOYAGE ROUTIER QUE VOUS SERIEZ DISPOSÉ À RÉALISER JUSQU'À VOTRE DESTINATION FINALE, A PARTIR DE L'AÉROPORT?

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> jusqu'à 5 heures (US\$ 90,0 personne) | d) <input type="checkbox"/> jusqu'à 2 heures (US\$ 45,0 personne) |
| b) <input type="checkbox"/> jusqu'à 4 heures (US\$ 75,0 personne) | e) <input type="checkbox"/> jusqu'à 1 heure (US\$ 25,0 personne) |
| c) <input type="checkbox"/> jusqu'à 3 heures (US\$ 60,0 personne) | f) <input type="checkbox"/> Pas disposé à réaliser des voyages routiers qui tardent plus de 30 minutes. Choisirait une autre destination. |

5.1 ET DANS UN VOYAGE DE 8 JOURS OU PLUS?

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> jusqu'à 5 heures (US\$ 90,0 personne) | d) <input type="checkbox"/> jusqu'à 2 heures (US\$ 45,0 personne) |
| b) <input type="checkbox"/> jusqu'à 4 heures (US\$ 75,0 personne) | e) <input type="checkbox"/> jusqu'à 1 heure (US\$ 25,0 personne) |
| c) <input type="checkbox"/> jusqu'à 3 heures (US\$ 60,0 personne) | f) <input type="checkbox"/> Pas disposé à réaliser des voyages routiers qui tardent plus de 30 minutes. Choisirait une autre destination. |

6. SI VOUS POUVIEZ CHOISIR UN MOYEN DE TRANSPORT PLUS RAPIDE, COMBIEN VOUS SERIEZ DISPOSÉ À PAYER DE PLUS POUR RÉDUIRE DE 30 MINUTES LE TEMPS DE L'AÉROPORT JUSQU'À VOTRE DESTINATION FINALE?

- | | |
|--|--|
| a) <input type="checkbox"/> jusqu'à US\$ 5,00 | d) <input type="checkbox"/> jusqu'à US\$ 35,00 |
| b) <input type="checkbox"/> jusqu'à US\$ 10,00 | e) <input type="checkbox"/> jusqu'à US\$ 50,00 |
| c) <input type="checkbox"/> jusqu'à US\$ 20,00 | f) <input type="checkbox"/> plus de US\$ 50,00 |

Anexo C – Resultados da Pesquisa com Turistas

	País de Residência	Segmento Turístico	Renda Mensal	Transporte Coletivo		Transporte Privativo		Valor Redução no Tempo de Viagem
				Até 4 dias	Mais de 8 dias	Até 4 dias	Mais de 8 dias	
1	Itália	Histórico-cultural	acima de USD 8.000	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	até USD 5
2	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 5
3	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 2 horas	até 2 horas	até 2 horas	até 2 horas	até USD 5
3	Itália	Histórico-cultural	de USD 1.001 a USD 2.000	até 2 horas	até 2 horas	até 2 horas	até 2 horas	até USD 5
4	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 2 horas	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	até USD 20
5	Itália	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 2 horas	até 2 horas	até 1 hora	até 2 horas	até USD 35
5	Itália	Histórico-cultural	de USD 2.001 a USD 4.000	até 2 horas	até 2 horas	até 1 hora	até 2 horas	até USD 35
6	Itália	Histórico-cultural	de USD 1.001 a USD 2.000	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 5
7	Itália	Esportes / Aventura	acima de USD 8.000	até 2 horas	até 2 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 10
8	Itália	Histórico-cultural	de USD 1.001 a USD 2.000	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 5
9	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 2 horas	até 2 horas	até 2 horas	até 2 horas	até USD 10
10	Itália	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 5 horas	até 2 horas	até 1 hora	até 4 horas	até USD 10
10	Itália	Histórico-cultural	de USD 2.001 a USD 4.000	até 5 horas	até 2 horas	até 1 hora	até 4 horas	até USD 10
10	Itália	Náutico / Marítimo	de USD 2.001 a USD 4.000	até 5 horas	até 2 horas	até 1 hora	até 4 horas	até USD 10
11	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 4 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 35
12	Itália	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	mais de USD 50
13	Itália	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	mais de USD 50
14	Itália	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 3 horas	até 5 horas	até 2 horas	até 5 horas	até USD 10
15	Itália	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	até USD 20
16	Itália	Histórico-cultural	de USD 2.001 a USD 4.000	até 2 horas	até 2 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 35
17	Itália	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 1 hora	até 1 hora	até 4 horas	até 4 horas	até USD 35
17	Itália	Histórico-cultural	de USD 2.001 a USD 4.000	até 1 hora	até 1 hora	até 4 horas	até 4 horas	até USD 35
18	Itália	Sol e Praia	de USD 4.001 a USD 6.000	até 2 horas	até 5 horas	até 2 horas	até 5 horas	até USD 5
18	Itália	Histórico-cultural	de USD 4.001 a USD 6.000	até 2 horas	até 5 horas	até 2 horas	até 5 horas	até USD 5

19	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 5 horas	até 5 horas	até 4 horas	até 4 horas	até USD 20
20	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 3 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 35
21	Itália	Histórico-cultural	até USD 1.000	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	até USD 35
22	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 3 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 10
23	Itália	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 5 horas	até 3 horas	até 2 horas	até USD 20
24	Itália	Sol e Praia	até USD 1.000	até 4 horas	até 4 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 5
25	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 3 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 35
25	Inglaterra	Histórico-cultural	de USD 2.001 a USD 4.000	até 3 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 35
25	Inglaterra	Esportes / Aventura	de USD 2.001 a USD 4.000	até 3 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 35
26	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 2 horas	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	mais de USD 50
26	Inglaterra	Ecoturismo	de USD 1.001 a USD 2.000	até 2 horas	até 1 hora	até 1 hora	até 1 hora	mais de USD 50
27	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 5
28	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 5 horas	até 4 horas	até 5 horas	até USD 20
28	Inglaterra	Histórico-cultural	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 5 horas	até 4 horas	até 5 horas	até USD 20
28	Inglaterra	Esportes / Aventura	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 5 horas	até 4 horas	até 5 horas	até USD 20
29	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 6.001 a USD 8.000	até 5 horas	até 2 horas	até 1 hora	até 2 horas	até USD 20
29	Inglaterra	Histórico-cultural	de USD 6.001 a USD 8.000	até 5 horas	até 2 horas	até 1 hora	até 2 horas	até USD 20
29	Inglaterra	Ecoturismo	de USD 6.001 a USD 8.000	até 5 horas	até 2 horas	até 1 hora	até 2 horas	até USD 20
30	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 4.001 a USD 6.000	até 3 horas	até 2 horas	até 3 hora	até 2 horas	mais de USD 50
30	Inglaterra	Histórico-cultural	de USD 4.001 a USD 6.000	até 3 horas	até 2 horas	até 3 hora	até 2 horas	mais de USD 50
31	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 4.001 a USD 6.000	até 1 hora	até 3 horas	até 1 hora	até 2 horas	até USD 20
32	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 4.001 a USD 6.000	até 1 hora	até 2 horas	até 3 horas	até 2 horas	até USD 5
32	Inglaterra	Histórico-cultural	de USD 4.001 a USD 6.000	até 1 hora	até 2 horas	até 3 horas	até 2 horas	até USD 5
33	Inglaterra	Sol e Praia	de USD 4.001 a USD 6.000	até 5 horas	até 5 horas	até 2 horas	até 2 horas	até USD 5
33	Inglaterra	Ecoturismo	de USD 4.001 a USD 6.000	até 5 horas	até 5 horas	até 2 horas	até 2 horas	até USD 5
33	Inglaterra	Esportes / Aventura	de USD 4.001 a USD 6.000	até 5 horas	até 5 horas	até 2 horas	até 2 horas	até USD 5
34	Inglaterra	Histórico-cultural	acima de USD 8.000	até 4 horas	até 5 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 20

34	Inglaterra	Ecoturismo	acima de USD 8.000	até 4 horas	até 5 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 20
35	Argentina	Sol e Praia	de USD 4.001 a USD 6.000	até 1 hora	até 3 horas	até 2 horas	até 4 horas	até USD 20
35	Argentina	Histórico-cultural	de USD 4.001 a USD 6.000	até 1 hora	até 3 horas	até 2 horas	até 4 horas	até USD 20
36	Argentina	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 5 horas	até 3 horas	até 4 horas	mais de USD 50
36	Argentina	Histórico-cultural	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 5 horas	até 3 horas	até 4 horas	mais de USD 50
36	Argentina	Esportes / Aventura	de USD 1.001 a USD 2.000	até 3 horas	até 5 horas	até 3 horas	até 4 horas	mais de USD 50
37	Argentina	Sol e Praia	de USD 1.001 a USD 2.000	até 4 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 20
37	Argentina	Histórico-cultural	de USD 1.001 a USD 2.000	até 4 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 20
37	Argentina	Esportes / Aventura	de USD 1.001 a USD 2.000	até 4 horas	até 5 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 20
38	Argentina	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 3 horas	até 4 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 5
38	Argentina	Histórico-cultural	de USD 2.001 a USD 4.000	até 3 horas	até 4 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 5
38	Argentina	Ecoturismo	de USD 2.001 a USD 4.000	até 3 horas	até 4 horas	até 3 horas	até 3 horas	até USD 5
39	Holanda	Esportes / Aventura	até USD 1.000	até 1 hora	até 1 hora	menor que 1 h	menor que 1 h	até USD 5
40	Suécia	Histórico-cultural	de USD 1.001 a USD 2.000	até 1 hora	até 1 hora	menor que 1 h	menor que 1 h	até USD 5
41	E.U.A.	Sol e Praia	de USD 4.001 a USD 6.000	até 5 horas	até 5 horas	até 1 hora	até 1 hora	até USD 50
42	E.U.A.	Histórico-cultural	acima de USD 8.000	até 3 horas	até 3 horas	até 5 horas	até 5 horas	até USD 10
43	Alemanha	Sol e Praia	de USD 2.001 a USD 4.000	até 1 hora	menor que 1 h	até 3 horas	até 5 horas	até USD 20
43	Alemanha	Esportes / Aventura	de USD 2.001 a USD 4.000	até 1 hora	menor que 1 h	até 3 horas	até 5 horas	até USD 20
43	Alemanha	Náutico / Marítimo	de USD 2.001 a USD 4.000	até 1 hora	menor que 1 h	até 3 horas	até 5 horas	até USD 20
44	Ucrânia	Ecoturismo	de USD 6.001 a USD 8.000	menor que 1 h	menor que 1 h	menor que 1 h	menor que 1 h	até USD 50
45	Austrália	Sol e Praia	acima de USD 8.000	menor que 1 h	menor que 1 h	até 1 hora	até 3 horas	mais de USD 50
45	Austrália	Histórico-cultural	acima de USD 8.000	menor que 1 h	menor que 1 h	até 1 hora	até 3 horas	mais de USD 50