

ANÁLISE DAS RELAÇÕES ENTRE TURISMO E PLANEJAMENTO
AEROPORTUÁRIO: ESTUDO DE CASO DO ESTADO DA BAHIA

Jayse Maria Barros de Oliveira

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DA COORDENAÇÃO DOS
PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS
PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE
TRANSPORTES.

Aprovada por:

Prof. Márcio Peixoto de Sequeira Santos, Ph.D.

Prof. Licínio da Silva Portugal, D.Sc.

Prof. Respício Antônio do Espírito Santo Jr., D.Sc.

Dr. Ricardo Rodrigues Pacheco, D.Sc.

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL
SETEMBRO DE 2006

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

OLIVEIRA, JAYSE MARIA BARROS DE

Análise das Relações entre Turismo e
Planejamento Aeroportuário – Estudo de Caso
do Estado da Bahia [Rio de Janeiro] 2006

XIX, 123 p. 29,7 cm (COPPE/UFRJ, M.Sc.,
Engenharia de Transportes, 2006)

Dissertação - Universidade Federal do Rio de
Janeiro, COPPE

1. Turismo

2. Planejamento Aeroportuário

I. COPPE/UFRJ II. Título (série)

*À memória de meus pais
José Augusto e Jaydeth,
com o meu amor e a minha saudade.*

AGRADECIMENTOS

A Deus, acima de tudo, que sempre me mostra a benção da fé na caminhada da minha vida.

Aos meus queridos irmãos e amigos Simone Maria Barros de Oliveira e José Augusto da Paz Correia de Oliveira Jr, que são para mim grandes exemplos de fé e determinação, pelo carinho, pelo apoio e incentivo.

Aos meus familiares, queridos tios e primos que, apesar da distância, estão sempre presentes com seu carinho.

Aos meus queridos amigos Rodney Miguel Morani, Cecília Correa de Souza Lima, Andréa Araripe, Martha Correa de Sousa Lima, Daniel Ribeiro dos Santos e Renata Monteiro Costa pelo carinho e admiração, e por me proporcionarem tantos encontros divertidos e descontraídos. É muito bom estar com vocês.

Ao, então, Instituto de Aviação Civil, na figura de seus ex-diretores. Cel.-Av. Hamilton Antônio Machado, por ter me proporcionado a oportunidade de participar do MTB – COPPE/2001, o que me levou ao mestrado, Cel. Av. Pedro de Almeida e Cel. Av. Evandro Carlos dos Santos, bem como e a toda a chefia da DPP pela compreensão ao longo do curso.

A Beatriz Delpino Pereira Blinder, Pérola Burman, Lídia Elaine Garcia de Souza Mello e Sezisnando Serodio Garcia Paes, queridos amigos e companheiros de trabalho. Obrigada pelo interesse, pela ajuda e pelos dados disponibilizados.

Ao estimado Lourival Ransatto, cuja ajuda foi imprescindível para a elaboração dos mapas apresentados nesse trabalho.

Aos companheiros da DPP, em especial à turma da DPP-4.

Aos meus orientadores Prof. Márcio Peixoto de Sequeira Santos e Prof. Respício Antônio do Espírito Santos Jr, a quem devo a satisfação de ter concluído este trabalho, meus sinceros agradecimentos pela confiança depositada.

Meus agradecimentos à Jane Correa de Souza, Maria Helena Santos Oliveira, Cláudia Marques de Oliveira Marins, Marli Flor da Silva Coelho e Jorge Alberto Rodrigues Gonçalves, funcionários da secretaria do PET, pela atenção com que sempre me trataram, principalmente nesses momentos finais, para a entrega desse trabalho.

Ao Prof. Jorge Antonio Santos Silva, D. Sc, Professor do Departamento de Ciências Sociais Aplicadas do Curso de Turismo da Universidade Salvador (UNIFACS-BA), pelo interesse, pela atenção dispensada, pela imensa ajuda prestada.

Ao Sr. Gustavo Casseb Pessoti, Gerente de Estudos Econômicos/Coordenador de Contas Regionais da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI-BA).

Aos Srs. Hilton Gordilho Teixeira de Freitas, Diretor de Intermodalismo da Superintendência de Transportes (SUPET) e Jocaéis Mariano dos Santos, Gerente de Terminais Aeroportuários do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes (DERBA), da Secretaria de Infra-Estrutura do Estado da Bahia (SEINFRA), e ao Sr. Carlos Rebouças, Diretor de Aeroportos da SINART.

Ao Sr. Virginio Loureiro, da Marketing Bahia Service, um entusiasta do transporte aéreo e do turismo.

À Superintendência de Investimentos em Pólos Turísticos (SUINVEST) da Secretaria da Cultura e Turismo do Governo do Estado da Bahia, obrigada pela atenção dos Srs. Reinaldo Moreira Dantas, Assessor e Érico Pina Mendonça Júnior, Superintendente.

Ao Sr. Mário Eduardo Fraga da Silva, Coordenador de Gestão do PRODETUR/NE no Banco do Nordeste do Brasil, pelas importantes informações sobre o programa.

Um agradecimento especial (*in memoriam*) ao amigo Ed, Edmilton Menezes da Silva, que me apresentou este texto de uma entrevista de Graciliano Ramos, tão simples, tocante e verdadeiro como meu querido amigo.

“Deve-se escrever da mesma maneira como as lavadeiras lá de Alagoas fazem seu ofício. Elas começam com uma primeira lavada, molham a roupa suja na beira do riacho, torcem o pano, molham-no novamente, voltam a torcer. Colocam o anil, ensaboam e torcem uma, duas vezes. Depois enxáguam, dão mais uma molhada, agora jogando a água com a mão. Batem o pano na laje ou na pedra limpa, e dão mais uma torcida e mais outra, torcem até não pingar do pano uma só gota. Somente depois de feito tudo isso é que elas dependuram a roupa lavada na corda ou no varal, para secar. Pois quem se mete a escrever devia fazer a mesma coisa. A palavra não foi feita para enfeitar, brilhar como ouro falso; a palavra foi feita para dizer.”

Graciliano Ramos, em entrevista concedida em 1948

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc.)

ANÁLISE DAS RELAÇÕES ENTRE TURISMO E PLANEJAMENTO AEROPORTUÁRIO –
ESTUDO DE CASO DO ESTADO DA BAHIA

Jayse Maria Barros de Oliveira

Setembro/2006

Orientadores: Márcio Peixoto de Sequeira Santos
Respício Antônio do Espírito Santo Jr.

Programa: Engenharia de Transportes

A atividade turística constitui-se numa importante fonte geradora de renda, contribuindo para o desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida da população, por ser capaz de atrair investimentos e gerar empregos. De maneira análoga, o transporte aéreo é indutor do desenvolvimento econômico, pela sua capacidade de gerar riquezas, empregos, receita proveniente de impostos e viagens, inclusive relacionadas ao turismo de lazer. Ao relacionar turismo e planejamento aeroportuário, este trabalho busca tecer um breve panorama das duas atividades, tomando como exemplo o estado da Bahia por seu empenho em tratar, de maneira integrada, o planejamento da infra-estrutura aeroportuária em atendimento à atividade turística, tendo em vista a participação e influência do aeroporto como coadjuvante no desenvolvimento econômico regional.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.)

ANALYSIS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN TOURISM AND AIRPORT PLANNING
CASE STUDY OF THE BAHIA STATE

Jayse Maria Barros de Oliveira

September/2006

Advisors: Márcio Peixoto de Sequeira Santos
Respício Antônio do Espírito Santo Jr.

Department: Transportation Engineering

The tourism industry is an important income generating activity, contributing to social development and improving local life standards, as such industry creates investments and employment opportunities. Likewise, air transportation promotes economic development, on account of its capacity of generating wealth, employment and income from tax and other travel-related income, particularly from leisure traveling. By relating tourism and airport planning, this study intends to briefly portray the direction of both activities, analyzing as an example the State of Bahia as well as stress the importance of considering airport infra-structure planning in an integrated approach, as airport facilities constitute a key factor in local economic development.

SUMÁRIO

Capítulo 1 – Introdução	02
1.1. Considerações Iniciais	02
1.2. Relevância do Trabalho	05
1.3. Limitação	06
1.4. Estrutura do Trabalho	07
Capítulo 2 – Caracterização do Problema: Transporte Aéreo e Turismo	11
2.1. Considerações Iniciais	11
2.2. Turismo e Políticas do Transporte Aéreo – Empresas Aéreas em Atendimento à Demanda Turística.....	12
Capítulo 3 – A Contribuição do Turismo e do Transporte Aéreo para o Desenvolvimento Econômico	23
3.1. Considerações Iniciais	25
3.2. Turismo como Indutor de Crescimento	13
3.3. A Participação do Transporte Aéreo no Desenvolvimento Econômico	33
3.4. O Papel da Infra-Estrutura Aeroportuária	41
Capítulo 4 – Desenvolvimento do Turismo no Brasil – Ministério do Turismo	45
4.1. Considerações Iniciais	45
4.2. Planos e Programas do Ministério do Turismo	47
4.2.1 Plano Nacional do Turismo - PNT	49
4.2.2 PRODETUR-SUL	51
4.2.3 PROECOTUR.....	52
4.2.4 Programa de Regionalização do Turismo - PRT	52
4.3. PRODETUR-NE.....	53
Capítulo 5 – O Planejamento da Infra-Estrutura Aeroportuária no Âmbito da Autoridade da Aviação Civil	66
5.1 Considerações Iniciais	66
5.2 O Departamento de Aviação Civil - DAC.....	67
5.3 Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.....	70
5.4 Documentos de Planejamento para a Infra-Estrutura Aeroportuária	71
5.4.1 Plano Aeroviário Estadual - PAE	74

5.4.2 Plano de Desenvolvimento - PDes	75
5.4.3 Plano Diretor Aeroportuário	76
Capítulo 6 – Estado da Bahia: Políticas Públicas em Prol da Atividade Turística	79
6.1 Considerações Iniciais	79
6.2 Política de Desenvolvimento da Atividade Turística no Estado ..	81
6.2.1 Histórico	81
6.2.2 Ações Empreendidas pelo Governo do Estado	81
6.2.3 Fluxo Turístico e PIB Turismo	83
6.3 PRODETUR-BA	87
6.3.1 Introdução	87
6.3.2 PRODETUR-BA e as Associações com o PRODETUR/NE	87
6.3.3 O Transporte Aéreo Associado às Ações pelo Turismo no Estado da Bahia	93
6.3.4 Planejamento Aeroportuário no Estado da Bahia	96
6.3.5 Evolução do Movimento de Passageiros do Transporte Aé- reo no Estado da Bahia	105
Capítulo 7 – Conclusões e Recomendações	110
7.1 Conclusões	110
7.2 Recomendações	113
Bibliografia	117

ÍNDICE GERAL DE TABELAS

Capítulo 3

Tabela 3.1 – Fluxo de Turistas Internacionais no Mundo.....	30
Tabela 3.2 – Fluxo de Turistas nas Américas	31
Tabela 3.3 – Impactos Econômicos Produzidos pelo Transporte Aéreo sobre Em- prego e PIB Mundial.....	40

Capítulo 6

Tabela 6.1 – Vôos Regulares e Não Regulares de Passageiros realizados para Salvador e Porto Seguro – Janeiro a Julho de 2005	94
---	----

ÍNDICE GERAL DE GRÁFICOS

Capítulo 3

Gráfico 3.1 – Evolução do Fluxo de Turistas no Mundo.....	26
Gráfico 3.2 – Fluxo Turístico no Mundo por Regiões	30

Capítulo 4

Gráfico 4.1 – Entrada de Turistas por Ponto de Chegada - 2004	46
Gráfico 4.2 – Evolução da Entrada de Turistas por Ponto de Chegada.....	47
Gráfico 4.3 – Movimento de Passageiros no Transporte Aéreo no Brasil por Região Geográfica – Total Geral.....	62
Gráfico 4.4 – Movimento de Passageiros no Transporte Aéreo no Brasil por Região Geográfica – Tráfego Doméstico Não Regular	63
Gráfico 4.5 – Movimento de Passageiros no Transporte Aéreo no Brasil por Região Geográfica – Tráfego Internacional Não Regular	64

Capítulo 6

Gráfico 6.1 – Evolução do PIB nos Estados da Região Nordeste 1994 a 2003	80
Gráfico 6.2 – Fluxo de Turistas no Estado da Bahia – 1994-2004	84
Gráfico 6.3 – Fluxo de Turistas nos Principais Destinos Turísticos da Bahia 1994-2004.....	85
Gráfico 6.4 – PIB Estadual e PIB Turismo na Bahia – 1994-2004	86
Gráfico 6.5 – Movimento de Passageiros nos 6 Primeiros Aeroportos Brasileiros da Aviação Regular.....	105
Gráfico 6.6 – Movimento de Passageiros nos Aeroportos dos Estados da Região Nordeste.....	106
Gráfico 6.7 – Movimento de Passageiros nos Aeroportos do Estado da Bahia	107

ÍNDICE GERAL DE FIGURAS

Capítulo 2

Figura 2.1 - Conexões e Interações entre o Transporte Aéreo e o Destino Turístico.....	42
--	----

Capítulo 4

Figura 4.1 – Recursos Aplicados na 1ª Fase do PRODETUR/NE por Estado	55
Figura 4.2 – Percentual dos Recursos Aplicados na 1ª Fase do PRODETUR/NE por Estado	56
Figura 4.3 –Recursos Aplicados na 1ª Fase do PRODETUR/NE por Componente	57
Figura 4.4 – Percentual dos Recursos Aplicados na 1ª Fase do PRODETUR/NE por Componente	57
Figura 4.5 – Pólos de Turismo – PRODETUR/NE	60

Capítulo 5

Figura 5.1 – Aeroportos Brasileiros da Aviação Regular	66
--	----

Capítulo 6

Figura 6.1 – Pólos Turísticos PRODETUR/NE nas Zonas Turísticas do Estado da Bahia	89
Figura 6.2 – Zonas Turísticas do Estado da Bahia – Nova Geografia - 2003-2020	92
Figura 6.3 – Rede de Aeroportos do PAEBA/2002	101
Figura 6.4 – Aeródromos Públicos nas Zonas Turísticas do Estado da Bahia.....	102

SIGLAS

ABAV - Associação Brasileira de Agentes de Viagem

ACI – Airport Council International

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

ATAERO – Adicional de Tarifas Aeroportuárias

ATAG – Air Transport Action Group

ASA – Área de Segurança Aeroportuária

BAHIATURSA – Empresa de Turismo do Estado da Bahia S/A

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BIG – Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO

BIRD – Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (do Grupo Banco Mundial)

BNB – Banco do Nordeste do Brasil

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BOH – Boletim de Ocupação Hoteleira

CECIA – Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-Estrutura Aeroportuária

CERNAI – Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional

CONAC – Conferência Nacional de Aviação Civil Comercial

CONAMA - Conselho Nacional de Meio Ambiente

DAC – Departamento de Aviação Civil

DERBA – Departamento de Infra-Estrutura de Transportes do Estado da Bahia

EMBRATUR – Instituto Brasileiro do Turismo

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

FNRH – Fichas Nacionais de Registros de Hóspedes

HOTRAN – Horário de Transporte

IAC – Instituto de Aviação Civil

IATA - International Air Transport Association

IBGE – Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária

LCC (*low cost carrier*) – empresas aéreas de baixo custo

MinTur – Ministério do Turismo

MH – Meios de Hospedagem

OACI – Organização de Aviação Civil Internacional

OMT – Organização Mundial do Turismo

PAE – Plano Aeroviário Estadual

PDes – Plano de Desenvolvimento Aeroportuário

PDESAC – Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil

PDESCEA – Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo

PDir – Plano Diretor Aeroportuário

PDITS - Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável

PNMT - Programa Nacional de Municipalização do Turismo

PPA – Plano Plurianual

PRODETUR - Programa de Ação para o Desenvolvimento Integrado do Turismo

PRODETUR - NE - Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste

PRODETUR – BA - Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia

PROFFA – Programa Federal de Auxílio a Aeroportos

SCT-BA – Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia

SEINFRA – Secretaria de Infra-Estrutura do Estado da Bahia

SERAC – Serviço Regional de Aviação Civil

SIE – Subdepartamento de Infra-Estrutura

SOP – Subdepartamento de Operações

SUIVEST – Superintendência de Investimentos em Pólos Turísticos do Estado da Bahia

SPL – Subdepartamento de Planejamento

STE – Subdepartamento Técnico

UH – Unidades Habitacionais

WTTC - World Travel & Tourism Council

Sigla dos Aeroportos Brasileiros da Aviação Regular

Sigla	UF	Nome do Aeroporto
SBCZ	AC	Internacional de Cruzeiro do Sul
SBRB	AC	Internacional de Rio Branco
SBTK	AC	Tarauacá
SBMO	AL	Maceió - Campos dos Palmares
SBMQ	AP	Internacional de Macapá
SBOI	AP	Oiapoque
SWBC	AM	Barcelos
SWJP	AM	Bittencourt/Japurá
SWNK	AM	Boca do Acre
SWBR	AM	Borba
SWCA	AM	Carauari
SWKO	AM	Coari
SWEI	AM	Eirunepé
SWOB	AM	Fonte Boa
SWHT	AM	Humaitá
SBTT	AM	Internacional de Tabatinga
SBEG	AM	Internacional de Manaus - Eduardo Gomes
SWII	AM	Sto. Antônio do Iça/Ipiranga
SWLB	AM	Lábrea
SWMW	AM	Maués
SWNA	AM	Novo Aripuanã
SWPI	AM	Parintins
SBUA	AM	São Gabriel da Cachoeira
SWTP	AM	Sta. Isabel do Rio Negro/Tupuruquara
SBTF	AM	Tefé
SNBR	BA	Barreiras
SBLP	BA	Bom Jesus da Lapa
SNDM	BA	Lençóis - Chapada Diamantina
SNGI	BA	Guanambi
SBTC	BA	Hotel Transamérica
SBIL	BA	Ilhéus - Jorge Amado
SBSV	BA	Internacional de Salvador - Luís Eduardo Magalhães
SNMU	BA	Mucuri
SBPS	BA	Porto Seguro
SNTF	BA	Teixeira de Freitas
SBQV	BA	Vitória da Conquista
SBFZ	CE	Internacional de Fortaleza - Pinto Martins
SBJU	CE	Juazeiro do Norte
SBBR	DF	Internacional de Brasília - Pres Juscelino Kubtschek
SBVT	ES	Vitória
SWLC	GO	Rio Verde - General Leite de Castro

SBGO	GO	Goiânia - Santa Genoveva
SBIZ	MA	Imperatriz - Prefeito Renato Moreira
SBSL	MA	São Luís - Marechal Cunha Machado
SBAT	MT	Alta Floresta
SWRP	MT	Aripuanã
SBCY	MT	Internacional de Cuiabá - Marechal Rondon
SWJH	MT	Juara
SWJN	MT	Juína
SWJU	MT	Jurena
SWMP	MT	Matupá
SWRD	MT	Rondonópolis
SWSI	MT	Sinop
SSDO	MS	Dourados
SBCG	MS	Internacional de Campo Grande
SBCR	MS	Internacional de Corumbá
SBPP	MS	Internacional de Ponta Porã
SBBH	MG	Belo Horizonte - Pampulha
SBPR	MG	Carlos Prates
SBGV	MG	Governdaor Valadares
SBCF	MG	Internacional Tancredo Neves - Confins
SBJF	MG	Juiz de Fora
SBVG	MG	Varginha - Major Brig. Trompowsky
SBMK	MG	Montes Claros - Mário Ribeiro
SBUR	MG	Uberaba
SBUL	MG	Uberlândia - Ten.Cel. Av. César Bombonato
SBIP	MG	Ipatinga - Usiminas
SNYA	PA	Almeirim
SBHT	PA	Altamira
SNVS	PA	Breves
SBCJ	PA	Carajás
SBAA	PA	Conceição do Araguaia
SBBE	PA	Internacional de Belém
SBIH	PA	Itaituba
SBEK	PA	Jacareacanga
SBJC	PA	Júlio Cesar
SBMA	PA	Marabá
SNMA	PA	Monte Alegre
SBMD	PA	Monte Dourado
SNMD	PA	Mundico Coelho
SNTI	PA	Óbidos
SNOX	PA	Oriximiná
SNMZ	PA	Porto de Moz
SNNG	PA	Progresso
SNDC	PA	Redenção

SNDB	PA	Rurópolis
SBSN	PA	Santarém
SNSW	PA	Soure
SBTB	PA	Trombetas
SBTU	PA	Tucuruí
SBJP	PB	Internacional de João Pessoa - Pres. Castro Pinto
SBKG	PB	Campina Grande - Pres. João Suassuna
SBBI	PR	Bacacheri
SBCA	PR	Cascavel
SBCT	PR	Internacional de Curitiba - Afonso Pena
SBFI	PR	Internacional de Foz do Iguaçu - Cataratas
SBLO	PR	Londrina
SBMH	PR	Regional de Maringá
SBTD	PR	Toledo
SBFN	PE	Fernando de Noronha
SBRF	PE	Internacional de Recife - Guararapes - Gilberto Freyre
SBPL	PE	Petrolina - Senador Nilo Coelho
SBPB	PI	Parnaíba
SBTE	PI	Teresina - Senador Petrônio Portella
SBCP	RJ	Campos - Bartolomeu Lizandro
SBCB	RJ	Internacional de Cabo Frio - Costa do Sol
SBGL	RJ	Internacional do Rio de Janeiro -Galeão - Antônio Carlos Jobim
SBJR	RJ	Jacarepaguá
SBME	RJ	Macaé
SBRJ	RJ	Santos-Dumont
SBMS	RN	Mossoró - Dix Sept Rosado
SBNT	RN	Internacional de Natal - Augusto Severo
SBCX	RS	Caxias do Sul - Campos dos Bugres
SBPK	RS	Internacional de Pelotas
SBUG	RS	Internacional de Uruguaiana - Rubem Berta
SBPA	RS	Internacional de Porto Alegre - Salgado Filho
SBPF	RS	Passo Fundo - Lauro Kurtz
SBRG	RS	Rio Grande
SBSM	RS	Santa Maria
SBNM	RS	Santo Ângelo
SWCQ	RO	Costa Marques
SBGM	RO	Guajará-Mirim
SBPV	RO	Internacional de Porto Velho - Gov. Jorge Teixeira de Oliveira
SWJI	RO	Ji-Paraná
SBVH	RO	Vilhena - Novo Campo
SBBV	RR	Internacional de Boa Vista
SBCH	SC	Chapecó
SBCM	SC	Criciúma
SBFL	SC	Internacional de Florianópolis - Herclio Luz

SBJV	SC	Joinville
SBLJ	SC	Lajes
SBNF	SC	Navegantes - Ministro Victor Konder
SSVI	SC	Videira
SBAU	SP	Araçatuba
SBAQ	SP	Araraquara
SBBU	SP	Bauru
SBMT	SP	Campo de Marte
SDJS	SP	Guarulhos - Heliponto Corona
SBSP	SP	Internacional de Congonhas - São Paulo
SBKP	SP	Internacional de Campinas - Viracopos
SBML	SP	Marília
SBDN	SP	Presidente Prudente
SBGR	SP	Internacional de São Paulo - Guarulhos - Gov. Franco Motoro
SBRP	SP	Ribeirão Preto
SBSR	SP	São José do Rio Preto
SBSJ	SP	São José dos Campos
SDCO	SP	Sorocaba
SBAR	SE	Aracaju
SWGK	TO	Araguaína
SBPJ	TO	Palmas

Capítulo 1

INTRODUÇÃO

1. INTRODUÇÃO

1.1. Considerações Iniciais

Brasil: um território de mais de 8,5 milhões de km² que abriga uma das mais surpreendentes e maravilhosas riquezas naturais do planeta. Um país de belezas incomparáveis, que compreende a Floresta Amazônica, uma costa de 8 mil km de extensão de praias, o Pantanal Mato-grossense, que se constitui num ecossistema tão diverso e curioso, além da região da Serra Gaúcha, que lembra, em pleno país tropical, paisagens típicas do interior dos países europeus, sem contar com a Cidade Maravilhosa, que é a marca registrada do turismo brasileiro.

O país reúne um acervo natural, histórico e cultural de grande valia, com atrativos que conquistam, tanto o mercado turístico internacional quando o doméstico, com a oferta de produtos diferenciados nas 5 regiões brasileiras.

Território de 175 milhões de habitantes de diferentes traços étnicos, que fala um único idioma: um povo detentor de um artesanato e culinária tão típicos, que representam uma enorme riqueza cultural, ao longo de um país de dimensões continentais.

A diversidade das deslumbrantes paisagens e da cultura brasileira constituem-se num enorme potencial que merece, e pode, ser explorado em benefício do desenvolvimento econômico, tendo em vista o quanto pode contribuir a exploração do turismo para as economias regionais, a exemplo da simples associação do turismo com o artesanato local, como fonte de receita, gerando empregos para uma população que ganha com a marca da identidade natural e cultural de sua região.

O turismo é visto como gerador de oportunidades e forte aliado na redução das desigualdades sociais, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico, se conduzido de forma planejada e monitorada.

Concretizar a atividade turística é tarefa multidisciplinar que envolve diversos setores ligados à infra-estrutura de apoio, equipamentos e serviços, variáveis no potencial de atratividade, mas elementos fundamentais para o sucesso do produto turístico.

Conforme definido no Plano Nacional do Turismo – PNT (Ministério do Turismo, 2003), considerando que a dinâmica do turismo requer “uma constante troca

entre os destinos turísticos, a oferta e os mercados consumidores”, o papel dos transportes é um dos elementos para essa interação.

Uma das formas de se medir o desempenho da atividade turística está sempre associada à evolução do movimento de passageiros do transporte aéreo, portanto, um modal que se destaca entre os outros, principalmente considerando a realidade brasileira, onde a entrada de turistas por via aérea corresponde a quase 70%, segundo os resultados das estatísticas da EMBRATUR para o ano de 2004.

Para ocupar o cargo de Diretor-Presidente da recém-criada Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, (Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005) - foi nomeado o então Secretário Nacional de Políticas do Turismo do Ministério do Turismo, o que denota a intenção de empreender a associação da política do transporte aéreo com a atividade turística no país.

De acordo com a Organização Mundial do Turismo (OMT) há uma tendência pelo crescimento do turismo em países menos desenvolvidos, em decorrência da saturação de mercados mais consolidados e em função da busca pelas paisagens e destinos exóticos.

Considerando o Brasil como um destino livre de ações terroristas ou desastres naturais, torna-se atraente, ainda que episódios ligados à violência urbana venham a manchar a reputação de destinos internacionalmente consolidados, como, por exemplo, o caso do Rio de Janeiro, que viu cair sua participação no total da entrada de turistas internacionais de 23%, em 1994, para 16,75% em 2004 (Anuários Estatísticos EMBRATUR, 1994 a 2004).

Iniciativas pelo turismo doméstico estão se delineando com o anúncio do Programa Via Brasil, que visa promover pacotes de viagens mais acessíveis à população nos períodos de baixa temporada, de acordo com a sazonalidade das regiões brasileiras e de forma diversificada ao longo do ano.

Diante do que representa a indústria do turismo como indutora do desenvolvimento econômico, este trabalho pretende investigar o ambiente do turismo no Brasil, enfocando o estado da Bahia, e como é relevante para seu fomento o transporte aéreo, buscando por meio da análise dos dados relacionados e correlacionados a estas duas atividades, evidências que apontem, ainda que numa avaliação preliminar, para a importância da associação entre o planejamento da infraestrutura aeroportuária, motivado pelo potencial turístico de uma região, tendo em

vista o aeroporto ser um equipamento que reduz as distâncias no atendimento e no desenvolvimento da atividade turística.

A motivação pela escolha do estado da Bahia, para ser analisado como estudo de caso, deveu-se ao fato de ter sido observada a consonância das políticas da atividade turística no estado com a esfera federal, bem como a de o mesmo utilizar-se de documentos de planejamento para o desenvolvimento da infra-estrutura de transportes como coadjuvante ao turismo, mais especificamente a serem tratados neste trabalho, aqueles pelo planejamento da infra-estrutura aeroportuária.

A Região Nordeste, com nove dos 26 estados da federação, compreendendo cerca de 1/5 do território nacional e 28% da população brasileira (IBGE, Censo 2000), apesar de ter sido uma das primeiras regiões economicamente ativas do Brasil, perdeu sua posição com a industrialização no início do Século XX, o que a tornou extremamente pobre, representando o retrato da precariedade de recursos básicos.

Segundo dados apresentados no Relatório Final do PRODETUR/NE I (BNB, 2005), em 1990 apenas 52% da região era dotada de sistema de abastecimento de água e 8% de serviço de esgoto sanitário, apenas 4% do esgoto era tratado, a taxa de desemprego era de 7% e a de analfabetismo de cerca de 40%, contra 20% da nacional, com uma estimativa de que 23 milhões de habitantes, o equivalente a metade da população nordestina, vivendo abaixo da linha de pobreza.

O desenvolvimento do turismo foi, então, considerado com alternativa para incrementar a economia da região, diante da atratividade oferecida, notadamente, em sua faixa litorânea.

Dentre os 9 estados, os de maior expressividade para iniciar ações com este propósito eram, primeiramente Pernambuco, Ceará e Bahia, este último com iniciativas em prol do desenvolvimento turístico já em meados da década de 60.

Com esta perspectiva, no início dos anos 90, os Governos Federal e Estaduais se reuniram em torno da elaboração conjunta do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, o PRODETUR/NE. Com suas raízes ideológicas fincadas no estado da Bahia, o objetivo era proporcionar uma estrutura adequada para promover o desenvolvimento do turismo, sob o ponto de vista do apoio às instituições e órgãos estaduais e municipais ligados ao turismo, a melhoria das condições dos serviços de infra-estrutura básica das localidades, o investimento na

acessibilidade à região, com a melhoria de aeroportos, vias urbanas e rodoviárias, e na recuperação e revitalização do patrimônio histórico.

O Estado possui planos diretores aeroportuários, instrumentos norteadores do desenvolvimento da infra-estrutura de aeroportos para as localidades turísticas de Porto Seguro (IAC, 1996) e Lençóis (IAC, 2000), além de ter seu Plano Aeroviário Estadual revisado em 2001 (IAC, 2002), definindo, especificamente, dentre os aeroportos selecionados para compor a rede estadual, a classificação de turísticos, para aqueles cuja motivação principal para sua implantação ou melhorias da infra-estrutura existente, tenha como principal referência a demanda turística.

Ainda, além de ter sido possível constatar um paralelo na evolução das políticas de desenvolvimento do turismo no país, via Governo Federal, com relação às políticas do Estado da Bahia, grandes empreendimentos hoteleiros, principalmente, destacam-se como resultado da busca pela parceria do setor privado, como importante aliado na concretização dos planos e projetos propostos.

1.2. Relevância do Trabalho

Há muito o turismo no Brasil não é sinônimo apenas de Rio de Janeiro ou São Paulo, ainda que dados estatísticos revelem que o primeiro é o principal destino dos turistas internacionais e o segundo tenha o aeroporto que é o maior portão de entrada da América do Sul.

Ao se verificar a evolução do transporte aéreo no Brasil nos últimos 10 anos é possível perceber seu crescimento, motivado por aspectos socioeconômicos favoráveis ocorridos durante a década de 90, que também favoreceram o turismo emissor e receptor.

O transporte aéreo se sobressai, portanto, como importante meio de transporte, capaz de viabilizar os destinos turísticos nacionais de grande densidade e, considerando a possibilidade de otimizar o tempo de viagem.

Nos últimos cinco anos a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, administradora de 67 dos principais aeroportos brasileiros vem investindo maciçamente na melhoria da infra-estrutura aeroportuária para atender à demanda que se mostrou crescente durante a última década.

Os aeroportos do nordeste foram dos mais favorecidos, em virtude de estarem com sua capacidade aquém do necessário para atender ao aumento da demanda, motivada pelo crescimento do turismo. Dos 9 estados da região, 6 capitais

foram contempladas com significativas melhorias ou construção de novos terminais de passageiros, tendo como principal fonte de recursos o Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste, PRODETUR/NE, um dos mais importantes programas do Ministério do Turismo, conduzido pelo Banco do Nordeste do Brasil (BNB). É importante destacar que, além da construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Salvador, o estado da Bahia recebeu da mesma fonte melhorias para o Aeroporto de Porto Seguro e a construção do Aeroporto de Lençóis, na Chapada Diamantina, região central do estado.

Ainda que em paralelo, diversos setores e empreendimentos ligados à atividade turística contam com a existência do aeroporto como agente facilitador da demanda de turistas para determinadas localidades, levando os Governos Estaduais a considerar a necessidade da elaboração de estudos de planejamento para o sistema estadual de aeroportos, no intuito de estarem preparados para atender com diretrizes adequadas ao desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária.

Ao apresentar um breve panorama do turismo, do transporte aéreo e da infra-estrutura aeroportuária no Brasil e, mais especificamente, para o estado da Bahia, por meio de planos e programas de desenvolvimento e dos números relacionados ao crescimento de turistas e passageiros, principalmente no segmento não regular do transporte aéreo, pretende-se evidenciar as inter-relações das duas indústrias, mostrando a importância de se promover o planejamento conjunto e integrado destas atividades: turismo tendo o transporte aéreo como elemento de fomento à atividade e, por conseguinte, a importância do planejamento da infra-estrutura aeroportuária.

1.3. Limitação

Conforme apresentado em Palhares (2001), a Organização Mundial do Turismo (OMT) considera uma série de definições para caracterizar o turismo de acordo com sua finalidade. Neste trabalho, a intenção é direcionar a interpretação do turismo mais diretamente relacionado ao segmento lazer.

Considerou-se que informações provenientes de dados estatísticos com a apresentação da evolução dos números ao longo de um período de 10 anos seria uma amostragem representativa e significativa para visualizar o contexto turismo e transporte aéreo no Brasil e, mais especificamente, no estado da Bahia.

No entanto, num plano mais abrangente, uma das limitações apresentou-se no fato de que, segundo informações colhidas junto ao Instituto Brasileiro do Turismo

(EMBRATUR), a Organização Mundial do Turismo (OMT) não divulga, desde 1998, o ranking dos países receptores de turistas, o que impossibilitou contextualizar a posição do Brasil, no que diz respeito à evolução de sua posição entre os demais países. As informações apresentadas sobre o tema, ainda que provenientes de notícias veiculadas pelo próprio Ministério do Turismo, não são consideradas oficiais por fontes da EMBRATUR, que explica, ainda, que a inconstância do envio dos dados pelos países-membro, bem como a diferença das metodologias aplicadas tornaram-se empecilho para a continuidade da divulgação das informações pela OMT.

Do mesmo modo, a indisponibilidade de dados relativos ao fluxo de turistas nos outros estados nordestinos, além da Bahia, neste caso provenientes da Secretaria de Cultura e Turismo, impossibilitaram a apresentação de um comparativo, a exemplo dos dados relativos ao movimento de passageiros do transporte aéreo, restando a disponibilidade dos dados apresentados pela EMBRATUR para entrada de turistas, desta forma, então, permitindo um comparativo entre alguns dos estados brasileiros.

No entanto, no que se refere ao turista de lazer usuário do transporte aéreo, é importante esclarecer que não foi possível identificá-lo e quantificá-lo dentro do total do movimento de passageiros do transporte aéreo, tendo em vista a ausência de dados específicos quanto ao perfil de passageiros. A intenção, no decorrer da leitura do presente trabalho, é relacionar turismo de lazer e transporte aéreo não-regular, tendo em vista este segmento conter mais predominantemente vôos *charter* e/ou turísticos de fretamento, portanto característicos no atendimento à atividade turística.

1.4. Estrutura do Trabalho

A partir da introdução (Capítulo 1), o presente trabalho é composto por outros seis capítulos, cujo conteúdo está descrito a seguir.

- **Capítulo 2 – Caracterização do Problema: Transporte Aéreo e Turismo.**

O capítulo tem o propósito de apresentar, por meio de uma revisão bibliográfica, as colocações de autores internacionais sobre o tema transporte aéreo e turismo, como forma de apoiar o que será apresentado ao longo do trabalho sobre a os elementos comuns e complementares entre o planejamento da atividade turística e da infra-estrutura aeroportuária a seu favor.

- **Capítulo 3 – A Contribuição do Turismo e do Transporte Aéreo para o Desenvolvimento Econômico.**

Neste capítulo pretende-se fazer uma breve explanação sobre os principais aspectos do turismo e do transporte aéreo em dimensão mundial, remetendo ao contexto nacional, apresentando a significância destas duas indústrias.

- **Capítulo 4 – Desenvolvimento do Turismo no Brasil – Ministério do Turismo.**

Como objetivo principal este capítulo pretende fazer uma exposição de alguns dos principais programas do Governo Federal voltados para o desenvolvimento da atividade turística e a importância desta atividade para o desenvolvimento da economia de uma região.

Por meio da associação do planejamento da atividade turística como promotora do desenvolvimento regional, mostrar que o aeroporto é coadjuvante neste processo, por sua propriedade de promover a ligação entre as localidades turísticas e os diversos pólos emissores com maior eficiência, haja vista os investimentos do PRODETUR/NE, com os resultados pretendidos e alcançados.

- **Capítulo 5 – O Planejamento do Transporte Aéreo e da Infra-Estrutura Aeroportuária no Âmbito da Autoridade da Aviação Civil.**

De maneira análoga ao exposto no Capítulo 3, pretende-se apresentar o novo contexto onde está inserido o planejamento aeroportuário no âmbito da recém-criada Agência Nacional de Aviação Civil e como, até então, vinham se procedendo os estudos para o planejamento do transporte aéreo e da infra-estrutura aeroportuária em atendimento, não só, mas também, à atividade turística, por intermédio dos documentos de planejamento elaborados no âmbito do então Departamento de Aviação Civil, em parceria com os Governos Estaduais procurando evidenciar que já se configura a busca do planejamento conjunto entre turismo e transporte aéreo.

- **Capítulo 6 – Estado da Bahia: Políticas Públicas em Prol da Atividade Turística.**

O estado da Bahia, reconhecidamente um dos estados brasileiros que mais vem empreendendo esforços para consolidar o turismo como importante atividade econômica, destaca-se, também, como um dos que vem utilizando, de

maneira intensiva, os estudos de planejamento aeroportuário em localidades turísticas, demonstrando a preocupação de se dispor de um elemento que direcione a implantação do aeroporto como auxiliar desta atividade no desenvolvimento regional.

- **Capítulo 7 – Conclusão.**

O objetivo neste capítulo é tecer comentários gerais sobre os assuntos abordados ao longo do trabalho, no que diz respeito à relação entre transporte aéreo e turismo, enfatizando os resultados do estado da Bahia como referência para as necessidades e ações no âmbito nacional, bem como sugerir pesquisas complementares ao tema.

Capítulo 2

**CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA: TRANSPORTE
AÉREO E TURISMO**

2. CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA: TRANSPORTE AÉREO E TURISMO.

2.1. Considerações Iniciais

É fato que transporte e turismo têm estreita relação, visto que, a começar pelo primeiro, este pode ser considerado como elemento fundamental para a realização do segundo, pelo simples fato de turismo implicar em deslocamento, sendo o transporte um dos fatores mais significativos para seu desenvolvimento.

Sendo o turismo dependente da capacidade de mobilidade do turista e acessibilidade da região turística, o transporte é o elemento que mais contribuiu para o desenvolvimento do turismo doméstico e internacional, essencial na ligação entre os mercados emissores e os destinos turísticos.

Do mesmo modo que o desenvolvimento do turismo tem sido propiciado pelos meios de transporte, de maneira análoga, o crescimento da demanda turística tem solicitado o incremento e melhoria dos serviços e dos transportes a seu favor.

Por mais atrativos que tenha uma região turística, seu pleno desenvolvimento está condicionado a existência de infra-estrutura de apoio, onde, evidentemente se inclui a dos meios de transporte. A disponibilidade do transporte influencia diretamente no sucesso do destino turístico, com a atividade se firmando sempre em áreas providas ou com a perspectiva do estabelecimento de algum modo ou rede de transportes.

O turismo representa para a economia mundial uma das maiores indústrias na geração de divisas, empregos e recursos, movimentando pessoas pelos mais variados lugares, onde a contribuição dos serviços de transporte proporcionou, ou até mesmo, viabilizou o desenvolvimento de centros turísticos, configurando-se como coadjuvante na indução do desenvolvimento econômico.

Conforme mencionado por Luis (2004), o transporte aéreo é de vital importância para o desenvolvimento da principal atividade econômica na Ilhas Canárias¹ – o turismo - do qual são bastante dependentes, ainda que disponha da participação de um moderno sistema de transporte marítimo.

1. Arquipélago da costa espanhola composto por 7 ilhas – Lagomera, Fuerteventura, El Hierro, Lanzarote, La Palma, Tenerife e Gran Canária - distante 900 milhas de Madri.

É incontestável que o transporte aéreo contribuiu positivamente para a abertura de mercados turísticos que não dispõem totalmente da acessibilidade por outros meios de transporte (Abeyratne, 1999), outro exemplo da interdependência das duas indústrias.

O advento do transporte aéreo constituiu-se como elemento determinante de aceleração da dinâmica do turismo internacional, encurtando as distâncias no mundo, estabelecendo-se como um meio rápido, cômodo e seguro, onde o desenvolvimento do sistema de viagens aéreas baseia-se, fundamentalmente, na existência da infraestrutura aeroportuária.

É fato, também, que governos e organizações, pelo desenvolvimento do turismo, têm adotado uma atitude mais pró-ativa no sentido de desenvolver uma política de ações pela divulgação, provimento de serviços e infra-estrutura para o turismo, buscando contribuir e incentivar o desenvolvimento regional, inclusive reconhecendo a importância da integração com o transporte aéreo.

O objetivo deste capítulo é trazer algumas referências que tratem da interface entre turismo e transporte aéreo e, direta ou indiretamente, endossem ou corroborem as abordagens apresentadas ao longo deste trabalho, no que diz respeito ao planejamento da atividade turística e da infra-estrutura aeroportuária a seu favor.

2.2. Turismo e Política do Transporte Aéreo – Empresas Aéreas em Atendimento à Demanda Turística

Como será observado no Capítulo 3, turismo e transporte aéreo, de maneira análoga, produzem impactos econômicos que contribuem sobremaneira para o desenvolvimento regional, numa relação de benefícios mútuos, influenciando sobre o PIB, empregos, e outras atividades e indústrias beneficiadas por ambos.

As colocações apresentadas a seguir tratam dos benefícios mútuos do turismo e do transporte aéreo, em função da política de regulamentação e liberalização da aviação, marcadamente sob a representatividade das empresas aéreas nesse contexto.

Segundo Forsyth (2006), os benefícios do turismo são, em alguns casos, determinantes em considerações a respeito de políticas decisórias no âmbito da aviação, cuja regulamentação pode se constituir em restrições ao crescimento do turismo.

O autor chama atenção para o fato de que a liberalização no transporte aéreo, considerado um dos principais meios de transporte nas viagens, mormente com relação às viagens de longa distância, proporciona a livre concorrência, incentivando a queda nas tarifas aéreas contribuindo, como consequência, para um incremento no fluxo turístico, sendo determinante no preço e viabilidade das viagens aéreas.

A regulamentação do transporte aéreo, conduzida de forma restrita, configura-se em efeitos como a redução da competitividade entre as empresas aéreas, limitação de assentos disponíveis, no número de rotas e restrição da participação das empresas aéreas de baixo custo, as chamadas *low cost/low fare* ou *low cost carriers* (LCC)¹, cujo perfil dos serviços colaboram, assim, como as empresas de vôos *charters* - estas, bastante coerentes com a característica da sazonalidade do turismo - para atender à demanda turística, de forma mais particular, a de lazer.

Ainda como consequência, a ausência de competitividade entre as empresas acarreta o aumento do preço da viagem aérea, e, sendo a demanda sensível à variação dos preços, isto se reflete na redução do fluxo turístico.

Forsyth acrescenta que a liberalização bem como o desenvolvimento tecnológico do transporte aéreo foram fatores que mais contribuíram para o crescimento do turismo. Suas colocações fomentam a conclusão de que o turismo é um componente importante para o transporte aéreo, e este, por sua vez, é também elemento indutor da atividade turística.

A liberalização contribui para novos entrantes, oferecendo competitividade e queda nos preços das tarifas aéreas. Os benefícios principais são mais evidentes para o usuário do transporte aéreo, que tem mais opções diante das ofertas apresentadas pelas empresas aéreas; estas podem, no entanto, experimentar redução nos lucros.

Por outro lado, Forsyth lembra que a redução das tarifas aéreas resulta em maior fluxo turístico, elevando as despesas turísticas, produzindo impactos econômicos que beneficiarão outros setores associados ao turismo.

1. Forsyth (2006) destaca que a liberalização na Europa foi responsável pela consolidação das LCC, reduzindo o custo das viagens e promovendo o desenvolvimento de novos mercados turísticos e Doganis (2002) ressalta que estas representam uma ameaça maior às empresas *charters* que as concorrentes regulares.

O autor apresenta como um dos estudos de caso, que atestam a relação entre o turismo e as políticas do transporte aéreo o crescimento turístico na Espanha resultante da atividade das empresas aéreas de vôos *charters*.

A Espanha permitiu que empresas de vôos *charters*, na maioria estrangeiras, de países como Inglaterra e Alemanha (principais emissores) operassem entre o norte da Europa e destinos turísticos espanhóis, enquanto manteve regulado o restante do mercado da aviação. As tarifas mais baixas desenharam um cenário que despertou o interesse pela Espanha, como destino turístico convidativo para o turista do norte da Europa, em busca de climas mais amenos, provocando um considerável crescimento turístico.

O resultado em termos de impactos econômicos configurou-se de forma tal que, ainda que as empresas aéreas locais tenham se ressentido mais especificamente, neste nicho de mercado, as receitas provenientes do turismo foram compensatórias e multiplicadoras para a economia.

A participação das empresas aéreas contribuindo para o desenvolvimento da atividade turística é ponto de vista unânime entre diversos autores pesquisados, mormente a partir do exemplo europeu para as empresas *charters*, por servirem, predominantemente, destinos turísticos.

As empresas aéreas *charters*, citadas por Buck e Lei (2004) como as originárias LCC, e que dominam o mercado de viagens de lazer na Europa, provocaram as empresas aéreas regulares a competir neste mercado e incentivaram a entrada das empresas de baixo custo.

Cabe ressaltar que um dos principais estímulos para o desenvolvimento das empresas *charters* na Europa, de um modo geral, foi a motivação em promover o turismo em massa, com a característica de um serviço capaz de criar sua própria demanda, ao invés de, simplesmente, arrebanhar passageiros das empresas regulares, apesar de alguns países terem adotado medidas protecionistas (Papatheodorou, 2002).

Entre os modais de transporte, diversos autores também são unânimes em apontar o modal aéreo como o que mais contribuiu para viabilizar destinos turísticos, por oferecer mais velocidade, encurtando o tempo de viagem, pelas facilidades dos terminais de passageiros, pelos programas de incentivo criados pelas empresas aéreas no intuito de buscar a fidelidade do passageiro, pelo atendimento por empresas *charters* e pelas já mencionadas *low cost/low fare* ou *low cost carriers* (LCC).

Transporte aéreo barato é considerado fator que viabiliza e incentiva o desenvolvimento turístico de uma região (Hörsch, 2003).

Ainda que as empresas de vôos *charters* tenham desempenhado papel marcante na promoção e apoio ao turismo, Hörsch (2003) valoriza a contribuição das empresas de baixo custo, também influenciando no desenvolvimento da atividade turística, que, segundo Doganis (2002), “podem representar uma ameaça maior às empresas *charters* do que as regulares convencionais”.

Bieger e Wittmer (2006) também afirmam que o turismo influencia a demanda por transporte aéreo, bem como consideram a importância das empresas aéreas de vôos *charters* como co-responsáveis pela viabilidade e abertura de novos destinos turísticos, além das empresas de baixo custo.

Apontando, inclusive, o desenvolvimento da indústria aeronáutica, os autores afirmam que as aeronaves denominadas *wide-body*, de fuselagem larga, trouxeram uma nova dimensão, também, para o turismo.

A nova geração de aeronaves contribuiu para a redução de custos e de tarifas, sendo indutores do fato de as empresas aéreas vislumbrarem o mercado de viagens de lazer para preencher a capacidade disponível.

A figura 2.1 a seguir mostra sob o ponto de vista de Bieger e Wittmer, os vínculos entre transporte aéreo e turismo.

Figura 2.1 – Conexões e Interações entre o Transporte Aéreo e o Destino Turístico

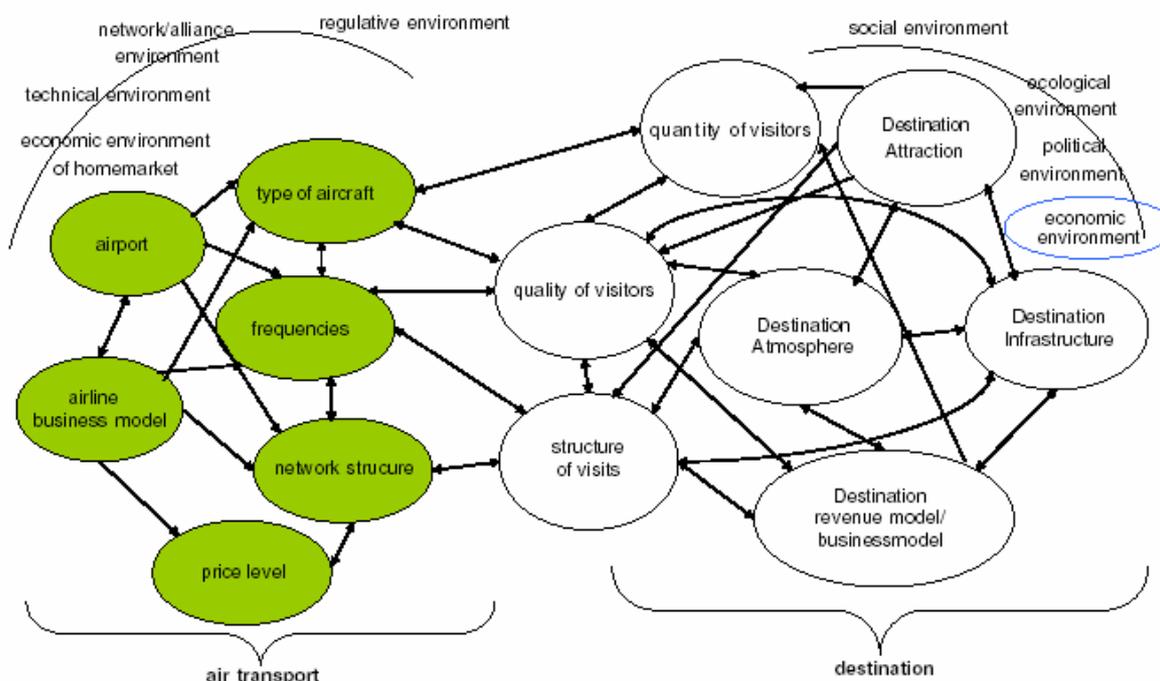


Fig. 4. System model of air transport and tourism.

Fonte: Bieger e Wittmer, (2006)

Cabe destacar, ainda, a posição dos autores ao citar que, em alguns casos, as empresas aéreas têm participação no planejamento e desenvolvimento de destinos turísticos, que vão desde divulgação até a iniciativa no planejamento da acessibilidade ao destino via aeroportos.

2.3. A Infra-Estrutura Aeroportuária em Atendimento à Atividade Turística

O desenvolvimento do turismo requer uma infra-estrutura de transportes que facilite o fluxo de turistas, garantindo o funcionamento eficiente, pois, antes mesmo de iniciar sua viagem, é já a partir do terminal de transporte que começa a experiência do passageiro.

Diversas atividades relacionadas ao turismo, como por exemplo, a infra-estrutura de transportes, deve ser oferecida de maneira eficiente para garantir, como serviço, padrão de qualidade à atividade turística.

A melhoria da infra-estrutura é um dos componentes que contribui para elevar a qualidade do transporte. Mas, a qualidade do serviço de transporte, ainda que seja de maior responsabilidade das empresas provedoras - pois é a ela que o passageiro busca para realizar seu deslocamento - a qualidade dos terminais e a infra-estrutura de transportes como um todo, também exercem seu papel de influência sobre a percepção do usuário.

Assim, como dito em Ashford et al (1991) “o aeroporto é uma parte essencial do sistema de transporte turístico, porque é o local físico no qual uma transferência de meio de transporte é feita, dos meios aéreos para os meios terrestres”.

Se o transporte aéreo é importante para o turismo, logo, a infra-estrutura aeroportuária, essencial para sua realização, é componente onde começa a experiência do turista quanto aos serviços que lhe são oferecidos.

A infra-estrutura aeroportuária não deve se constituir em entrave para o crescimento do turismo. As limitações físicas de um aeroporto congestionado ou de um *resort* turístico cheio podem ser determinantes na opção do viajante.

O horário e frequência dos vôos, bem como a natureza do serviço da empresa aérea (regular ou *charter*) são elementos influenciando no número de turistas que estarão freqüentando os diversos setores do terminal de passageiros.

Martín-Cejas (2006) ao afirmar que a infra-estrutura aeroportuária é o primeiro e último local que conecta o turista a seu destino, onde o processamento do passageiro e suas bagagens deve ser realizado da forma mais eficiente, demandando o menor tempo possível, traz uma análise sobre a qualidade do serviço no setor de *check-in* no Aeroporto Gran Canárias, Las Palmas, Espanha, onde apresenta a avaliação do processamento de passageiros neste setor do aeroporto, num diagnóstico do que representa como produto a serviço do turismo.

No aeroporto mencionado, segundo o autor, em média 60% do tráfego é constituído por vôos *charters*, sendo, portanto, fundamental para o setor turístico a qualidade dos serviços oferecidos no aeroporto.

Do ponto de vista do autor, se o aeroporto não é capaz de atender com eficiência setores como o *check-in*, controle de passaportes, controle de segurança, alfândega e outros pelos quais o passageiro necessariamente circulará, a percepção do turista com relação ao aeroporto será negativa, o que poderá influenciar numa escolha futura.

Refletindo sobre as considerações do autor, verifica-se a importância sobre a questão do planejamento da infra-estrutura aeroportuária, com relação à avaliação da capacidade necessária ao atendimento do perfil da demanda por transporte aéreo, às questões que implicam em seu desenvolvimento futuro - como a disponibilidade de área para sua expansão - e o discernimento sobre a tomada de decisão do “quando” intervir/investir em prol da melhoria do nível de serviço.

Aí está em questão pesar a necessidade dos aeroportos se adaptarem ao aumento da demanda, investindo recursos no acréscimo da infra-estrutura e quando estes investimentos apresentarão retorno efetivo.

Desta forma, considerando os aeroportos equipamentos urbanos que, em muitas localidades refletem a vitalidade da atividade turística, a importância do seu planejamento e desenvolvimento é crucial ao tratar da questão do transporte turístico.

Ao abordar o turismo de negócios, Riddle (1999) apresenta interessante exemplo entre os serviços oferecidos pelo aeroporto ao passageiro, além dos associados à própria continuidade de suas atividades profissionais, como conexões à Internet, salas de conferência, etc. Trata-se da referência a pacotes turísticos de uma a algumas horas, dependendo do tempo disponível, estruturados para passageiros em trânsito. Ao oferecer aos passageiros esta oportunidade, despertam a curiosidade de, quem sabe, retornarem como visitantes.

Voltando a Bieger e Wittmer, tanto a estratégia das empresas aéreas como as características da infra-estrutura aeroportuária são componentes importantes por se constituírem como elementos na oferta à demanda turística: destinos turísticos próximos a um aeroporto com características físicas mais amplas tendem a atrair a operação de aeronaves maiores em menos frequências, enquanto aeroportos menores, com capacidade física mais limitada podem estar aptos a atender empresas aéreas alimentadoras, que operam aeronaves de menor porte. Ou seja, a questão principal é a disponibilidade da infra-estrutura, que, independentemente de seu tamanho, mas, sobretudo de seu perfil e nível de serviço, estará viabilizando ligações entre os mercados emissores e destinos turísticos.

Hörsch (2003) afirma que aeroportos de menor porte são interessantes às empresas aéreas de baixo custo, quando oferecem tarifas aeroportuárias mais baixas, que, por sua vez, podem atuar na promoção do destino turístico, atraindo demanda, contribuindo para um novo mercado.

Esta estratégia, segundo o autor, é providencial para aeroportos localizados em regiões menos desenvolvidas e para as empresas aéreas que se beneficiam de uma maior utilização diária de suas aeronaves - uma de suas características de redução de custos de operação - quando podem praticar um tempo de solo mais rápido, por estarem em aeroportos menos congestionados.

Os aeroportos que queiram atrair empresas aéreas de baixo custo devem estar preparados para lidar com aumento do tráfego que virá em conseqüência (Gillen e Lall, 2004). Para tanto, o aeroporto deve ter sua capacidade adequada para atender a demanda ou estar preparada para investir recursos financeiros para adaptar-se à capacidade necessária.

Ainda segundo Gillen e Lall, os autores apontam, para o fato de que a chegada das empresas aéreas de baixo custo conduzem, não só ao aumento de tráfego no aeroporto, mas a reboque, provocam um aumento de receitas provenientes da concessão de outros serviços/facilidades disponíveis no aeroporto, não necessariamente relacionados ao perfil de passageiros destas empresas.

Assim, esta característica constitui-se em um “bônus-adicional” para o aeroporto, que pode se converter como benefício em aumento de receitas, facilitando a tomada de decisão sobre a redução das tarifas aeroportuárias, tornando, assim, estes aeroportos mais atraentes.

Em contrapartida, os autores trazem o exemplo da empresa aérea irlandesa de baixo custo Ryanair, que deixou de operar para a localidade de Rimini, província italiana na costa do Mar Adriático. A empresa aérea que se intitula, segundo os autores, a responsável por tornar a localidade um atraente destino turístico, mudou-se para outro aeroporto, distante uma hora de carro, por dissociação com a administração aeroportuária local. Esta atitude mostra o quanto as empresas aéreas criam negócios para os aeroportos, mas, certamente, os impactos desta ação seriam diferentes se a empresa aérea não contasse com outra infra-estrutura aeroportuária para atendê-la na região.

Muitos dos mais atraentes destinos turísticos estão a distância considerável dos principais centros emissores, fazendo da viagem pelo modal aéreo a mais conveniente. Ao encurtar o tempo de viagem, aproximando origem e destino, o turista otimiza o tempo livre de um feriado prolongado, por exemplo.

Ainda do ponto de vista de Hörsch, o transporte aéreo não significa apenas um canal para atrair a demanda turística, mas a própria infra-estrutura aeroportuária também é capaz de gerar receitas, não só diante da utilização de suas facilidades por passageiros e visitantes, mas também por oferecer acessibilidade a outras formas de negócios à localidade e região de influência.

Aeroportos, especialmente os polarizadores, ou mais comumente chamados *hubs*, são capazes de atrair demanda para os diversos segmentos do turismo como o de lazer, eventos e negócios. Neste sentido, os aeroportos *hubs* têm facilidades e serviços coerentes com os mercados emissores de turistas.

Hörsch afirma que viagens aéreas com tarifas mais baixas podem ser de grande importância para o desenvolvimento do turismo regional, e considera a influência das empresas aéreas de baixo custo sobre este aspecto.

Segundo o autor, enquanto as empresas aéreas tradicionais, geralmente, praticam um custo mais alto, com menos freqüências para localidades menos desenvolvidas, empresas aéreas de baixo custo se dispõem a operar vôos para estes destinos, onde predominam os aeroportos chamados alimentadores, secundários ou regionais. Este cenário se constitui, no entanto, em benefício para as próprias empresas de baixo custo, para o consumidor do transporte aéreo e favorece e estimula a demanda turística destas regiões próximas aos aeroportos.

Qualquer redução no preço das tarifas de viagens representa, na maioria das vezes, aumento do fluxo turístico (Abeyratne, 1993), sendo esta uma das metas da indústria do turismo.

O mesmo autor afirma que, por outro lado, as empresas aéreas estão constantemente buscando o aumento das tarifas como forma de elevar seus lucros e as administrações aeroportuárias¹, por meio das tarifas de pouso e permanência, entre outras.

No entanto, é possível constatar que praticar tarifas mais baixas atrai mais passageiros para as empresas aéreas e torna os aeroportos mais competitivos.

A conclusão de Hörsch é de que o desenvolvimento de aeroportos secundários e do turismo regional apresentam uma dependência com o desenvolvimento das empresas aéreas de baixo custo, principalmente se os primeiros

1. O autor se referiu ao "mundo da aviação civil".

optarem por adaptar a oferta de suas infra-estruturas no intuito de estarem capacitados para atender ao crescimento da demanda de passageiros. De maneira análoga, o sucesso das empresas aéreas de baixo custo operando nestes aeroportos específicos é pré-requisito para investimentos na infra-estrutura aeroportuária e na região.

Se as empresas aéreas de baixo custo podem influir sobre o desenvolvimento de aeroportos e do turismo regional, o autor destaca que a capacidade e adaptação da infra-estrutura aeroportuária é maior do que os outros serviços e infra-estruturas de apoio ao turismo. Isto por que o aeroporto, como elemento de atendimento às empresas aéreas e seus passageiros, precisa mostrar a estes clientes que está preparado para atendê-los.

Tanto os aeroportos como os demais serviços associados à atividade turística não devem confiar, exclusivamente, na demanda proveniente das empresas aéreas de baixo custo. Certamente estas podem agir como um dos elementos indutores da demanda turística, mas, não são a solução.

Como exemplo entre outros, esta abordagem contribui para afirmar que o planejamento da infra-estrutura aeroportuária é um instrumento orientador na tomada de decisão sobre quando e como intervir na implantação, expansão ou melhoria de um aeroporto.

Infra-estrutura apropriada é pré-requisito para o desenvolvimento da atividade turística, mas os destinos precisam de outros incentivos para atrair a demanda do turismo de lazer.

Um dos aspectos mais evidentes ao fazer uma revisão bibliográfica, tratada neste capítulo, sobre o tema turismo e transporte aéreo se refere às questões entre empresas aéreas e a atividade turística, assunto mais facilmente localizado na bibliografia internacional, e, por conseguinte, para realizar o transporte aéreo a empresa aérea, necessariamente, terá que dispor da infra-estrutura aeroportuária condicionante para a adequada operação e capacidade de suas aeronaves.

Capítulo 3

**A CONTRIBUIÇÃO DO TURISMO E DO TRANSPORTE
AÉREO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

3. A CONTRIBUIÇÃO DO TURISMO E DO TRANSPORTE AÉREO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

3.1. Considerações Iniciais

Segundo Rabahy (2003), ao longo dos anos a importância da atividade turística na economia mundial tem sido cada vez mais representativa, principalmente para países em desenvolvimento, e coloca-se entre os cinco principais itens geradores de receitas e divisas, liderados pelas exportações de armamento e petróleo.

Para alguns países, a participação do turismo em suas economias representa a principal fonte de renda, sendo fundamental na manutenção e geração de empregos de suas populações, constituindo-se no principal foco de constante elaboração de estratégias para seu desenvolvimento.

Nas economias nacionais a importância do turismo é medida diante da capacidade que tem em produzir empregos, produtos e serviços, gerar receita pública por meio da arrecadação de impostos e promover o desenvolvimento regional.

A atividade turística está intimamente relacionado aos aspectos socioeconômicos dos países receptores, emissores e, conseqüentemente, dos consumidores do produto turismo.

O ano de 2001 foi considerado atípico para as estatísticas relacionadas ao turismo, que registrou uma diminuição nos fluxos turísticos internacionais, segundo informe da Organização Mundial do Turismo (OMT). Os reflexos foram sentidos em todos os setores relacionados ao turismo, com a diminuição das taxas de ocupação nos hotéis e, principalmente, gerando um contundente impacto sobre o transporte aéreo mundial, que sofreu com o decréscimo da demanda. O episódio de 11 de setembro, completamente inusitado, além de causar um forte e negativo impacto sobre a população mundial, deixou a mostra a vulnerabilidade dos sistemas de segurança nos aeroportos, causando grande preocupação para o usuário do transporte aéreo.

A OMT registrou um decréscimo de 0,6% no fluxo do turismo internacional, comparando o ano de 2001, que teve 693 milhões de turistas contra 697 milhões em 2000, decorrente da desaceleração da economia mundial, mais predominantemente sentida na América do Norte, Europa e Ásia, e agravado pelos acontecimentos de 11 de setembro. No entanto, a OMT considera que a atividade turística é elástica e, portanto, perfeitamente capaz de se acomodar e retomar suas perspectivas de

desenvolvimento, como de fato, já a partir de 2002, é notada a retomada do crescimento, com um total de pouco mais de 700 milhões de turistas.

Da mesma forma, a participação do transporte aéreo como indutor do desenvolvimento econômico é de grande relevância na economia mundial, sendo considerado como motivador dos avanços e integração da sociedade moderna, a partir da Segunda Guerra Mundial.

Segundo dados do relatório *The Economic and Social Benefits of Air Transport* (ATAG, 2005), o transporte aéreo movimentou no último ano cerca de 2 bilhões de passageiros em viagens de turismo e negócios, atuando como agente catalisador da economia, promovendo com rapidez e eficiência a concretização das relações comerciais, contribuindo para o crescimento industrial, reduzindo custos e abrindo novas oportunidades de mercado. Consta que 40% das exportações dos produtos manufaturados são transportados por via aérea. É fato, portanto, que em todo o mundo, o transporte aéreo é considerado de fundamental importância para o crescimento econômico.

O relatório mencionado informa, ainda, que a indústria do transporte aéreo gera 29 milhões de empregos e seu impacto sobre a economia global é estimado em US\$ 2,960 trilhões, equivalente a 8% do PIB Mundial, e que 40% dos turistas internacionais são usuários da aviação.

No que diz respeito ao transporte aéreo no Brasil, este assume, muitas vezes, a características de serviço essencial, apresentando-se como alternativa mais eficiente, adequada e/ou única de transporte. Sobre a atividade turística, sua participação pode ser determinante no sucesso do desenvolvimento do turismo em determinadas regiões, por ser capaz de reduzir distâncias e tempo de viagem ao destino final.

A implantação e expansão das facilidades relacionadas ao atendimento da atividade turística resultam no aumento da demanda de viagens, que, conseqüentemente, estimulam e propiciam novos investimentos em equipamentos da infra-estrutura urbana e de transportes para as localidades turísticas. Como facilitador do turismo, o transporte aéreo, coadjuvante nesta atividade, também contribui para o crescimento econômico, oferecendo oportunidades de emprego.

A seguir serão apresentados aspectos que indicam as expectativas para o desenvolvimento do turismo e a contribuição do transporte aéreo em apoio à atividade turística.

3.2. Turismo como Indutor de Crescimento

A Organização Mundial do Turismo (OMT), agência ligada à Organização das Nações Unidas, composta por 150 países-membro, divididos nas regiões da África, Américas, Ásia e Pacífico, Europa e Oriente Médio, congrega e orienta os governos mundiais sobre suas responsabilidades turísticas, nas discussões e ações pelo desenvolvimento global do turismo como elemento de fomento ao desenvolvimento econômico, onde o Brasil, filiado desde 1975, compõe juntamente com outros 23 países, a Região das Américas.

Numa definição sucinta a OMT (1994) enuncia que “o turismo compreende as atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, por lazer, negócios ou outros”.

Considerando ainda a OMT, conforme definição de Burkart e Medlik¹ para turismo – “Os deslocamentos curtos e temporais das pessoas para destinos fora do lugar de residência e de trabalho e as atividades empreendidas durante a estada nesses destinos.” – pode-se evidenciar a conotação de viagens de férias /lazer, mas faz-se necessário não desprezar o conceito de viagem de negócios.

Ainda que seja comum relegar, é importante lembrar outras denominações da própria OMT, apontadas em Palhares (2001), para o turismo de eventos, desportivo, religioso, de juventude, social, cultural, ecológico, de compras, de aventura, gastronômico, de incentivo, da terceira idade (atualmente com o termo melhor idade), rural, de intercâmbio e de cruzeiros marítimos.

No entanto, o presente trabalho fará referência ao turismo de forma mais usual, relacionada ao turismo de lazer e negócios, a fim de se aproximar das informações relativas ao motivo de viagem dos passageiros do transporte aéreo. Todavia, qualquer que seja o motivo da viagem, o turismo inclui serviços e produtos criados para atender às necessidades dos turistas.

1. Referência à Altes MacBurkart, A. J. and Medlik, S., (1981) em *Tourism: Past, Present and Future*, Heinemann, London.

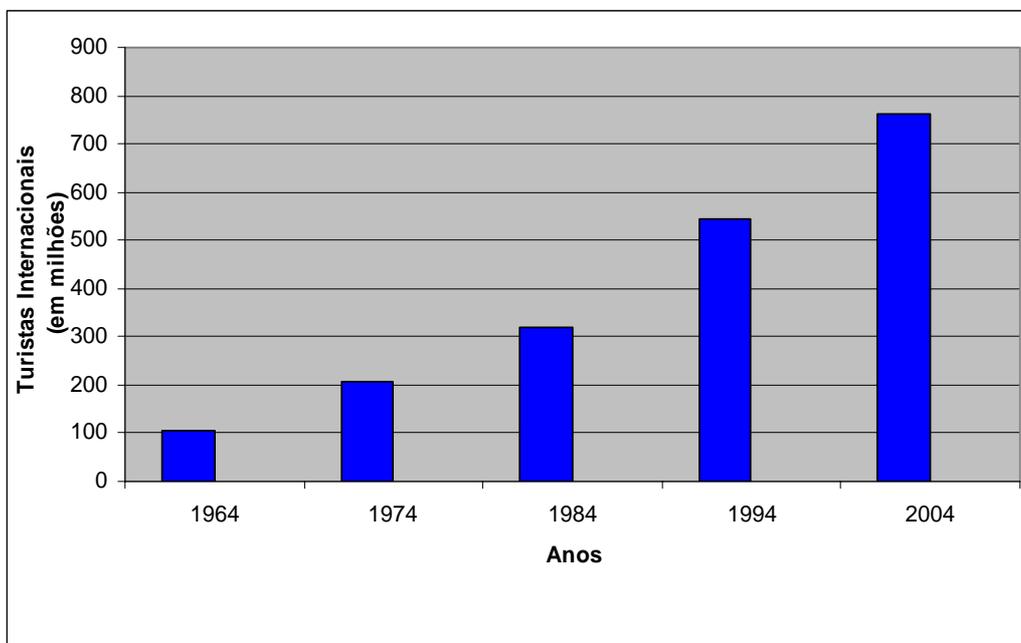
É indubitável que o advento do turismo começou a tomar forma mais consolidada em todo mundo a partir da década de 50, amparado no crescimento e melhoramentos que desenharam um cenário de maior estabilidade, em que a sociedade começou a usufruir e experimentar, dentre outros aspectos, as novas tecnologias dos transportes contribuindo com a redução dos tempos de deslocamento, como, por exemplo, os trens de alta velocidade e maior disponibilidade do acesso ao transporte aéreo, que destacou-se entre os outros modais de transporte.

A partir de então, o crescimento econômico exerceu grande influência sobre o crescimento do turismo em todo o mundo, ainda que suscetível aos impactos de crises econômicas, mas acompanhando suas retomadas.

Segundo citação da OMT¹, o turismo chega a ser considerado como segunda mais importante atividade econômica mundial, atrás da indústria do petróleo.

O gráfico 3.1 a seguir mostra o crescimento do fluxo de turistas no mundo, tendo como referência os anos de 1964, 1974, 1984, 1994 e 2004, para mostrar, ainda que pontualmente, sua evolução nas últimas quatro décadas, experimentou um aumento de mais de 600%.

Gráfico 3.1 – Evolução do Fluxo de Turistas no Mundo



Fonte: OMT e Anuário Estatístico EMBRATUR, 2005

1. Referência à Altes Machin, C. (1993), em *Marketing y Turismo, Introducción al Marketing de Empresas y Destinos Turísticos*, Síntesis S. A., Madrid.

O expressivo crescimento do turismo no mundo torna-o uma das mais significativas atividades econômicas com desdobramentos de impacto indutor ao desenvolvimento social. Segundo a OMT, o fluxo turístico internacional, que em 1950 era estimado em 25 milhões, atingiu mais de 700 milhões em 2004, com um crescimento médio anual de 6,5%.

A região da Ásia/Pacífico foi notadamente a de crescimento mais expressivo, com uma média de 13% ao ano, seguido do Oriente Médio, com 10%. A região das Américas e a Europa cresceram em média 5 e 6%, respectivamente, abaixo da média mundial.

É fato que os gastos provenientes do turismo se multiplicam nas economias locais, já que atingem consumo de bens e serviços variados, refletindo-se como importante componente na geração de renda, contribuindo na criação de novos empregos e arrecadação de impostos, sendo capaz de produzir efeitos para a economia regional.

No entanto, o peso do turismo sobre a economia é variável nas diferentes regiões mundiais, decorrente, entre outros fatores, da percepção das políticas dos países sobre o quanto esta atividade tem capacidade de influir em seu desenvolvimento.

De acordo com a OMT o ano de 2001 foi considerado atípico na história da organização, quando, pela primeira vez, registrou-se um decréscimo no fluxo turístico internacional decorrente da desaceleração da economia mundial e, principalmente, dos resultados do último trimestre do ano, altamente influenciados pelo episódio de 11 de setembro, que teve um forte impacto sobre transporte aéreo mundial, comprometendo sobremaneira as empresas aéreas, com conseqüências drásticas e imediatas que ainda culminaram na devolução de aviões e redução das ligações até a decretação de falências e fechamento de empresas.

Tais reflexos foram sentidos no transporte aéreo em todo o mundo, e no Brasil seus efeitos foram absorvidos de forma contundente, tendo afetado as empresas aéreas brasileiras que abaladas por uma séria crise, apesar de negociações com o Governo Federal em busca de restabelecer a saúde financeira das empresas e garantir sua sobrevivência, empresas como a Transbrasil e, posteriormente, a VASP, foram à falência, desenhando um novo cenário no mercado do transporte aéreo nacional.

Acreditando na capacidade de recuperação, a OMT já vislumbrava perspectivas favoráveis de reestruturação da atividade turística, prevendo melhorias no setor já a partir de 2002 e tendo em vista as potencialidades apresentadas pelo Brasil, os reflexos visualizados na ocasião eram considerados otimistas e de caráter promissor, haja vista a colocação dos órgãos nacionais ligados ao turismo, mais especificamente a EMBRATUR, atual Instituto Brasileiro do Turismo, conjecturando o país como destino de destaque, diante do contexto da ocasião.

Desta forma, é acreditando nas potencialidades do turismo brasileiro que o Ministério do Turismo vem enfatizando suas intenções em contínuo investimento na consolidação da atividade turística empreendendo, implementando e reconduzindo os programas de desenvolvimento do turismo no Brasil.

Sendo o turismo uma atividade econômica que depende, entre outros fatores, principalmente de renda, estará mais ou menos ativa de acordo com as possibilidades de desembolso do turista diante do cenário econômico, não só do mercado emissor, mas também do receptor. Desta forma o cenário econômico será determinante e poderá favorecer a atração do turista internacional sobre o turista doméstico, ou ainda, favorecer o turismo emissor internacional, em decorrência dos aspectos econômicos mais ou menos atraentes.

Pode-se dizer que no Brasil a estabilidade econômica favoreceu, durante um longo período de tempo, o turismo emissor, diante da paridade e estabilidade no câmbio entre a moeda nacional e a moeda americana. No entanto, é importante buscar captar recursos e oportunidades para impulsionar o turismo interno, tomando como exemplo localidades que têm na atividade turística uma participação significativa como fonte de negócios.

Neste sentido, a contribuição do transporte aéreo deve ser tratada como de extrema importância como promotor de acessibilidade e associações regionais.

A OMT cita, entre alguns fatores, o desempenho do ambiente econômico local, por si só, a disponibilidade de renda da população para consumir, inclusive, o turismo e seu nível cultural, seus costumes, bem como o contexto político, o nível de desenvolvimento tecnológico de que dispõe e, portanto, o desempenho do turismo, que, em países mais desenvolvidos é mais evidente.

O World Travel & Tourism Council (WTTC), formado por executivos das principais empresas internacionais de transportes, aviação, hotéis e agências de

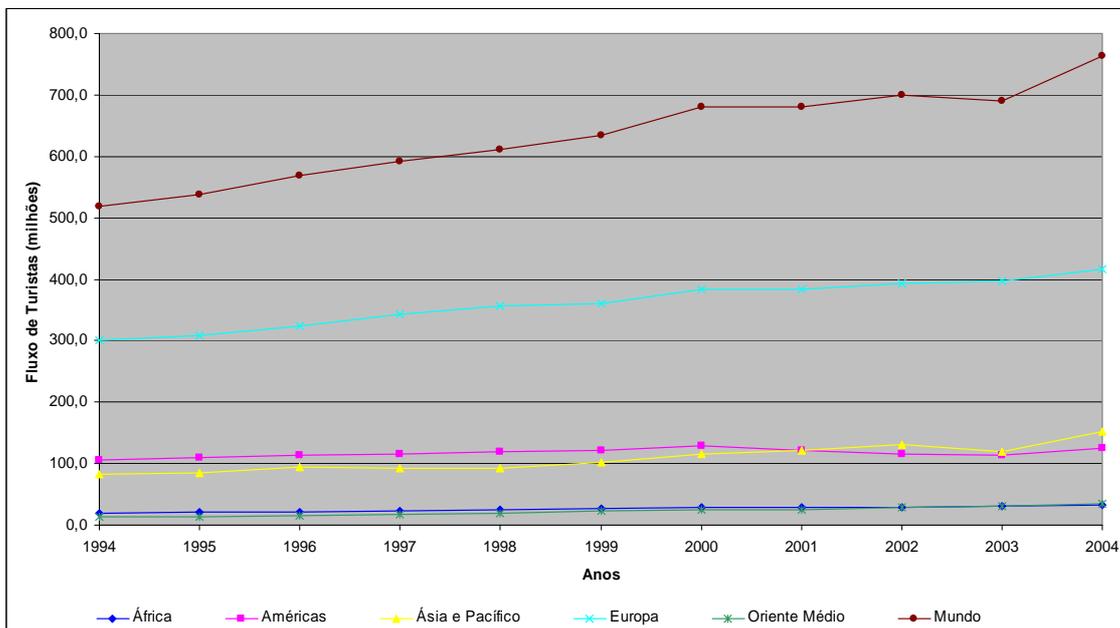
viagens, com sede em Bruxelas, é um fórum, que reúne 174 países divididos em 13 regiões mundiais, e promove a análise sobre a influência do turismo na economia.

Entre seus estudos, o Relatório Regional das Contas Satélites do Turismo para o ano de 2005 (*Tourism Satellite Accounts: Regional Report*, WTTC 2005), estimou que a participação do turismo atingiu 10,6% do Produto Interno Bruto (PIB) Mundial, representando 8,3% do total de empregos, o equivalente a 1 em cada 12 empregos.

Ainda considerando o mencionado relatório cabe destacar que, para a região do Caribe, o turismo apresenta uma participação de 15,4% em seu Produto Interno Bruto (PIB), a maior entre as 13 regiões, ainda que este percentual já tenha atingido, em 1999, 20,6%. Para a América Latina o relatório indica uma participação de 7,6% do turismo no PIB da região, um acréscimo de 2% em relação a 1999. Para o Brasil, o relatório indica que para 2005 a participação do turismo no PIB nacional tenha representado 7,2%, um acréscimo de 2,3% em relação a 1999 (Palhares, 2001).

Outrossim, é importante lembrar que a contribuição do turismo para a economia é certamente salutar, mas a diversificação é fator que contribui para evitar uma dependência significativa.

Segundo dados da organização, entre 2001 e 2000, houve uma queda de 0,6% no fluxo de turistas internacionais, correspondente a 4 milhões de pessoas. O gráfico 3.1 mostra que ainda que o mundo esteja vivenciando crises de significativo impacto sobre a economia e, de caráter marcante, os conflitos armados, o fluxo turístico mundial apresenta tendência crescente.

Gráfico 3.2 – Fluxo Turístico no Mundo por Regiões – 1994 a 2004

Fonte: OMT, 2005

A tabela 3.1 a seguir permite verificar o nível de crescimento nas 5 regiões do mundo, segundo a OMT, com destaque para a região do Oriente Médio, notadamente uma região de conflitos, como a Guerra do Golfo, em 1991, os conflitos entre Israel e Palestina, mais contundentes a partir de 2000 e a invasão do Iraque, em 2003.

Tabela 3.1 – Fluxo de Turistas no Mundo – Média de Crescimento Anual (%)

Regiões	1990 - 1995	1995 - 2000	2000- 2004
África	6,2	6,6	4,2
Américas	3,3	3,3	-0,5
Ásia e Pacífico	8	6,2	7,3
Europa	3,1	4,4	2
Oriente Médio	7,3	12	8,8
Mundo	4,1	4,8	2,9

Fonte: OMT, 2005

A guisa de exemplo, para se destacar o perfil da América do Sul neste contexto, a tabela 3.2 mostra os índices para 2 dos períodos apresentados anteriormente para a região das Américas.

Tabela 3.2 – Fluxo de Turistas nas Américas – Média de Crescimento Anual (%)

Sub-Regiões das Américas	1990 - 1995	1995 - 2000
América do Norte	2,4	2,6
Caribe	4,2	4
América Central	6,1	10,7
América do Sul	8,7	5,4

Fonte: OMT, 2005

Nota: Período 2000-2004 não disponível.

Ainda que com índices de crescimento regulares, a região das Américas tem ênfase no aumento das taxas de crescimento da América Central, apesar da queda da América do Sul e taxas menores estarem registradas na América do Norte.

De volta às considerações feitas pela OMT, o Oriente Médio é classificado como uma região emergente, entre as 6 definidas pela instituição (África, América, Ásia Ocidental e Pacífico, Europa, Oriente Médio e Sul da Ásia), por fatores como “melhor qualidade no meio ambiente, maior variedade de produto, serviço individualizado, preço razoável nas tarifas aéreas, assim como eficiente promoção oferecida pelas companhias aéreas e secretarias nacionais de turismo”. Permite-se, aqui, considerar que esta condição para a região do Oriente Médio deve-se, principalmente, ao turismo religioso, haja vista o contingente da população mundial seguidora do islamismo, pois, considerando o “ambiente” da região, os conflitos armados, e atentados terroristas podem representar uma restrição à sua escolha como destino turístico atraente.

Com esta percepção, ainda que o Brasil não ocupe posição de destaque entre os países avaliados pelo WTTC e a América do Sul tenha o fluxo turístico classificado como de menor importância pela OMT, há de se convir que o país conta com atratividades ímpares, se comparados a outros países de melhor desempenho avaliados pelas duas instituições.

Segundo o relatório *The 2005 of Travel & Tourism Economic Research* (WTTC, 2005), a expectativa é de que o total da demanda de viagens e turismo no mundo tenha alcançado US\$ 6,2 bilhões na atividade econômica em 2005 e atinja US\$ 10,6 bilhões em 2015, prevendo-se um crescimento médio de 4,6% ao ano entre 2006 e 2015. As previsões indicam que a indústria do turismo tenha contribuído com 3,8% do PIB em 2005, prevendo que atinja um crescimento de 3,9% em 2015.

3.2.1 Impactos Econômicos Produzidos pelo Turismo

O turismo constitui-se em uma atividade econômica capaz de mobilizar um grande volume de recursos, diante da infra-estrutura necessária para seu atendimento, bem como da intensa utilização de mão-de-obra, proporcionando a geração de empregos diretos, relacionados ao setor, e indiretos referentes a outros setores a ele relacionados, repercutindo enormemente na dinâmica da economia das suas regiões de influência.

Os resultados alcançados pela atividade turística se refletem num efeito multiplicador que vão além das economias locais, constituindo-se como elemento que agrega substancial valor à balança comercial de muitos países, pela capacidade de captar divisas.

Os impactos produzidos pelo turismo considerados pela OMT, de maneira análoga ao que será apresentado para o transporte aéreo, podem ser classificados como impactos diretos, indiretos e induzidos, conforme expostos a seguir.

Impactos Diretos

Os impactos diretos são facilmente mensuráveis, podendo ser avaliados pelas receitas geradas pelos gastos realizados pelo turista, diretamente nos estabelecimentos como hotéis, restaurantes, na utilização dos meios de transporte e outros produtos promovidos, por exemplo, pelas agências de viagens, com passeios ou *tours* derivados da região turística visitada. Além disso, pode-se considerar as compras referentes ao artesanato local, outro produto que desperta a atratividade do turista.

Assim, é possível constatar um dinamismo que se reflete no desenvolvimento da economia local, levando a efeito o aumento de produção, a geração de emprego e conseqüente distribuição de renda, promovendo integração social, sendo, portanto, catalisador de benefícios para a sociedade local.

Segundo Rabahy (2003), a OMT informa que o turismo responde por 6% do total de empregos no mundo e no Brasil, pesquisa da FIPE/EMBRATUR¹ contabilizou 3,3% da população economicamente ativa ocupando 1,63 milhões de empregos diretos e 750 mil indiretos

1. Referência à FIPE. *Impacto Econômico do turismo*, avaliado pela Conta Satélite de Turismo. Relatório de pesquisa. São Paulo, abril/2002, p. 25-7.

O setor público também se beneficia diretamente, com a arrecadação de taxas e impostos provenientes do serviço turístico.

Ainda, os gastos realizados para a própria promoção do turismo nos pólos emissores, irão se refletir de forma direta na economia local, como resultado da captação do turista.

Impactos Indiretos

A captação inicial de recursos se estende à medida que, para prover os serviços turísticos, é necessário adquirir e negociar com os fornecedores que viabilizarão a oferta destes serviços, portanto, mesmo que relacionados ao setor turístico, os fornecedores não estão em atendimento direto e exclusivo, mas são integrantes de setores periféricos, que também em suas dimensões, contribuirão para empregos, receita fiscal, etc.

A necessidade de habilitação profissional, os intercâmbios sociais e culturais também podem ser vistos como reflexos indiretos do turismo, pois se manifestam nas mudanças dos hábitos, conhecimento de valores, costumes e comportamentos sociais, na necessidade de se estabelecer novas formas de comunicação.

Impactos Induzidos

Como efeito dos impactos diretos e indiretos do turismo, mesmo a população que não está envolvida com o produto turístico usufruirá seus dividendos, resultando em gastos e movimentando a economia local independentemente, como dito da atividade turística em si.

A geração de renda proporciona autonomia e se dinamiza aumentando o consumo, os investimentos, a capacidade de importação de bens e serviços e o acesso a conhecimento e tecnologia, por exemplo.

3.3. A Participação do Transporte Aéreo no Desenvolvimento Econômico

O transporte aéreo é considerado estratégico por promover e proporcionar a integração regional, por ser capaz de movimentar grande quantidade de recursos, gerando impactos econômicos que também beneficiam a expansão da indústria do turismo.

Um dos mais importantes benefícios econômicos do transporte aéreo é sua capacidade de influenciar outros setores, sendo o turismo um deles: o modal aéreo é o que mais participa no movimento de turistas no mundo e, em contrapartida, a indústria do transporte aéreo tem na atividade turística um componente que gera demanda para seus serviços.

Assim como a atividade turística, o desempenho do transporte aéreo apresenta uma estreita relação com os aspectos socioeconômicos. Uma economia favorável se reflete também sobre o transporte aéreo, que, por sua vez, participa como coadjuvante no aumento da demanda turística.

Os aeroportos são considerados de elevada importância, muitas vezes fundamentais para o desenvolvimento regional, pela capacidade de oferecer maior acessibilidade, proporcionando o poder de aumentar as vantagens competitivas dos negócios, atingindo um número cada vez maior e melhor de mercados, favorecendo as relações comerciais e induzindo novos empreendimentos.

Portanto, além do fato de o transporte aéreo ser extremamente vulnerável às questões relacionadas às crises na economia, o episódio de 11 de setembro, a ele diretamente relacionado, provocou um impacto econômico negativo, com a redução do fluxo de viagens e transporte de cargas, refletindo-se na crise que se deflagrou em empresas aéreas em todo o mundo.

Entre os elementos básicos da atividade turística (demanda, oferta, espaço geográfico e operadores de mercado), o transporte é um dos componentes desta cadeia, pois o turismo, por definição, implica em deslocamento, sendo portanto, facilitador da relação entre oferta e demanda e, portanto, participante e elo na organização e promoção do turismo, quando não se constitui, até mesmo, na própria atratividade turística, a exemplo dos cruzeiros marítimos, trens em viagens temáticas, ou ainda os dirigíveis e aviões, através de *tours* em áreas como o Grand Canyon americano.

Uma localidade ou região não poderá se desenvolver se não dispuser da infra-estrutura de transportes, colaborando, portanto, para o desenvolvimento da atividade turística, influenciando no aumento ou na queda da demanda turística.

Ainda que o transporte seja um componente que viabiliza e favorece o consumo do produto turístico, a percepção final do visitante estará ligada mais diretamente à experiência turística. Porém, cabe a quem promove o produto turístico,

portanto, tirar proveito da capacidade e disponibilidade do transporte como forma de atrair a demanda ao destino.

Se o incremento do turismo é favorecido pela disponibilidade dos meios de transporte, de maneira análoga, o crescimento da demanda turística também requer o desenvolvimento e melhoria da qualidade oferecida por estes, que além de estar a seu atendimento, também se estende à própria comunidade residente.

A seleção entre um ou outro meio de transporte pelo viajante dependerá de considerações do viajante sobre o tempo disponível para sua viagem, a distância a ser percorrida, sua percepção sobre conforto, segurança e preço de tarifas, o que varia de acordo com suas avaliações pessoais: um viajante que não considera sob hipótese alguma usar o avião como meio de transporte poderá optar, por exemplo, pelo modal rodoviário, ainda que o tempo de viagem aumente substancialmente, mesmo numa viagem de negócios. Por outro lado, o viajante a lazer que quer tirar o máximo proveito do tempo disponível para usufruir seu período de férias poderá optar pelo modal aéreo, mesmo que a distância entre origem e destino seja viável pelo modal rodoviário, pelo desejo de otimizar ao máximo seu tempo livre, ainda que, segundo a OMT, as viagens aéreas representem a quarta parte do total dos gastos com o turismo.

O advento do transporte aéreo permitiu encurtar distâncias, promovendo a expansão do turismo internacional, impulsionado, ainda mais, pelos vôos *charters* e de fretamento, influenciando o crescimento da atividade turística, o que viabilizou a oferta de pacotes turísticos.

O deslocamento é um dos determinantes da experiência turística, portanto, considerando o modal aéreo, pela capacidade de encurtar distâncias, otimiza o tempo de viagem, favorecendo o visitante.

A oferta dos serviços aéreos contribui para a inserção de novos destinos, promovendo o desenvolvimento de diversas regiões no mundo.

As reflexões da OMT sobre os modais de transporte valorizam muito o transporte aéreo, principalmente destacando o desenvolvimento tecnológico, mencionada a evolução das aeronaves que apresentam maior oferta de assentos, facilidades e conforto a bordo, e maior autonomia, reduzindo escalas, aproximando destinos.

É fato a importância que tem o turismo para a economia e, nesse contexto, considerando o papel do transporte aéreo, a competitividade entre as empresas aéreas significou buscar um diferencial nos serviços e oferecer tarifas mais baratas.

Assim, destacam-se as empresas aéreas de baixo custo, as chamadas *low cost-low fare*, que se tornaram um diferencial na oferta e acesso ao transporte aéreo, ainda que simplificando, não só os serviços oferecidos ao passageiro, desde a modalidade de compra do bilhete aéreo, através do advento da INTERNET, até a forma de sua apresentação, limitada muitas vezes a um número identificador de emissão do mesmo, até a padronização de aspectos operacionais e de manutenção, revolucionando e forçando uma revisão dos conceitos de gerenciamento.

3.3.1 Impactos Econômicos Produzidos pelo Transporte Aéreo

O transporte aéreo é um mercado de capital intensivo, alto risco e baixa rentabilidade, e a implantação de um aeroporto é capaz de gerar impactos à toda a comunidade de seu entorno, seja ela ou não usuária do transporte aéreo.

De acordo com o já mencionado relatório *The Economic and Social Benefits of Air Transport* (ATAG, 2005), o transporte aéreo movimentava perto de 2 bilhões de passageiros ao ano. Em 1998, a indústria do transporte aéreo gerou cerca de 29 milhões de empregos no mundo, decorrente de seus impactos classificados como diretos, indiretos induzidos e catalisadores (13,5 milhões considerando os efeitos apenas dos 3 primeiros), produzindo um impacto econômico da ordem de US\$ 2,960 trilhões, o equivalente a 8% do PIB mundial.

É capaz de produzir benefícios sociais, considerando proporcionar acesso a localidades remotas, como facilitador de ajuda humanitária, entrega de medicamentos e atendimento de emergências.

As previsões são de que em 2010 o movimento de passageiros no transporte aéreo seja de 2,3 bilhões ao ano, e que o impacto econômico da aviação contribua com US\$ 1,8 trilhões e seja responsável por gerar mais de 31 milhões de empregos.

Um dos principais impactos produzidos pelo transporte aéreo, e destacado pelo ATAG, 2005 está relacionado ao turismo. Segundo a organização o transporte aéreo contribui para elevar o padrão de vida, aliviar a pobreza e para o desenvolvimento sustentável, interagindo e facilitando as relações comerciais e a atividade turística.

Os efeitos multiplicadores da associação turismo/transporte aéreo indicam que sobre impactos diretos, 6,7 milhões de empregos diretos relacionados ao turismo são derivados dos gastos realizados pelos visitantes que chegam via aérea. Cabe destacar, que estes empregos na indústria estão relacionados aos postos de trabalho em hotéis, restaurantes, atrações turísticas, transporte local, aluguel de carros, etc, mas não incluem os empregos relacionados ao transporte aéreo (ATAG, 2005).

Outros 5,7 milhões de empregos indiretos do turismo - referentes a postos de trabalho nos setores de suporte à indústria - também estão amparados nos visitantes que chegam pelo modal aéreo, além de mais 3,1 milhões de empregos em outros setores da economia, em decorrência de impactos induzidos.

O total do efeito multiplicador quanto aos impactos diretos, indiretos e induzidos sobre os empregos na indústria do turismo acrescenta um total de 15,5 milhões de empregos no mundo, provenientes da contribuição dos gastos de visitantes estrangeiros que utilizam o modal aéreo, contribuindo com US\$ 300 milhões ao ano no PIB mundial.

Impactos Diretos

Os impactos diretos gerados pelo transporte aéreo dizem respeito à influência imediata da implantação da infra-estrutura aeroportuária, e estão intimamente relacionados com sua utilização. A começar pela obra de grande vulto que é a construção de um aeroporto, gerando inúmeros empregos durante todo o longo processo que se estende até sua conclusão e início de suas operações.

Mais especificamente, o início das operações do aeroporto demandam a necessidade de preencher postos de trabalho dentro da própria administração e operação do aeroporto, no que diz respeito ao gerenciamento da infra-estrutura aeroportuária, bem como das empresas aéreas e de serviços diversos, como atividades de manutenção, controle de tráfego aéreo, além da exploração comercial de atividades dentro do próprio aeroporto, que atende à passageiros, funcionários e outros usuários.

São considerados, ainda, como atividades de impacto direto as relacionadas à indústria aeronáutica, no que se refere às aeronaves e componentes aeronáuticos.

Todos estes serviços geram renda, receitas e arrecadação de impostos, o incentivo a novos negócios, e conseqüentemente um incremento das atividades econômicas locais.

Impactos Indiretos

Os impactos indiretos gerados pelo transporte aéreo são decorrentes das atividades que se desenvolvem além do aeroporto, motivado pela sua existência, correspondente ao fluxo econômico de negócios favorecidos pela disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária.

A proximidade “saudável” com o aeroporto, decorrente da adequada ocupação do solo no seu entorno, valoriza a terra e incentiva a implantação de negócios, a serviço da própria infra-estrutura aeroportuária, de seus usuários e funcionários, bem como de negócios que precisem ou dependam de uma ligação rápida com sua função de prover deslocamento.

Uma localidade dotada de infra-estrutura aeroportuária oferece proximidade. Por conseguinte, torna-se favorável o desenvolvimento de certas atividades para uma dada região que apresente um estreito relacionamento decorrente da existência da atividade aeroportuária. Tomando-se como exemplo a atividade turística, sabe-se que muitas localidades do nosso país a tem como principal fonte de recursos da economia local, ainda que esta atividade esteja sendo explorada de maneira mediana.

Seja através dos paraísos ecológicos no interior ou no litoral, o Brasil atrai turistas nacionais e internacionais, e a relação entre transporte aéreo e o turismo é uma combinação muitíssimo favorável para o sucesso de empreitadas como a implantação de mega *resorts* que vêm se multiplicando ao longo, principalmente, da costa do nordeste brasileiro.

Mais uma vez toda esta infra-estrutura combinada gera e multiplica empregos na rede hoteleira, na oferta de serviços, na valorização e incentivo à produção do artesanato local, etc, oferecendo a possibilidade do desenvolvimento econômico regional.

Impactos Induzidos

A capacidade de o transporte aéreo gerar impactos induzidos está intimamente relacionada aos efeitos multiplicadores dos impactos diretos e indiretos, visto que se traduzem na criação de serviços decorrentes da capacidade e necessidade de consumo de bens proporcionados pelos salários dos empregos gerados pelo desenvolvimento da atividade do transporte aéreo com abrangência sobre a regional.

Impactos Catalisadores

Os impactos catalisadores decorrem do desdobramento de impactos diretos, indiretos e induzidos, ou seja, a partir da implantação de uma infraestrutura de grande porte que vem atender a um propósito mais imediato, outras necessidades acabam se configurando para o atendimento desta infra-estrutura e multiplicando-se em outros novos empreendimentos com ou sem uma relação direta com o inicial, mas favorecido por ele, repercutindo dentro e fora de uma região.

É, portanto, um lucro considerável e uma perspectiva que deve ser levada em conta, analisada com atenção por meio de estudos de viabilidade e avaliações econômico-financeiras, pois, muito embora ofereça um resultado visível muitas vezes apenas a longo prazo, pode apontar muitas outras razões e importâncias para se incentivar e justificar os grandes investimentos inicialmente necessários à viabilizar a implantação da infra-estrutura aeroportuária.

A tabela 3.3 sintetiza os efeitos produzidos pelos impactos diretos, indiretos, induzidos e catalisadores para as 5 regiões do *Air Transport Action Group* (ATAG) sobre a geração de empregos e o montante com que contribuem para o PIB mundial.

Tabela 3.3 – Impactos Econômicos Produzidos pelo Transporte Aéreo sobre Emprego e PIB Mundial

Regiões	Geração de Emprego (milhões)			Contribuição no PIB Mundial (US\$ bilhões)		
	Diretos/Indiretos/Induzidos	Catalisadores	Total	Diretos/Indiretos/Induzidos	Catalisadores	Total
África	0,5	2,6	3,1	11,3	44,2	55,5
Ásia e Pacífico	3,2	6,6	9,8	148,4	540,1	688,5
Europa	4,1	3,4	7,5	273,6	768,1	1041,7
América Latina	0,6	1,6	2,2	20,6	101,4	122,0
Oriente Médio	0,5	0,5	1	16,1	46	62,1
América do Norte	4,6	0,8	5,4	409,6	583,2	992,8

Fonte: ATAG, 2005

Os estudos de impactos econômicos de aeroportos são instrumentos que permitem quantificar os benefícios decorrentes de sua implantação, ou seja, de como são capazes de influenciar e dinamizar o desenvolvimento socioeconômico, analisando sua capacidade de criar empregos e de influir sobre o crescimento do nível de renda da região, no turismo, nas relações comerciais e benefícios sociais resultantes.

Já os estudos de viabilidade constituem-se em recurso de auxílio na tomada de decisão sobre quando é exequível a implantação de uma nova infra-estrutura ou, ainda, intervenções para sua melhoria. Avaliar essas necessidades é atitude de responsabilidade com os investimentos públicos, que no Brasil, constituem-se na principal fonte de recursos para aplicação em aeroportos.

As despesas diretas decorrentes dos investimentos e do funcionamento da infra-estrutura aeroportuária, associados a outros setores como locadoras de automóveis, serviços de hospedagem, por exemplo, são diretamente introduzidos na economia local.

A contribuição do aeroporto para o desenvolvimento é perceptível desde sua construção, quando cria empregos, postos de trabalho, com impacto bastante

favorável, principalmente em cidades de menor porte, dado o vulto do empreendimento.

Independentemente das dimensões do aeroporto e dos componentes de sua infra-estrutura, os investimentos necessários à sua implantação requerem a participação de contrapartida local, como a desapropriação/concessão de áreas que definam o sítio aeroportuário, adequação da infra-estrutura básica (energia, comunicação, serviços de água e esgoto, etc), além da adequação de vias de acesso e de sistemas de transporte de ligação.

O aeroporto, contribuindo para a integração regional por sua capacidade de se constituir em elemento polarizador, além de favorecer o intercâmbio comercial, é apoio às bases para o desenvolvimento do turismo, como coadjuvante no seu desempenho.

3.4. O Papel da Infra-Estrutura Aeroportuária

O aeroporto é considerado um investimento caro, devido aos altos custos que envolvem sua implantação, que vão desde a desapropriação de grandes áreas de terras, a necessidade de investimentos em infra-estrutura de acesso, motivando, muitas vezes, outros altos investimentos para favorecer sua eficiência de atendimento por meio da disponibilidade de outros modais de alta capacidade.

Existem, ainda, os custos de implantação de equipamentos necessários ao moderno e seguro tráfego aéreo, e toda uma infra-estrutura capaz de atrair e atender empresas aéreas, passageiros e outros usuários do transporte aéreo, como empresas que dependem dos seus serviços para escoar sua produção.

A qualidade e eficiência da infra-estrutura aeroportuária vão oferecer, portanto, menor ou maior capacidade de atendimento ao transporte aéreo.

Trata-se de um conjunto de instalações que requer formação de mão-de-obra qualificada para seu funcionamento, como exemplo o atendimento de requisitos rigorosos ligados à segurança operacional bem como à preventiva, contra atos de interferência ilícita, principalmente em decorrência das exigências demandadas após os atentados de 11 de setembro de 2001.

No caso no Brasil, recentemente vêm sendo desenvolvidas obras de grande vulto na infra-estrutura aeroportuária, que proporcionará um aumento da capacidade dos aeroportos, incentivando e favorecendo o atendimento da demanda por transporte aéreo.

A promoção do produto turismo brasileiro e a disponibilidade do transporte aéreo são condições consideradas essenciais para se atingir o êxito dos planos estabelecidos pela EMBRATUR.

A infra-estrutura de transportes contribui sobremaneira para o desenvolvimento da atividade turística, tendo em vista oferecer os níveis de acessibilidade às localidades turísticas, proporcionando redução das distâncias e do tempo de viagem quanto maior for a oferta e a qualidade dos serviços oferecidos.

Page (2001) citando Hobson e Uysal (1992)¹, levanta a questão sobre a disponibilidade de infra-estrutura, que consideram não oferecer apoio adequado nos níveis requeridos para o desenvolvimento do turismo, podendo se constituir em seu limitante.

Para determinadas localidades, o aeroporto é essencial no processo de expansão do turismo tanto doméstico como receptivo internacional e, portanto, não pode se tornar fator que restrinja a acessibilidade ao destino turístico.

Desta forma, o transporte aéreo, sem dúvida, proporcionou um enorme crescimento ao setor, estando diretamente relacionado aos aspectos do crescimento do fluxo turístico, ou seja, o fato da localidade contar ou não com um aeroporto para promover o acesso, esteja ele próximo ao destino final, ou ainda dependente e estreitamente associado ao transporte rodoviário, constitui-se muitas vezes em um determinante para as expectativas de desenvolvimento do turismo numa determinada localidade.

Ciente da sua participação no apoio ao atendimento à atividade turística, a INFRAERO vem, ao longo dos últimos anos, investindo intensamente na melhoria da infra-estrutura aeroportuária, com destaque para os aeroportos da Região Nordeste, que vêm apresentando um representativo aumento da demanda nos últimos anos.

Tendo em vista o atual cenário do transporte aéreo no Brasil, resultado de reflexos que têm origem no comportamento do setor em todo o mundo, é possível que o retorno aos investimentos realizados apresentem resultados mais positivos e significativos a médio e longo prazos. É importante ressaltar, no entanto, que os empreendimentos realizados contribuiriam para deixar os aeroportos adequados ao a -

1. Referência à Hobson, J. S. P. e Uysal, M. (1992), em *Infrastructure: the silent crisis facing the future of tourism*, In: *Hospitality Research Journal*, 17 (1): 209-15.

tendimento eficiente à demanda por transporte aéreo, principalmente no que diz respeito à demanda turística com destino à região nordeste, que vem tornando o produto turismo cada vez mais atraente para o turista doméstico, mas principalmente para o turista internacional.

É fato que os efeitos produzidos pela atividade turística, ainda que em busca de grandes resultados, é diferenciado, em conformidade com as peculiaridades de cada localidade, dentro de um país com a diversidade de atrativos turísticos como o Brasil, mas, sem dúvida, a existência da infra-estrutura aeroportuária pode significar um facilitador para seu desenvolvimento.

Intensificar investimentos no turismo e no transporte aéreo em conjunto é apostar em atividades de alto poder de geração de empregos e de desenvolvimento.

Capítulo 4

**DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO BRASIL – POLÍTICA
DO MINISTÉRIO DO TURISMO**

4. DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO BRASIL – MINISTÉRIO DO TURISMO

4.1. Considerações Iniciais

Desde a criação da EMBRATUR, em 1966, com a denominação de Empresa Brasileira de Turismo, atualmente Instituto Brasileiro de Turismo, a política de desenvolvimento da atividade turística passou pela condução da Secretaria de Desenvolvimento Regional da Presidência da República, em 1991, do Ministério da Indústria, do Comércio e Turismo, em 1992 e, em 1999, ao Ministério do Esporte e Turismo.

Com a criação do Ministério do Turismo (Min Tur), em janeiro de 2003, o atual governo pretendeu dar um caráter específico ao tratamento da atividade turística, efetivando uma administração exclusiva, buscando atuar na interface entre os diversos órgãos governamentais, dos quais o turismo depende direta ou indiretamente, com o propósito de consolidá-lo em benefício do desenvolvimento econômico do país.

Sua estrutura organizacional conta, além da EMBRATUR (Instituto Brasileiro de Turismo), cuja função atual é, principalmente, a promoção do Brasil no exterior, visando aumentar o turismo receptivo, com a Secretaria Nacional de Políticas de Turismo e a Secretaria Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo - a primeira com a tarefa de formular, elaborar e monitorar a Política Nacional do Turismo -, orientada pelo Conselho Nacional do Turismo¹, e a segunda responsável por orientar a melhoria da infra-estrutura e dos serviços prestados ao andamento da atividade turística, bem como por acompanhar a execução de programas regionais de desenvolvimento do turismo, visando a parceria, tanto na esfera pública como privada.

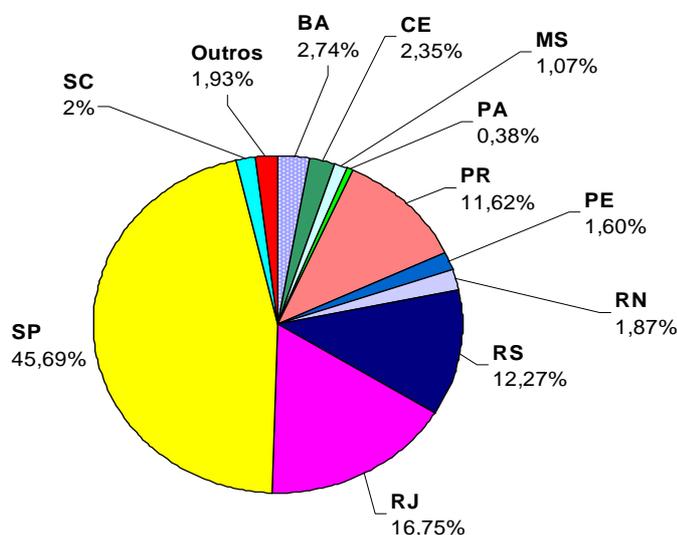
O turismo no Brasil vem apresentando crescimento constante, com destaque para sua posição entre os produtos na balança de exportações, onde ocupava o quinto lugar no ranking formado pelo minério de ferro, café, soja e calçados, em 1994 (Anuário EMBRATUR, 1995).

1. Cabe destacar que o Conselho Nacional do Turismo, componente da estrutura organizacional do Ministério do Turismo, criado pelo Decreto nº 4.686, de 29 de abril de 2003, é órgão colegiado de assessoramento superior, composto por membros de 11 dos 23 ministérios, inclusive da Defesa e dos Transportes, e entre as entidades representadas estão o Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA) e a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO).

Todavia, segundo noticiado pelo Ministério do Turismo, ocupou o sexto lugar no ano de 2004, mas no período de janeiro a julho de 2005 ocupou a terceira posição, atrás apenas, do minério de ferro e da soja em grão.

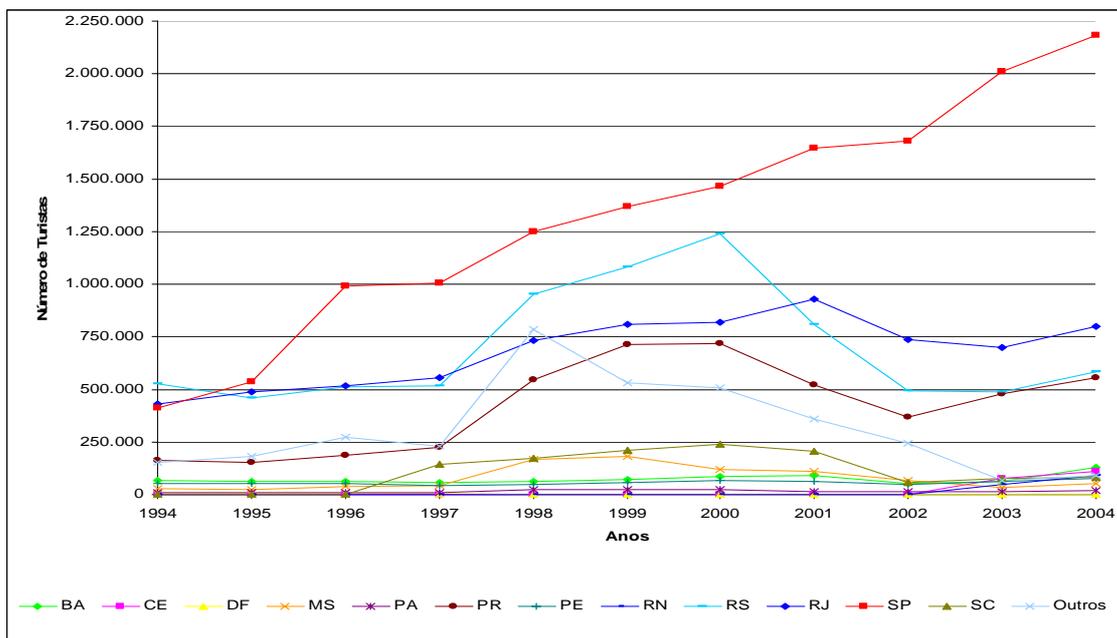
Nos gráficos 4.1 e 4.2, a seguir, são apresentados os estados mais visitados no ano de 2004, ano em que entre os 14 países emissores de turistas para o Brasil, os 5 primeiros foram Argentina, Estados Unidos, Portugal, Uruguai e Alemanha, e a evolução da entrada de turistas internacionais no Brasil, por ponto de chegada, passou de 1.841.466 para 4.773.225, no período 1994-2004, um aumento de cerca de 160%.

Gráfico 4.1 – Entrada de Turistas por Ponto de Chegada – 2004



Fonte: Anuário Estatístico EMBRATUR, 2005

Gráfico 4.2 – Evolução da Entrada de Turistas por Ponto de Chegada – 1994 a 2004



Fonte: Anuários Estatísticos EMBRATUR, 1995 a 2005.

Haja vista o principal portão de entrada do país ser o Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, compreende-se o destaque para o estado. No entanto, cabe mencionar os estados da região nordeste, que somam 4 entre os 12 apresentados.

A julgar pela Lei 11.260, de 30 de dezembro de 2005, que institui o ano de 2006 como o Ano do Turismo, destaca-se o reconhecimento desta atividade como sendo de fundamental importância para a economia do país, como fonte geradora de emprego e renda.

4.2. Planos e Programas do Ministério do Turismo

O turismo é, reconhecidamente, uma atividade econômica de relevância mundial e no Brasil seu desenvolvimento vem sendo amplamente contemplado com a elaboração de programas com o objetivo de ordenar as potencialidades e prioridades das diversas regiões do Brasil.

Logo após a criação do Ministério do Turismo, foi lançado por este o Plano Nacional do Turismo (PNT), em abril de 2003, que estabelece 7 macroprogramas, composto de programas específicos nas áreas de gestão e relações institucionais, fomento, infra-estrutura e promoção, entre outras, no intuito de consolidar este

ministério como articulador da integração dos segmentos do turismo, e elo entre as gestões federal, estaduais e municipais.

Com o propósito de ampliar a oferta do produto turístico, o Ministério do Turismo, em parceria com os estados e iniciativa privada, vem implementando o Programa de Regionalização do Turismo, (PRT), o que visa, entre outras medidas, promover a interiorização do desenvolvimento da atividade turística, explorando as potencialidades regionais e, ainda, como forma de melhorar a distribuição do fluxo turístico no país. Neste caso, a melhoria da infra-estrutura dos aeroportos de menor porte, orientado em documentos tais como os Planos Aeroviários Estaduais, contribui como facilitador na atração dos ditos vôos regionais.

O Ministério do Turismo anunciou o “Programa Vai Brasil”, com lançamento previsto para meados de 2006, que em parceria com o setor privado, pretende estimular o turismo doméstico, considerando a oferta de preços mais acessíveis como estímulo ao turista brasileiro.

Neste contexto, empresas aéreas, entidades ligadas à indústria hoteleira, às operadoras de turismo e agências de viagens já sinalizaram parceria, com destaque para a Gol Linhas Aéreas Inteligentes, que colocou à venda, nos fins de semana de março de 2006, em sua página na INTERNET, passagens aéreas a R\$ 50,00 para diversos destinos no Brasil.

Notícias indicam que, até 2008, grupos nacionais e estrangeiros estarão investindo cerca de US\$ 3,4 milhões na ampliação e oferta hoteleira em todas as regiões brasileiras, o que demonstra uma tendência de descentralização sobre os principais pólos turísticos, beneficiando outras regiões que ainda não tenham explorado seu potencial turístico, por que não dizer a Região Centro-Oeste, com relação à Região Nordeste.

Desta forma, chama-se atenção para a contribuição e disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária, que significará um maior poder de atração, inicialmente para os investidores, que poderão contar com o modal aéreo atraindo os principais núcleos emissores de turistas nacionais e estrangeiros e para o próprio turista, que poderá considerar na escolha no destino turístico a redução no tempo de viagem proporcionada pelo transporte aéreo.

Maior oferta de vôos e preços mais atrativos permitirão mais acesso e opção de escolha de viagens de lazer e de negócios, contribuindo para o turismo doméstico.

O aumento da capacidade e melhoria da eficiência do sistema da infraestrutura aeroportuária tem, entre uma de suas metas, apoio à atividade turística, pois com o aumento das alternativas de pontos de chegada, é possível promover maior acessibilidade, reduzindo a distância e o tempo de viagem às localidades turísticas. Entre outros empreendimentos essenciais, é possível constatar que o aeroporto é sempre tratado como um importante equipamento de apoio ao desenvolvimento do turismo.

A seguir, uma breve explanação sobre os principais programas em andamento na esfera do Ministério do Turismo.

4.2.1 Plano Nacional do Turismo (PNT)

Criado em abril de 2003, o PNT constitui-se no instrumento macro-diretor de planejamento do Ministério do Turismo, com o objetivo de promover o desenvolvimento da atividade, buscando, entre outros, consolidá-la como fonte geradora de emprego e divisa. Tem o propósito de estabelecer o elo entre o setor público, na esfera dos governos federal, estadual e municipal, a iniciativa privada, e organizações não governamentais, agindo como elemento de integração, unindo esforços pela otimização de recursos pelo incremento da atividade turística.

Entre suas metas principais, até o ano de 2007 está o aumento de divisas, do volume de turistas estrangeiros, dos desembarques de vôos domésticos, bem como a ampliação da oferta turística, considerando os produtos ofertados pelos estados brasileiros, possibilitando, conseqüentemente, condições de gerar mais e novos empregos.

Os objetivos específicos do programa têm, principalmente, uma conotação pelo desenvolvimento econômico e social, proporcionando uma melhor distribuição de renda e a melhoria da qualidade de vida da população, destacando que é fundamental a conscientização da sociedade, que para se beneficiar do desenvolvimento decorrente do turismo, é a principal aliada na divulgação, valorização e conservação de seu patrimônio cultural e ambiental.

O desafio é difundir um modelo de parceria e gestão descentralizada, mas orientadora e, principalmente, participativa na esfera estadual, buscando atingir os municípios onde, efetivamente, o turismo acontece, por meio da regionalização e interiorização.

Neste contexto, com o intuito de facilitar a implementação do PNT, o estabelecimento de fóruns estaduais e conselhos municipais são instrumentos previstos, que possibilitam maior integração de ações, avaliação e acompanhamento de resultados.

Entre os 7 macroprogramas estabelecidos no PNT, compostos por programas setoriais, que visam solucionar os problemas e remover obstáculos que venham a interferir no desenvolvimento do turismo, está inserido no Macroprograma I – Gestão e Reações Institucionais, no Programa de Avaliação de Monitoramento, o acompanhamento da participação dos vôos nacionais e internacionais e no Macroprograma III – Infra-estrutura, o Programa de Acessibilidade Aérea, Terrestre, Marítima e Fluvial, que contempla a área de transportes como facilitadora de acesso às localidades turísticas, considerando, inclusive, estudos visando a intermodalidade do transporte de passageiros.

Outro aspecto importante, contido no Programa de Acessibilidade Aérea, Terrestre, Marítima e Fluvial, refere-se à menção sobre a reivindicação do ingresso e participação do Ministério do Turismo no Conselho Nacional da Aviação Civil, criado pelo Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000, o que veio a se concretizar pelo Decreto nº 5.419, de 13 de abril de 2005. A julgar pela nomeação do então Secretário Nacional de Políticas do Turismo do Ministério do Turismo, para ocupar o cargo de Diretor-Presidente da recém-criada Agência Nacional de Aviação Civil (Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005) verifica-se o firme propósito na associação da política do transporte aéreo como elemento de suporte à atividade turística no país.

Ainda com referência ao Macroprograma III – Infra-Estrutura, cabe mencionar o Programa de Desenvolvimento Regional, que abrange o PRODETUR JK, que contempla, além do estado de Goiás e o Distrito Federal, os estados da Região Sudeste (a exceção de Minas Gerais e Espírito Santo, que estão no PRODETUR-NE), o PROECOTUR/FASE II, o PRODETUR/SUL e o PRODETUR/NE, que serão mais detalhados adiante.

O Ministério do Turismo apresenta, ainda relacionado ao PNT, o Plano de Regionalização do Turismo (PRT), com uma visão geral das regiões turísticas brasileiras.

4.2.2 PRODETUR-SUL

O PRODETUR-SUL objetiva alcançar para os estados da Região Sul do Brasil o mesmo sucesso que vem conquistando o PRODETUR-NE. Além do foco sobre as potencialidades das regiões serranas e litorâneas dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, faz parte do programa o estado de Mato Grosso do Sul.

Apostando nos diversos atrativos da região como o inverno num país tropical, a vegetação típica de regiões temperadas - paisagens como os vastos pinheirais e os pampas -, nas já tradicionais festas como a Oktoberfest, em Blumenau, a Festa da Uva, em Caxias do Sul, nas cidades de Gramado e Canela, nas belas praias do litoral de Santa Catarina e na biodiversidade e no exotismo do Pantanal Matogrossense, a maior planície inundável do planeta, com 150 mil km² de extensão, que compõem um cenário de grande interesse tanto para o turista internacional como para o desenvolvimento do turismo doméstico, o PRODETUR-SUL se apresenta como um dos principais programas a ser explorado a curto prazo.

Motivado por estas potencialidades turísticas os governos dos estados de Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, conduziram ações junto ao então Departamento de Aviação Civil (DAC), atual Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), visando à elaboração de documentos de planejamento voltados para o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária em apoio ao desenvolvimento turístico.

O governo do estado do Mato Grosso do Sul teve a revisão de seu Plano Aeroviário Estadual (PAEMS/99), aprovado pela Portaria do Comando da Aeronáutica nº 399/GM5, de 04 Jun 99, além da elaboração do Caderno de Planejamento Aeroportuário para Regiões Turísticas – Novo Aeroporto de Bonito-MS (2000), ambos elaborados pelo Instituto de Aviação Civil (IAC), hoje integrante da Superintendência de Estudos, Pesquisa e Capacitação, uma das 6 que compõem a ANAC.

O estado do Rio Grande do Sul teve seu Plano Aeroviário Estadual (PAERS), revisado, aprovado pela Portaria nº 260/GC-5, bem como teve elaborado os Planos de Desenvolvimento dos Novos Aeroportos de Vacaria e da Região das Hortênsias executados pelo então IAC, aprovados, respectivamente, pelas Portarias do Departamento de Aviação Civil nºs 1149/DGAC, de 01 ago 2001 e 1340/DGAC, de 17 set 2001.

4.2.3 PROECOTUR

O Programa Ecoturismo, numa primeira fase, no início da década, era estabelecido em parceria com o Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Amazônia Legal, por intermédio da Secretaria de Coordenação da Amazônia e do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, com o objetivo de implementar as diretrizes estabelecidas para uma Política Nacional de Ecoturismo. A idéia é que este segmento da atividade turística, promova a preservação e o desenvolvimento sustentável do patrimônio natural, buscando a participação da sociedade na sua conservação, através da conscientização de suas responsabilidades, apresentando a oportunidade de conjugar desenvolvimento econômico e preservação do meio ambiente.

A intenção é que a formação de recursos humanos, que venha a administrar e promover o desenvolvimento do ecoturismo, seja proveniente da própria participação comunitária, orientados por oficinas e *workshops* promovidos por especialistas em ecoturismo, antropólogos, indigenistas e indígenas, o que já resultou na qualificação de cerca de 2000 pessoas em todo o país, habilitadas para o planejamento e gestão de empreendimentos turísticos voltados para o ecoturismo.

Na ocasião estavam definidos pólos turísticos, em cada um dos estados da Região da Amazônia Legal¹. Além destes, outros estados da federação também vinham desenvolvendo e implementando programas ligados ao ecoturismo. Cabe ressaltar, como exemplo, o Projeto de Capacitação Técnica do Parque Nacional da Serra da Capivara, executado pelo Museu do Homem Americano, em São Raimundo Nonato, no Piauí, para onde foi elaborado o Plano Diretor Aeroportuário (PDIR/ASRN/10-01), em convênio entre o então Ministério do Esporte e Turismo e o Comando da Aeronáutica, por intermédio do DAC, tendo o IAC como executor, motivado pelo desenvolvimento da atividade turística. O referido documento foi aprovado pela Portaria do DAC nº 1094/DGAC, de 25 jul. 01.

4.2.4 Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil (PRT)

Ao que se pode interpretar como a continuidade do então denominado Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), o Ministério do Turismo

1. A Amazônia Legal compreende os estados do Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia e Tocantins, na Região Norte e Mato Grosso e Maranhão, nas Regiões Centro-Oeste e Nordeste, respectivamente.

instituiu, em 2004, o Programa de Regionalização do Turismo (PRT), pautado no Plano Nacional do Turismo (PNT), que define 219 regiões turísticas entre os 27 estados da federação, contemplando 3.203 municípios, a fim de explorar positivamente seus atrativos ambientais, materiais e culturais.

O programa abrange todo o território nacional, com o propósito de fomentar os pólos turísticos no Nordeste, na Região Amazônica, no Pantanal e na Região Sul do País, explorando as potencialidades de cada uma, como forma de influir no processo de formulação, mobilização, execução e comercialização do produto turístico.

4.3. Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR-NE

Ainda que considerado dentro do PNT, aqui se permite tratar com destaque o PRODETUR/NE, diante de sua representatividade entre os programas do Ministério do Turismo.

O Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste - Prodetur/NE revelou-se marco estratégico para o crescimento econômico regional através da exploração da atividade turística como promotora do desenvolvimento sustentável, gerando oportunidades de emprego e renda, com o objetivo de intervir na melhoria dos serviços de infra-estrutura e serviços públicos de forma a eliminar restrições à evolução do turismo na região.

Conforme mencionado anteriormente, na estrutura do Programa Nacional de Turismo (PNT) está inserido no Macroprograma III, entre os Programas de Desenvolvimento Regional, juntamente com o PRODETUR-Sul e o PRODETUR JK.

Sua abrangência compreende, além dos nove estados da Região Nordeste, os estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

Foi desenvolvido, inicialmente, no começo da década de 90¹, em decorrência de estudos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que identificaria atividades econômicas a serem desenvolvidas na região, que oferecessem

1. Destaca-se que, conforme informações contidas no site da Secretaria de Cultura e Turismo do Estado da Bahia, o PRODETUR/NE tem sua base conceitual análoga ao PRODETUR-Ba, iniciado pelo Governo do Estado em 1991, tendo, ao que consta, recebido a mesma denominação.

vantagens competitivas, concluindo pelo turismo como sendo de caráter natural, diante da grande atratividade oferecida por suas belezas naturais

O programa, considerado como precursor, sendo referência e modelo para uma visão da organização em nível nacional, é uma parceria do Governo Federal, com os governos estaduais, e recursos financeiros provenientes do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), distribuídos através do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), órgão executor do programa, a serem empregados na melhoria da infra-estrutura básica, proteção e preservação ambiental, recuperação do patrimônio histórico, além dos serviços públicos, incluindo, no setor de transportes, a construção de rodovias e vias urbanas e a melhoria dos aeroportos dos estados do nordeste. Mais especificamente, inclui a preocupação com o desenvolvimento institucional, com vistas à autonomia dos governos estaduais e municipais na gestão do turismo.

Como um programa de crédito para o setor público, a fim de oferecer suporte financeiro para prover melhorias para financiar a infra-estrutura de apoio ao turismo, com vistas à qualidade da atividade turística, pode ser considerado como o que mais se destaca dentre os desenvolvidos pelo Ministério do Turismo, buscando, inclusive, a participação da iniciativa privada na implantação de equipamentos turísticos.

Numa primeira etapa, idealizada em 1992 e implementada em dezembro de 1994, o PRODETUR/NE I apresentou-se com o firme propósito de explorar e desenvolver a vocação natural do turismo na região nordeste, em prol de seu desenvolvimento econômico e social, e, para tanto, veio como suporte ao investimento em infra-estrutura de apoio à realização da atividade turística.

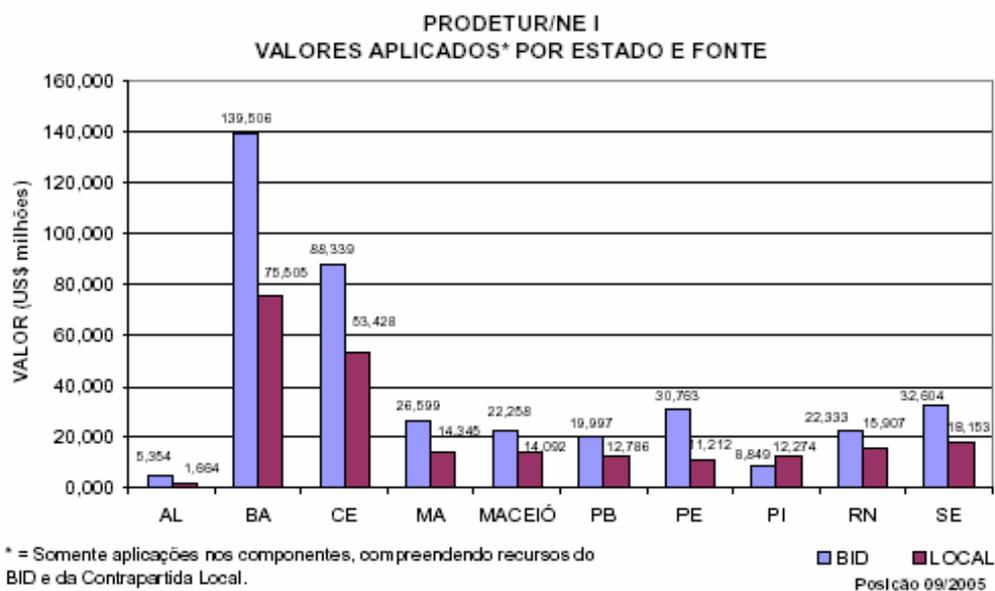
Assim, entre as metas definidas estavam viabilizar a aplicação de recursos financeiros destinados à qualificação de mão-de-obra, preparando-a para os novos empregos oriundos das atividades turísticas privadas a serem atraídas, proporcionar a melhoria da infra-estrutura básica das localidades, bem como proporcionar financiamento de empreendimentos hoteleiros, e adequação da infra-estrutura de transportes, visando o incremento das atividades nos principais destinos turísticos no nordeste ou incentivando o desenvolvimento de localidades que apresentem potencial turístico.

Com investimentos da ordem de US\$ 625 milhões, aplicados entre 1994 e 2004, 60% deles oriundos do BID e os outros 40% como contrapartida dos estados e da União, o programa financiou mais de 260 projetos, com recursos investidos em saneamento básico, preservação do meio ambiente, recuperação do patrimônio

histórico, além da construção de trechos rodoviários e na construção, expansão e modernização dos aeroportos Cunha Machado - São Luís (MA), Pinto Martins – Fortaleza (CE), Augusto Severo – Natal (RN), Guararapes – Recife (PE), Santa Maria – Aracaju (SE), Porto Seguro, Lençóis/Chapada Diamantina e Salvador (BA), elevando o receptivo turístico e atraindo investimentos privados.

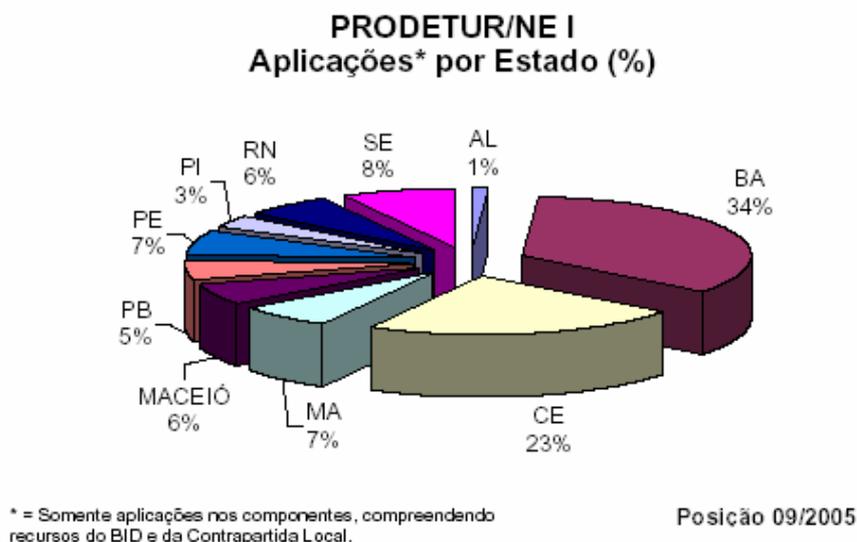
Conforme apresentado nas figuras 4.1 e 4.2 a seguir, cerca de 34% do total dos recursos investidos foram destinados ao estado da Bahia, que recebeu a maior parcela proveniente do BID, seguida pelo aplicado no Ceará, (23%).

Figura 4.1 – Recursos Aplicados na 1ª Fase do PRODETUR/NE por Estado



Fonte: PRODETUR/NE I – Relatório Final de Projeto – BNB

Figura 4.2 – Percentual dos Recursos Aplicados na 1ª Fase do PRODETUR/NE por Estado



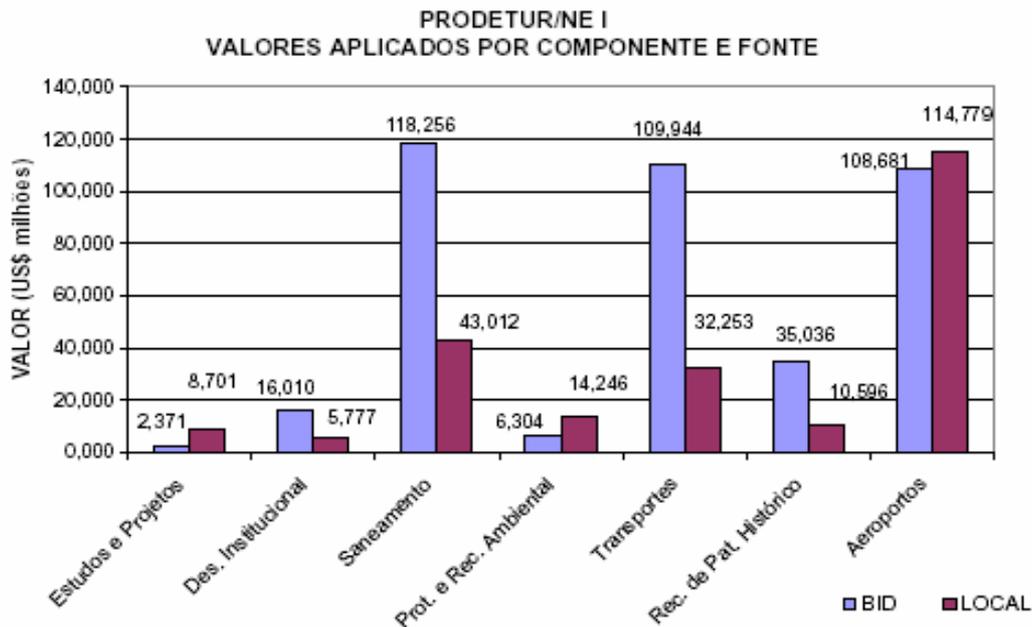
Fonte: Base de Dados do Banco do Nordeste

Fonte: PRODETUR/NE I – Relatório Final de Projeto – BNB

Segundo o Relatório Final do PRODETUR/NE I, 84% do valor total do programa foram destinados a 3 dos 7 componentes: rodovias (em transportes), saneamento e aeroportos.

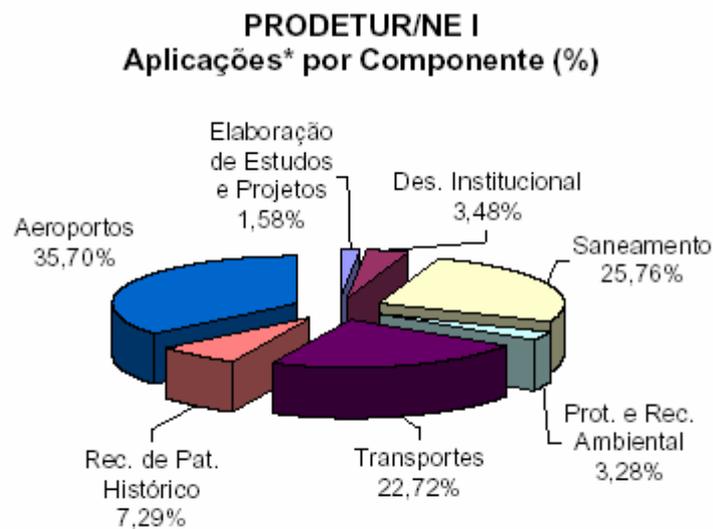
Com relação ao total investido por componentes, as figuras 4.3 e 4.4 mostram que a maior parcela foi destinada aos aeroportos (35,7%), correspondente a US\$ 223,46 milhões, tratado como um componente separado do setor de transportes. O primeiro – aeroportos - com quase metade dos recursos provenientes do BID, teve os restantes 51,4%, referentes à contrapartida local por aporte da União, com origem no orçamento da EMBRATUR, subordinado ao então Ministério do Esporte e Turismo, repassados à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) para aplicação nos aeroportos do nordeste administrados pela empresa, sendo esta a responsável pela maior parte dos projetos.

Figura 4.3 – Recursos Aplicados na 1ª Fase do PRODETUR/NE por Componente



Fonte: PRODETUR/NE I – Relatório Final de Projeto - BNB

Figura 4.4 – Percentual dos Recursos Aplicados na 1ª Fase do PRODETUR/NE por Componente



* = Compreendendo BID e Contrapartida Local.

Posição 09/2005

Fonte: Base de Dados do Banco do Nordeste

Fonte: PRODETUR/NE I – Relatório Final de Projeto - BNB

Ainda com relação ao total investido em aeroportos, os do estado da Bahia foram contemplados com cerca de 47% (17,35% do total geral destinados a todos os componentes), seguidos do estado do Ceará, com 32,7%, respondendo juntos, portanto, por 79,8% dos investimentos realizados em aeroportos.

O montante dos investimentos aplicados neste componente demonstra o quanto carecia a infra-estrutura aeroportuária da Região Nordeste, por constituir-se em limitadora ao acesso dos mercados emissores à região, tanto doméstico, como internacional, haja vista a capacidade então instalada estar aquém do necessário ao adequado atendimento da demanda, cada vez mais atraída pelo seu potencial turístico.

Assim, o alcançado na primeira fase do programa com os investimentos em infra-estrutura básica apresenta um ambiente favorável à instalação dos empreendimentos e, ainda, o suporte de uma apropriada infra-estrutura de transportes possibilitando o acesso ao destino turístico.

Ainda com referência ao Relatório Final do PRODETUR/NE (BNB, 2005) os resultados obtidos com a melhoria em aeroportos da região influíram significativamente no aumento de seu fluxo turístico, virando o foco de investimentos da nova fase do programa (PRODETUR/NE II) para a consolidação do turismo sustentável, onde não está mais prevista a aplicação de recursos do programa em infra-estrutura aeroportuária.

4.3.1 PRODETUR/NE II

Com as melhorias proporcionadas pelos investimentos provenientes da primeira fase do PRODETUR/NE na infra-estrutura básica e outras de suporte ao turismo nas localidades turísticas, o programa partiu para uma nova etapa (PRODETUR/NE II), com estudos iniciados em 1999, com o propósito de consolidar complementar e corrigir os impactos negativos resultantes da fase inicial e, principalmente, incorporar os princípios do desenvolvimento sustentável, contando com um montante de US\$ 400 milhões, dos quais US\$ 240 milhões oriundos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o restante do Governo Federal, via Ministério do Turismo (MTur), estados e seus órgãos executores.

A definição de ações prioritárias no programa apresenta-se com uma visão empresarial, com o propósito de trazer a parceria de investimentos da iniciativa privada, como aliada e beneficiada nos resultados alcançados.

Esta nova fase definiu o conceito de Pólos Turísticos, que demarcando geograficamente as áreas a serem favorecidas, visa à estruturação de uma atuação mais participativa, sustentável e integrada destas áreas, com o fortalecimento da gestão municipal, tornando-a principal responsável pelo planejamento local, tendo

como metas primordiais ações voltadas ao benefício da população local e adoção de medidas mitigadoras aos efeitos negativos porventura deixados pelos projetos realizados no PRODETUR/NE I. Assim, permite-se, então interpretar como sendo derivado do estabelecido no PRT.

Associado ao conceito de Pólos Turísticos, o PRODETUR/NE II criou o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS), para promover o planejamento do desenvolvimento do turismo para mesorregiões, visando a articulação conjunta dos recursos locais.

No PDITS, prevê-se a apresentação dos investimentos pretendidos para os pólos, onde, notadamente, os componentes a serem considerados – fortalecimento da capacidade municipal de gestão do turismo, planejamento estratégico, treinamento e infra-estrutura para o crescimento turístico e promoção de investimentos do setor privado - têm como propósito a estruturação para consolidação da atividade.

Ainda dentro do conceito de Pólos Turísticos e do PDITS, criou-se a figura dos Conselhos de Turismo, composto pelos diversos atores ligados à atividade turística nas regiões, constituindo-se no fórum de deliberação e viabilização das ações pelo desenvolvimento do turismo.

Como apresentado na figura 4.5 a seguir, são 12 os Pólos Turísticos definidos no PRODETUR/NE II para os 9 estados da Região Nordeste, além de 1 para o estado de Minas Gerais e 1 para o do Espírito Santo ¹, totalizando 265 municípios e o Arquipélago de Fernando de Noronha, compreendendo mais de 18 milhões de habitantes.

1. Numa atualização de informação de maio/2006, para o estado de Minas Gerais não constam mais os Pólos Turísticos do Vale Mineiro de São Francisco e o dos Caminhos do Norte de Minas. Para o estado do Espírito Santo o Pólo da Costa do Marfim foi renomeado como Pólo Capixaba do Verde e das Águas.

Figura 4.5 – Pólos de Turismo – PRODETUR/NE

Fte: Site Banco do Nordeste (<http://www.banconordeste.com.br>)

Importante destacar que devem ser cumpridas condições para a assinatura de subempréstimos, como o estabelecimento/designação de uma unidade gestora estadual, a instalação dos Conselhos de Turismo, a elaboração dos PDITS, discutidos e validados junto aos Conselhos de Turismo e aprovados pelos Grupos de Trabalho do MinTur e BNB.

Nesta nova fase, uma das principais preocupações do programa refere-se ao propósito de se estabelecer uma maior capacitação para habilitar a gestão municipal, tornando-a principal responsável pelo planejamento do turismo local, bem como buscar a consolidação do conceito de Pólo Turístico, tendo por objetivo organizar espacialmente onde serão implementadas as ações prioritárias, com uma visão empresarial. Assim, permite-se interpretar como sendo um derivado do estabelecido no PRT. No entanto, é importante lembrar que o PRODETUR é considerado o programa precursor, sendo referência e modelo para uma visão da organização no nível nacional.

As novas metas a serem perseguidas na nova fase do programa já dispõem da infra-estrutura de suporte ao turismo como subsídio para firmar o desenvolvimento sustentável proposto.

Considerando a infra-estrutura de transportes como um dos principais elementos à serviço da atividade turística e a influência que tem o modal aéreo, pelo fato de contribuir com a abertura de novos mercados, dada a capacidade de encurtar

as distâncias, o investimento na implantação e melhoria da infra-estrutura aeroportuária na Região Nordeste constitui-se como fator primordial para oferecer capacidade e qualidade, para que o transporte aéreo possa atender à demanda turística.

Como mencionado no item 4.3 a respeito do PRODETUR-NE, o componente “aeroportos”, contemplado com 35,7% do total de investimentos aplicados na primeira fase do programa, mostra o quanto se valorizou a infra-estrutura aeroportuária, que, certamente, oferece respaldo para que o transporte aéreo possa atuar como um dos principais elementos indutores do fluxo turístico na Região Nordeste.

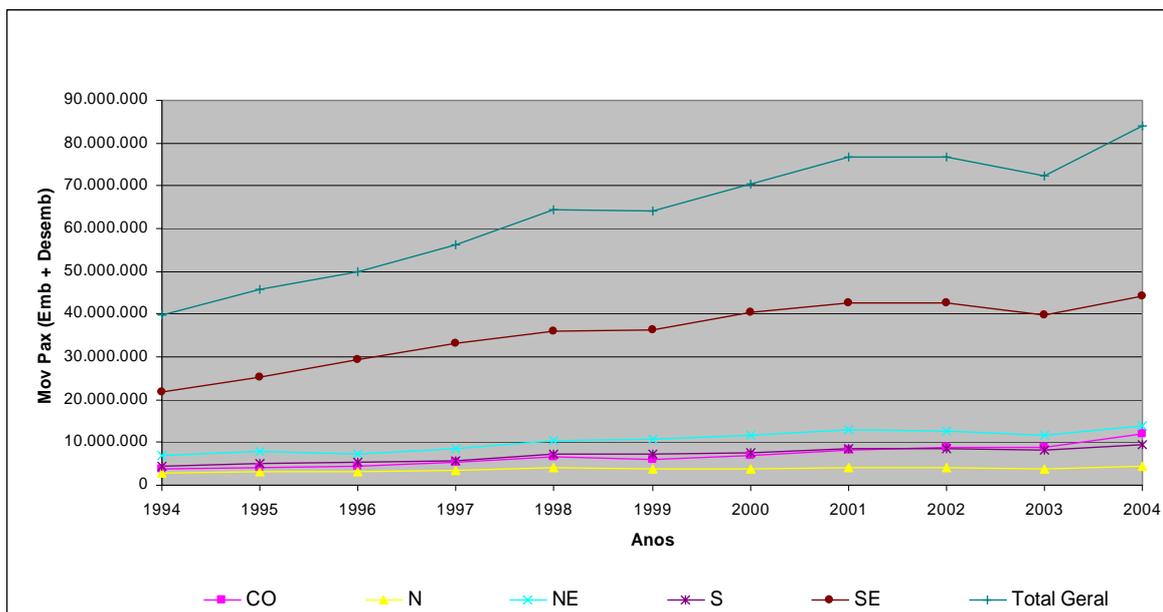
A preocupação em investir e planejar o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária busca organizar condições favoráveis ao provimento de facilidades e serviços, como estratégia para permitir e oferecer melhores oportunidades tanto para o turismo como para outras atividades que podem decorrer dos negócios turísticos, tendo o transporte aéreo como facilitador.

Conforme pode ser observado por meio do gráfico 4.3 a seguir, a Região Sudeste apresenta a maior participação no movimento de passageiros no Brasil, respondendo, na média da série histórica analisada (1994 a 2004), por 56% do total geral. Entre os 10 primeiros aeroportos brasileiros, cinco estão na região – Pampulha, em Belo Horizonte (MG), Galeão e Santos-Dumont, no Rio de Janeiro (RJ), Congonhas em São Paulo (SP), o primeiro entre todos os brasileiros, com 16,5% do total de todo o movimento de passageiros no Brasil, e Guarulhos/SP, o segundo, com 15,7%.

Diante da estreita dependência entre a economia e o transporte aéreo, visto que nos períodos de crescimento ou recessão, este tende a acompanhar a tendência do desempenho econômico do País, não surpreende, portanto, a Região Sudeste apresentar o maior percentual para o movimento de passageiros do transporte aéreo, visto que é responsável pela formação de mais de 50% do PIB nacional (IAC, 2005).

Em segundo lugar entre as regiões brasileiras está a Região Nordeste, com 16,5% do total geral e em terceiro a Região Centro-Oeste, com 14,2%. Cerca de 80% dos aeroportos da Região Nordeste oferecem ligações diretas com as demais regiões do país e os 20% restantes destinam-se apenas ao mercado regional.

Gráfico 4.3 – Movimento de Passageiros do Transporte Aéreo no Brasil por Região Geográfica – Total Geral¹- 1994 a 2004



Fonte: BIG, INFRAERO.

Diante da indisponibilidade de dados consolidados referentes ao fluxo turístico na Região Nordeste², e tendo em vista o segmento não-regular³ do movimen-

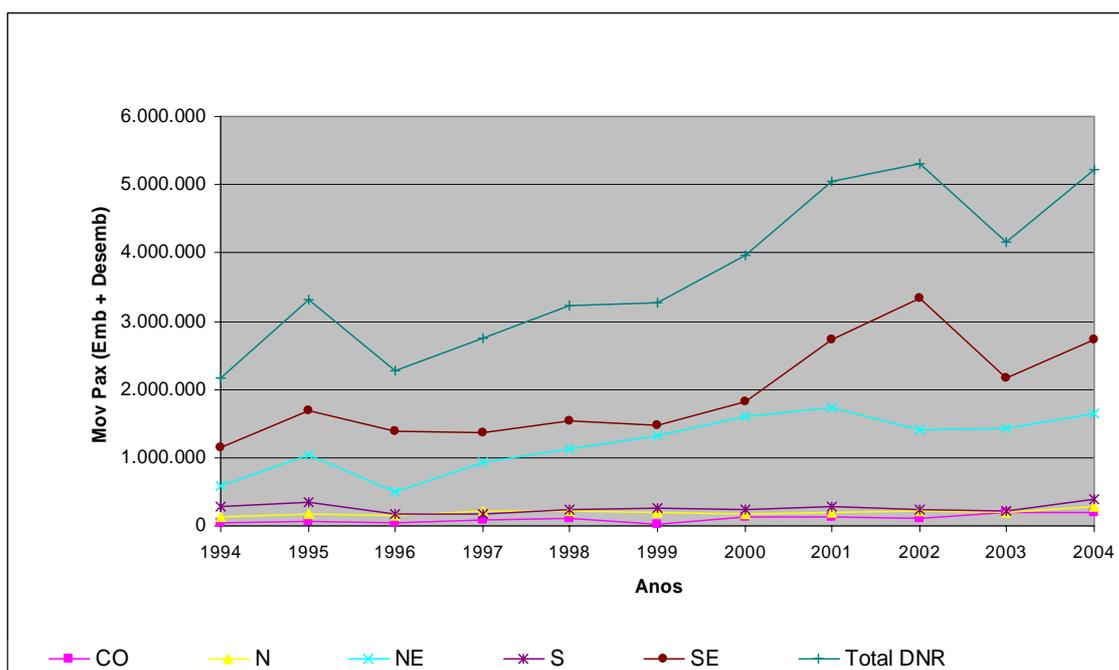
1. O Total Geral corresponde a todos os segmentos de tráfego (doméstico regular e não regular e internacional regular e não regular).

2. Conforme o Relatório Final do PRODETUR-NE, Primeira Fase (BNB, 2005), as constatações da ausência de algumas ações importantes para o programa motivaram a necessidade de realização de um Estudo de Demanda Turística Regional, trabalho ainda não elaborado, mas que está com edital de licitação sendo relançado pelo Ministério do Turismo.

3. Entre os vôos não-regulares, faz-se importante esclarecer a definição para vôo de fretamento e vôo *charter*. O primeiro é "realizado para execução de contrato de transporte com pessoa física ou jurídica, sem tomar passageiros ou carga estranhos ao fretador", sendo vedada a comercialização de bilhetes de passagens. Este vôo poderá se realizar sem autorização prévia do DAC, para atender programações específicas, respeitadas as recomendações da infraestrutura aeronáutica. Os vôos *charter*, "são executados por empresas de transporte aéreo regular ou não regular, onde é permitida a comercialização dos espaços individuais ao público em geral", tanto pelas próprias empresas aéreas, como por agências de viagens e/ou operadoras de turismo. Podem ser do tipo IT (*inclusive tour*), onde estão incluídos nos serviços, além do transporte aéreo, uma programação terrestre ou NIT (*non inclusive tour*), que inclui apenas o serviço de transporte aéreo, sem qualquer vínculo com uma programação terrestre. As definições correspondem aos documentos Instrução de Aviação Civil (IAC) 1224 e 1227.

to de passageiros refletir, principalmente, o cenário dos vôos *charters*, a partir dos gráficos 4.4 e 4.5, a seguir, permite-se apresentar a evolução do movimento de passageiros neste segmento para os tráfegos doméstico e internacional, num paralelo ao que significaria a evolução do fluxo turístico, a fim de avaliar a representatividade da Região Nordeste.

Gráfico 4.4 – Movimento de Passageiros do Transporte Aéreo no Brasil por Região Geográfica - Tráfego Doméstico Não Regular – 1994 a 2004

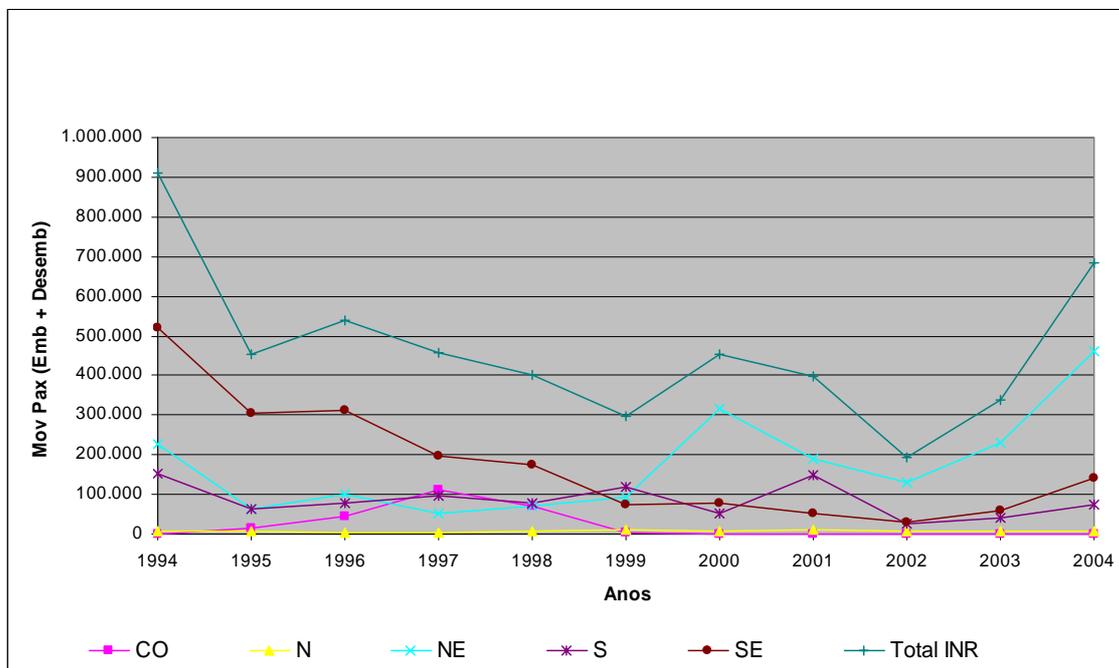


Fonte: BIG, INFRAERO.

Mais uma vez, a Região Sudeste está em primeiro lugar, com a média de 52% do movimento de passageiros do tráfego doméstico não regular entre 1994 e 2004. Deve-se considerar que os principais mercados emissores de turistas estão na região (Rio de Janeiro e São Paulo).

A Região Nordeste, por sua vez, detêm, na média dos 10 anos analisados, 32,5% do total geral de passageiros do mencionado tráfego, seguida da Região Norte, com 5,4%.

Gráfico 4.5 – Movimento de Passageiros do Transporte Aéreo no Brasil por Região Geográfica – Tráfego Internacional Não Regular – 1994 a 2004



Fonte: BIG, INFRAERO.

No movimento de passageiros do tráfego internacional não regular todas as regiões geográficas apresentaram quedas significativas, inclusive a Região Sudeste, que, em 1994, detinha 57% do total de passageiros desse segmento, passando a 20,5% em 2004. Por outro lado, a Região Nordeste que participava com 25% no total de passageiros do tráfego internacional não regular em 1994, passou, em 2004, a 67,5%.

O tráfego internacional é processado em seis aeroportos da região, que se conectam com Cabo Verde, Estados Unidos, quatro países da Europa – Alemanha, Espanha, França, Portugal – e Chile, onde cabe destacar que os aeroportos internacionais Pinto Martins/Fortaleza – SBFZ, Recife/Guararapes – SBRF e Salvador/Deputado Luís Eduardo Magalhães – SBSV são responsáveis por uma expressiva parcela da demanda por transporte aéreo na região e no País (IAC, 2005).

Os investimentos na infra-estrutura aeroportuária ao longo da primeira fase do PRODETUR-NE destacam como a esfera pública considerou a importância da contribuição dos aeroportos em apoio ao desenvolvimento do turismo na região, principalmente, levando-se em conta oferecer infra-estrutura para o receptivo internacional.

Capítulo 5

PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE AÉREO E DA INFRA- ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NO ÂMBITO DA AUTORIDADE DA AVIAÇÃO CIVIL

5. O PLANEJAMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NO ÂMBITO DA AUTORIDADE DA AVIAÇÃO CIVIL

5.1. Considerações Iniciais

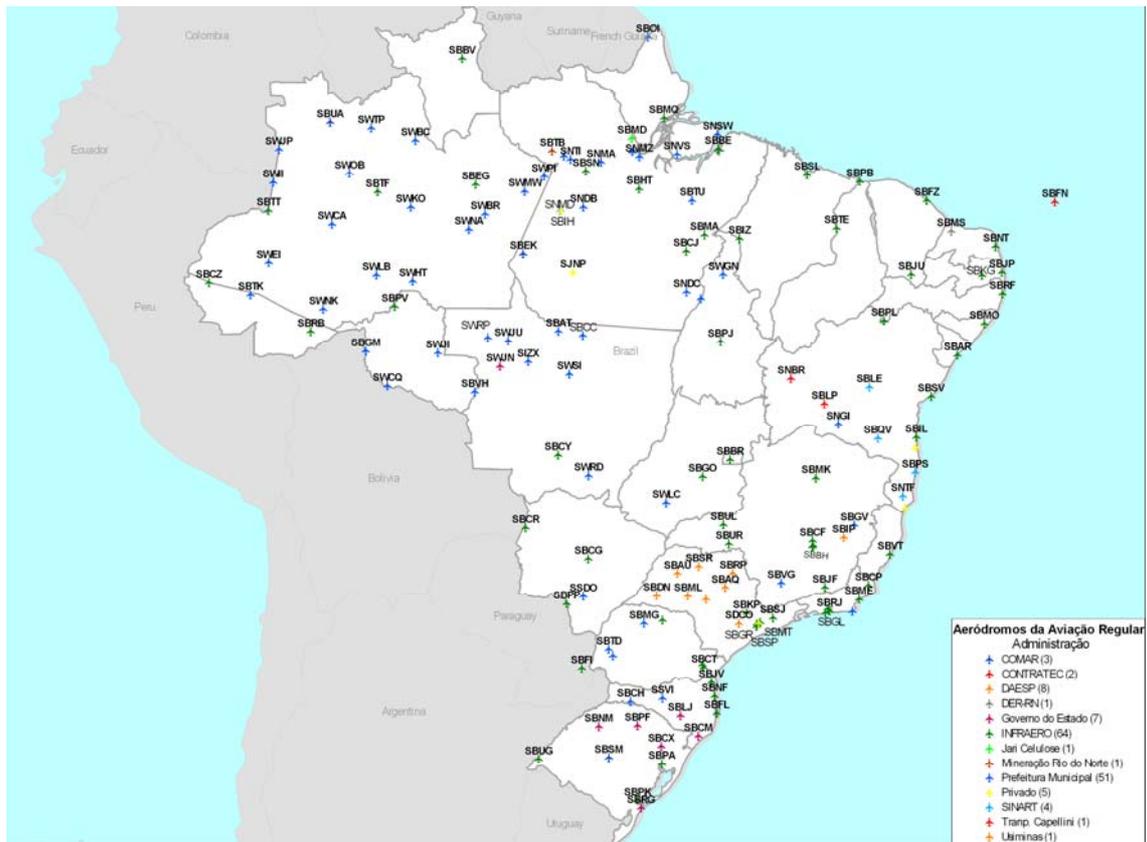
Num país de dimensões continentais como o Brasil, o transporte aéreo é de inegável importância para o desenvolvimento das atividades econômicas, no deslocamento de pessoas, de cargas, inclusive por seu papel social, ao conectar localidades tão remotas aos grandes centros, a exemplo do que representa na região Amazônica, em contraponto com o transporte fluvial, contribuindo sobremaneira para a integração regional.

O aeroporto, com as facilidades oferecidas pelas instalações aeroportuárias é o equipamento essencial para oferecer o atendimento do transporte aéreo. Suas instalações não se limitam apenas ao terminal de passageiros, mas a um conjunto de componentes necessários a perfeita e segura realização da atividade aeronáutica.

Segundo dados da ANAC, no Brasil existem 2.485 aeródromos e aeroportos, sendo 739 deles públicos. Destes, 144¹ são abertos ao tráfego aéreo regular (Figura 5.1), de acordo com o Estudo de Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros (IAC, 2005), ou seja, são aeródromos habilitados ao atendimento de vôos regulares, ou não regulares, sendo 64² deles administrados pela INFRAERO e os outros sob administração de Governos Estaduais e Municipais, 14 deles sob a administração de empresas privadas que o fazem sob concessão do administrador reconhecido pela Autoridade da Aviação Civil.

1 – Conforme explicitado no mencionado estudo, 150 aeroportos fazem parte de seu escopo, dos quais 144 operaram serviço aéreo regular em 2001. Os aeroportos de Bacacheri (PR), Campo de Marte (SP), Carlos Prates (MG), Jacarepaguá (RJ), Júlio César (PA) e Macaé (RJ) foram incluídos por serem considerados relevantes ao desenvolvimento da aviação civil (Portaria 1598/DGAC, de 13 nov. 02).

2 – A INFRAERO é administradora de 67 aeroportos. Paulo Afonso (BA), Bagé (RS) e Forquilha (PR) não operam a aviação regular. Entre os 64 aeroportos da aviação regular, Juazeiro do Norte (CE), Parnaíba (PI) e Juiz de Fora (MG) são administrados pela empresa via terceirização, sendo os dois primeiros de responsabilidade direta dos Governos Estaduais e o último da Prefeitura.

Figura 5.1 – Aeroportos Brasileiros da Aviação Regular

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros, 2005

No Brasil, o Sistema de Aviação Civil foi, até março de 2006, de responsabilidade do Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão subordinado ao Comando da Aeronáutica, com as atribuições de coordenação, fiscalização e regulamentação da aviação civil brasileira.

Além disso, o DAC também promoveu a elaboração de documentos de planejamento, tendo o Instituto de Aviação Civil (IAC) como executor, cuja finalidade estava em orientar a implantação e o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária ajustados às diretrizes do mercado do transporte aéreo brasileiro.

Em setembro de 2005 foi criada pela Lei nº 11.182 a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), projeto articulado e em tramitação desde o ano 2000, vinculada diretamente ao Ministério da Defesa, que veio em substituição ao DAC.

5.2. O Departamento de Aviação Civil - DAC

Criado em 22 de abril de 1931, vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, o DAC passou à subordinação do Ministério da Aeronáutica, quando este foi

criado em 20 de janeiro de 1941, atual Comando da Aeronáutica, sob o Ministério da Defesa.

Como órgão central do Sistema de Aviação Civil, desempenhou como atribuições “a orientação, o planejamento a coordenação, o controle, o incentivo e apoio às atividades da aviação civil pública e privada”.

Sua estrutura organizacional estava constituída por quatro subdepartamentos: o de Planejamento, que posteriormente passou a ser denominado de Serviços Aéreos (SSA), responsável pelos assuntos relacionados ao controle, coordenação e normatização, concessão e autorização para a exploração dos serviços aéreos, às estatísticas do transporte aéreo e assuntos econômico-financeiros, como as tarifas do transporte aéreo internacional de passageiros e cargas; o Técnico-Operacional (STO), responsável pelos assuntos relacionados à capacitação e controle técnico-profissional da aviação civil, aeronavegabilidade, manutenção e aerodesporto; de Infra-Estrutura (SIE), atuando nos assuntos relativos à infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária e na coordenação dos planos e programas para seu desenvolvimento, sendo responsável pelo gerenciamento do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA); e o de Planejamento e Controle (SPCON), no gerenciamento da área administrativa de pessoal e finanças.

Estavam ainda, sob a esfera corporativa do DAC a Comissão de Estudos Relativos a Navegação Aérea Internacional (CERNAI), os sete Serviços Regionais de Aviação Civil (SERAC) e o Instituto de Aviação Civil (IAC), este responsável pelos estudos e pesquisas relativas ao transporte aéreo e à infra-estrutura aeroportuária, além da coordenação de atividades referentes à instrução profissional.

Neste contexto, o IAC era o responsável, no âmbito do DAC, pela elaboração de documentos de planejamento para orientar o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária, bem como por analisar aqueles executados por empresas com a mesma finalidade, caso de planos diretores aeroportuários.

A aviação civil no Brasil vem passando por períodos de mudanças, a exemplo do que vem se desenhando no mundo, desde o início da década de 90.

As diretrizes estabelecidas na V CONAC (Conferência Nacional de Aviação Civil Comercial), realizada em outubro de 1991, apresentaram tendências de liberalização e desregulamentação da aviação civil, quando foram discutidas de forma a dar início à modernização da política de condução do transporte aéreo.

Algumas das medidas adotadas resultaram na implementação da liberalização monitorada das tarifas do transporte aéreo doméstico, promovendo a competitividade entre as empresas aéreas, e atenuando os requisitos necessários para a criação de novas empresas do transporte aéreo regular e não regular, bem como a flexibilização dos parâmetros de concessão de linhas, juntamente com a extinção da delimitação de áreas de concessão para prestação do serviço de transporte aéreo regional. Além disso, a criação de uma nova modalidade de empresas aéreas para a exploração do serviço de transporte aéreo não regular de passageiros e cargas, denominadas *charters*, modalidade que vem se consagrando como importante segmento da indústria do transporte aéreo em todo o mundo, vem beneficiando, principalmente, a indústria do turismo.

Ainda em atendimento à política de desenvolvimento do turismo, o DAC empenhou-se no favorecimento ao turismo receptivo, na sua atribuição de autorização de vôos *charters* internacionais.

Especificamente para o planejamento da infra-estrutura aeroportuária, o então Departamento de Aviação Civil, em parceria com a INFRAERO e Governos Estaduais, elaborou planos diretores e aeroviários estaduais, bem como por determinação de competência, procedeu à análise e aprovação dos primeiros, quando elaborados fora de seu âmbito.

Com a instituição do Conselho de Aviação Civil (CONAC)¹ como órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional da aviação civil, foram estabelecidas por suas resoluções importantes diretrizes para o desenvolvimento na aviação civil brasileira.

Entre suas 17 resoluções, as de números 11 e 12 tratam sobre a infra-estrutura aeroportuária, de cujas facilidades prescinde o transporte aéreo. Portanto, ainda que a concretização seja conseqüência do comportamento do mercado, para o atendimento ao transporte aéreo é imprescindível que a infra-estrutura aeroportuária ofereça uma ótima relação para o eficiente atendimento da demanda pela capacidade disponibilizada.

1. O CONAC, estabelecido pelo Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000, é órgão de assessoramento da Presidência da República para o estabelecimento da política da aviação civil, composto pelos Ministros da Defesa, presidente do Conselho, das Relações Exteriores, da Fazenda, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, do Turismo e pelo Comandante da Aeronáutica e pelo Chefe da Casa Civil da Presidência.

Neste contexto, o papel dos documentos de planejamento são instrumentos eficazes para o ordenamento dos estudos, análises e estabelecimento de diretrizes para assessorar na tomada de decisões.

A Resolução CONAC Nº 011/2003 estabelece, entre outras diretrizes, a elaboração de um Plano Aeroviário Nacional, com o papel de dispor sobre os investimentos para a infra-estrutura aeroportuária e incentivar a construção, exploração e operação dos aeródromos públicos pelo setor privado.

5.3. Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a ANAC já vinha sendo desenhada a, pelo menos, seis anos, com o objetivo de substituir o DAC, mas absorvendo suas atribuições da regulamentação e fiscalização das atividades relacionadas à aviação civil brasileira e infra-estruturas aeronáutica e aeroportuária civis, bem como nortear e executar as diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil – CONAC, onde se inclui “a suplementação de recursos para aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico”.

Como entidade da Administração Pública, vinculada ao Ministério da Defesa, com autonomia administrativa e financeira, passa a ser a autoridade de aviação civil, com sua instalação por meio do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, e está entre suas competências a aprovação dos planos diretores aeroportuários e planos aeroviários estaduais, importantes documentos norteadores do planejamento de aeroportos, bem como a concessão ou autorização da exploração dos mesmos, aprovando e fiscalizando a construção, reforma e ampliação de aeródromos, promovendo a modernização e expansão da capacidade das infra-estruturas física e operacional, para citar apenas algumas das atribuições relacionadas ao desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária.

Sua estrutura organizacional é composta por uma Diretoria, nomeada pelo Presidente da República, com mandato de cinco anos, com atuação em regime de colegiado, composta por um diretor presidente e quatro diretores, além de uma Procuradoria, uma Corregedoria, um Conselho Consultivo e uma Ouvidoria.

Tem, ainda, subordinadas à diretoria, superintendências como unidades especializadas, responsáveis por planejar, organizar executar e avaliar o conjunto de ações relativas às suas competências - de Serviços Aéreos, de Infra-Estrutura Aeroportuária, de Segurança Operacional e de Administração e Finanças -

constituídas de maneira análoga aos antigos 4 subdepartamentos do DAC, além das superintendências de Relações Internacionais, relacionada à antiga CERNAI, e a de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil, resultado da fusão do antigo Instituto de Aviação Civil e do NUICAF (Núcleo Instituto de Ciências da Atividade Física da Aeronáutica) e IFI – Instituto de Fomento e Coordenação Industrial do Comando Geral de Tecnologia Aeroespacial).

Ainda, os antigos SERAC constituem-se hoje nas 7 Gerências Regionais correspondentes.

Cabe a Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária, atuar nos assuntos pertinentes, entre outros, aos planos diretores de aeroportos, helipontos e planos aeroviários estaduais, e suas aprovações, à gestão sobre o Programa Federal de Auxílios a Aeroportos (PROFAA) e na promoção do desenvolvimento e intensificação da utilização da infra-estrutura aeroportuária.

5.4. Documentos de Planejamento para a Infra-Estrutura Aeroportuária

É fato a importância do transporte aéreo no desenvolvimento das atividades econômicas e sociais, e para viabilizar o atendimento da demanda, a disponibilidade de adequada infra-estrutura aeroportuária para seu atendimento é fundamental.

O empenho pelo estabelecimento de uma política de desenvolvimento da aviação civil pode se traduzir pela preocupação sobre uma política de estudos e planejamento constantes do transporte aéreo e da infra-estrutura aeroportuária, que estão diretamente associados.

Por definição, o aeroporto é a instalação que viabiliza o modal aéreo, capaz de processar aeronaves, seus passageiros, cargas e mala postal, que associado a outros modais de superfície oferecem acessibilidade tanto às regiões mais remotas como aos grandes centros de negócios. Mas, ao longo do tempo, podemos classificá-lo como um centro de distribuição e de serviços, onde alguns aeroportos tornaram-se verdadeiros centros comerciais, como forma de diversificar a utilização de sua infra-estrutura visando agregar receitas não aeronáuticas.

Qualquer que seja o porte da infra-estrutura aeroportuária, suas instalações têm a função de estar em conformidade com o perfil da demanda por transporte aéreo, para o que é fundamental a atenção para o planejamento de seu desenvolvimento.

O planejamento aeroportuário é ação multidisciplinar, que envolve o conhecimento das intenções dos governos, da sociedade, empresas aéreas e administrações aeroportuárias, além de outros representantes que vêem o transporte aéreo como suporte ao desenvolvimento de sua atividade e, dessa forma, é proficiente organizá-lo pela utilização de documentos de planejamento, como instrumentos capazes de estabelecer estratégias para nortear sua condução, indicando o momento e previamente estimando o montante de recursos necessários a uma intervenção, como linha mestra para um conjunto coordenado de ações, e não de projeto.

No processo de planejamento de um aeroporto existem aspectos e etapas essenciais que devem ser considerados para garantir que compreenda todos os requisitos necessários ao seu funcionamento eficiente, que vão desde os estudos socioeconômicos, avaliação das questões urbanas e ambientais até a elaboração dos estudos de demanda por transporte aéreo, de capacidade necessária à infra-estrutura aeroportuária e a concepção de todo o sistema aeroportuário, com cada um de seus componentes.

O objetivo do planejamento da infra-estrutura aeroportuária é promover a ordenada e adequada implantação dos componentes aeroportuários por meio de um conjunto coordenado de proposições para o seu desenvolvimento, dentro do sítio aeroportuário, em horizonte de longo prazo, no que concerne às instalações, como o sistema de pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, os pátios de estacionamento de aeronaves, o terminal de passageiros, de cargas e estacionamento de veículos, áreas de apoio como, por exemplo, as comissarias, a área destinada ao setor administrativo do próprio aeroporto, e, eventualmente, em algumas unidades, áreas destinadas à aviação geral.

O processo de planejamento de aeroportos, análogo ao de outros equipamentos destinados a outros modais de transporte, deve direcionar a implantação e desenvolvimento dos componentes aeroportuários de modo que cada um possa operar de maneira integrada e com a máxima eficiência no atendimento de aeronaves, passageiros e carga, oferecendo flexibilidade e, ainda que restrito em alguns sítios, a possibilidade de expansão.

As etapas do planejamento compreendem o estabelecimento prévio de procedimentos como a avaliação e escolha de um sítio aeroportuário, quando se tratar da implantação de um novo aeroporto, seja pela necessidade decorrente de uma infra-estrutura saturada, seja pela motivação decorrente da insurgência de demanda por

transporte aéreo, a coleta de dados socioeconômicos relacionados à localidade e região de influência que será servida pelo aeroporto, informações relacionadas às questões urbanas e ambientais que tenham alguma interferência sobre o sítio aeroportuário, levantamentos do histórico de demanda por transporte aéreo, quando existir, como uma das variáveis para as previsões futuras, balizadoras da determinação da capacidade necessária, indicando o dimensionamento dos componentes da infra-estrutura aeroportuária e estabelecimento de uma concepção proposta para o desenvolvimento do aeroporto.

Diante dos elevados custos que envolvem a implantação ou melhorias em unidades aeroportuárias, que vão desde a aquisição de terras à instalação de equipamentos de alta tecnologia, a visão de planejamento, ainda que concebida para horizontes de curto, médio e longo prazos, deve visualizar o máximo aproveitamento do sítio aeroportuário, como forma de estender os investimentos aplicados.

As proposições estabelecidas no planejamento não são estanques, portanto, não se dispensa sua revisão periódica, no sentido de adequar e até reorientar suas diretrizes iniciais, em função de novas perspectivas que se configurem no contexto socioeconômico, indicando um novo panorama mais ou menos favorável para o desenvolvimento do transporte aéreo.

Diante da influência que os fatores de ordem econômica representam para o desempenho do transporte aéreo é de se considerar, portanto, a importância que existe em rever, constantemente, os impactos desta influência no planejamento da infra-estrutura aeroportuária.

No que se refere à infra-estrutura aeronáutica, esta se compõe basicamente dos sistemas de navegação e controle do espaço aéreo, que tem no Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (PDESCEA) o instrumento que estabelece as diretrizes para sua condução. Para a infra-estrutura aeroportuária, referente às instalações que possibilitam as operações de pouso e decolagem das aeronaves e embarque e desembarque de passageiros e carga, o desenvolvimento tem como referência o Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil (PDSAC), em sua quarta versão que vigora desde sua aprovação pela Portaria do Comando da Aeronáutica nº 375/GM-5, de 27 de maio de 1997.

O PDSAC estabelece as estratégias, programas e projetos para o desenvolvimento dos componentes operacionais e demais facilidades necessárias ao

adequado funcionamento da infra-estrutura aeroportuária, compatível com a evolução do transporte aéreo civil do Brasil.

No que diz respeito ao que consta no IV PDSAC como programas, projetos e atividades para o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária, está prevista a elaboração e/ou atualização do planejamento aeroportuário por intermédio de documentos de planejamento, representados pelo Plano Aeroviário Nacional, cuja finalidade é estabelecer o planejamento estratégico do sistema aeroportuário nacional, pelos Planos Aeroviários Estaduais, Planos Diretores de Sistemas Metropolitanos de Aeroportos e Planos Diretores Aeroportuários.

Foi por intermédio do IAC que o DAC elaborou alguns dos principais documentos de planejamento, mais especificamente, os Planos Aeroviários Estaduais, Planos de Desenvolvimento Aeroportuário e Planos Diretores Aeroportuários, com o propósito de promover, conduzir e prover o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária brasileira, de condições físicas e operacionais adequadas ao atendimento do transporte aéreo.

5.4.1 Plano Aeroviário Estadual - PAE

Por meio da celebração de convênios com os Governos Estaduais, o IAC executou os Planos Aeroviários Estaduais (PAE) para os 26 estados da federação, tendo realizado, até fevereiro de 2006, a revisão de 12 deles.

O PAE tem por finalidade estabelecer uma rede estadual de aeroportos, que contribua para acessibilidade e desenvolvimento de regiões remotas, bem como para definir unidades aeroportuárias que venham alimentar outros aeroportos, inclusive os localizados nos grandes centros metropolitanos e capitais brasileiras, possibilitando uma maior dimensão da integração nacional via transporte aéreo.

É, ainda, o documento de planejamento utilizado como parâmetro para a priorização de recursos financeiros provenientes de parte do Adicional de Tarifas Aeroportuárias (ATAERO), criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, conduzido pelo Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), instituído pela Lei nº 8.399, de 07 de janeiro de 1992, cuja finalidade é contribuir com subsídios para a implantação, melhoria e reaparelhamento de aeródromos e aeroportos brasileiros.

O PAE classifica os aeroportos selecionados para compor a rede estadual como regionais, que apresentam demanda para o transporte aéreo regular e/ou, ainda, potencial econômico para que esta venha a se consolidar, atuando como aeroportos

capazes de promover ligação com os principais centros metropolitanos e capitais; locais, que se destinam à operação da aviação não regular de pequeno porte, possibilitando descongestionar a aviação geral de outros aeroportos, existindo como conseqüência e induzindo à atividade econômica local e de sua área de influência e os complementares, que não apresentam demanda para o transporte aéreo regular, mas tem a função de servir como apoio às localidades de difícil acesso e a projetos de desenvolvimento.

Existem, ainda, os aeroportos classificados como turísticos, cuja principal motivação para sua inclusão na rede de aeroportos estaduais, e conseqüente implantação ou melhoria da infra-estrutura existente, está relacionada ao atendimento à atividade turística, decorrente do potencial desta como principal fonte geradora de desenvolvimento econômico da própria localidade e regiões vizinhas. Cabe ressaltar, no entanto, que apesar de ter como principal função o atendimento ao movimento de vôos de caráter predominantemente turístico do segmento não regular do transporte aéreo, considera-se que possa se consolidar neste aeroporto o movimento da aviação regular.

5.4.2 Plano de Desenvolvimento - PDes

O Plano de Desenvolvimento (PDes) poderá ser elaborado em caráter preliminar aos Planos Diretores Aeroportuários e em consonância com o planejamento estabelecido pelos Planos Aeroviários Estaduais.

Atualmente sua elaboração tem sido motivada pela necessidade de atualização das diretrizes de planejamento previamente estabelecidas nos PAE para um determinado aeroporto, portanto uma revisão de caráter pontual, em virtude de ter se configurado um novo ambiente socioeconômico que venha a redirecionar estas diretrizes, anteriormente à necessidade de revisão geral de todo o documento.

Verifica-se que, para alguns estados, a motivação para elaboração do PDes está relacionada aos aspectos que somam as estratégias e estudos para o desenvolvimento da atividade turística em localidades com este potencial, com o transporte aéreo como fomentador de seu desenvolvimento.

Com esta conotação de um novo panorama se configurando para o desenvolvimento de certas localidades que tiveram, ou não, um planejamento previamente definido para a implantação ou melhoria de uma unidade aeroportuária, já foram elaborados os documentos inicialmente intitulados Planejamento Aeroportuário

para Regiões Turísticas Brasileiras, para Maragogi (AL), São Raimundo Nonato (PI), Guarapari (ES) e Bonito (MS), bem como os Planos de Desenvolvimento para os Novos Aeroportos de Vacaria e Região das Hortênsias (RS) e Goiás (GO).

5.4.3 Plano Diretor Aeroportuário - PDir

O Plano Diretor Aeroportuário constitui-se no documento elaborado para definir diretrizes para a implantação e o desenvolvimento da unidade aeroportuária baseadas em estudos específicos de demanda por transporte aéreo, estabelecendo metas de planejamento para horizontes de curto, médio e longo prazos.

No âmbito do DAC, o IAC foi responsável pela elaboração de diversos Planos Diretores para os aeroportos administrados pela INFRAERO. Com o lançamento da NSMA 58 – 146, Norma para Elaboração, Revisão, Aprovação e Tramitação de Planos Diretores Aeroportuários, de 06 de dezembro de 1994, houve uma descentralização da elaboração desses documentos, o que ofereceu maior flexibilidade para que se articulasse a execução dos mesmos por parte de outras instituições.

Por solicitação dos Governos Estaduais, o IAC elaborou recentemente Planos Diretores Aeroportuários de maneira análoga aos PDes supramencionados, ou seja, associando a necessidade do planejamento da infra-estrutura aeroportuária ao planejamento da atividade turística, neste caso, com perspectivas devidamente consolidadas por estudos específicos que se constituíram como indicadores tanto do potencial turístico regional, quanto da verificação da demanda por transporte aéreo, que venha a atender e contribuir com o desenvolvimento regional.

Destacam-se, neste sentido, os Planos Diretores Aeroportuários para o Aeroporto de Porto Seguro-BA, para o Novo Aeroporto Regional da Costa Dourada – Maragogi/AL, Plano Diretor para o Aeroporto de Lençóis-Chapada Diamantina/BA, e o Plano Diretor para o Aeroporto de São Raimundo Nonato-PI.

Com referência aos documentos de planejamento apresentados, elaborados no âmbito da autoridade da aviação civil, chama atenção a ênfase dada pelo estado da Bahia em valer-se dos mesmos para importantes regiões turísticas para o estado, o que o destaca, principalmente, entre os estados da Região Nordeste por valorizar a orientação para o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária.

Sem mencionar o Plano Diretor do Aeroporto de Salvador (PDIR/SBSV/11-89), elaborado em 1989 pela, então Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-estrutura Aeroportuária (CECIA), depois IAC, em convênio com a INFRAERO, o

Governo do Estado da Bahia, por intermédio do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes (DERBA) da Secretaria de Infra-Estrutura de Transportes (SEINFRA), teve, além dos mencionados Planos Diretores para os Aeroportos de Porto Seguro e Lençóis, a revisão do Plano Aeroviário do Estado da Bahia (PAEBA/02), que será abordado no Capítulo 6.

Conforme tratado no Capítulo 4, sobre os recursos do PRODETUR-NE para os aeroportos da Região Nordeste (35,7% do total), o estado da Bahia foi contemplado com 47% do montante destinado a este componente, com investimentos aplicados na expansão e melhorias dos aeroportos de Salvador, Porto Seguro - este o segundo principal destino turístico do estado - e na construção do Aeroporto de Lençóis, como forma de dinamizar a atividade turística pelas atrações para o desenvolvimento do ecoturismo na região da Chapada Diamantina.

Diante das ações tomadas dentro do PRODETUR-NE e do próprio estado da Bahia a respeito da aplicação de investimentos e elaboração de planejamento para aeroportos em regiões turísticas, fica evidenciada que o estado valoriza o transporte aéreo à serviço do turismo.

Capítulo 6

**ESTADO DA BAHIA: POLÍTICAS EM PROL DA ATIVIDADE
TURÍSTICA**

6. ESTADO DA BAHIA: POLÍTICAS PÚBLICAS EM PROL DA ATIVIDADE TURÍSTICA

6.1. Considerações Iniciais

O Governo do Estado da Bahia vem empreendendo esforços contínuos para consolidar o turismo como fomento para o desenvolvimento socioeconômico no estado, por sua capacidade de multiplicar seus benefícios, podendo-se usar como exemplo a implantação e ou melhoria de infra-estrutura para atendimento ao turismo, convertendo-se em proveito para a população local.

O planejamento estratégico do estado tem como uma das principais metas o desenvolvimento turístico sustentável, por intermédio da aliança das esferas de governo, de empresas privadas e da sociedade, visando elevar a participação da renda gerada pelo turismo no PIB estadual.

Com este objetivo, fica claro que para realizar o desenvolvimento turístico são necessárias ações nas áreas de planejamento e infra-estrutura e o acompanhamento e seguimento dessas ações, entre elas, apontando sempre a preocupação com a infra-estrutura de transportes, citando a melhoria e ampliação de sua rede rodoviária, bem como a necessidade de adequação dos aeroportos nas Zonas Turísticas estabelecidas no Estado.

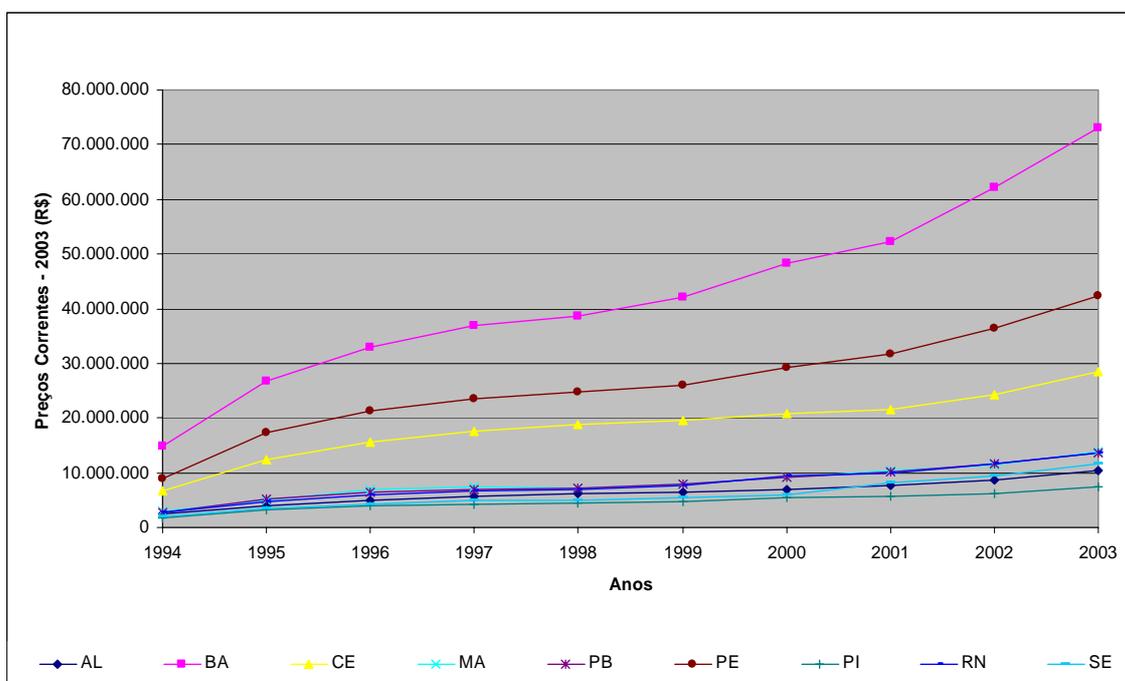
Os motivos que levaram à escolha do estado da Bahia, para ser analisado como estudo de caso, deve-se ao fato de que se trata de um Estado que vem empreendendo esforços contínuos, marcadamente a partir da década de 90, em prol do desenvolvimento da atividade turística e de ter importantes documentos de planejamento elaborados, não só, mas também, com vistas ao planejamento integrado do turismo e da infra-estrutura aeroportuária.

O estado da Bahia ocupa uma área de 564.273,00 km², que corresponde a 36% da região nordeste e 6,6% do território nacional, com uma população de 13.066.910 hab (Censo IBGE, 2000), a maior entre os estados da Região Nordeste e a quarta maior entre todos os estados da federação, além da maior extensão litorânea - 1.100 km.

É a sexta economia do país, com um PIB de R\$ 73,1 bilhões em 2003, representando cerca de 4,7% do PIB nacional, o primeiro da Região Nordeste, onde contribuiu com 34% do total do PIB regional, seguido de Pernambuco, com 19%.

O gráfico 6.1 a seguir apresenta a evolução do PIB dos estados da Região Nordeste no período de 1994 a 2003, onde se evidenciam as curvas de crescimento dos estados da Bahia, Pernambuco e Ceará.

Gráfico 6.1 – Evolução do PIB nos Estados da Região Nordeste – 1994 a 2003



Fonte: IPEA/IBGE

De acordo com o documento *Século XXI – Consolidação do Turismo - Estratégia Turística da Bahia (SCT-BA, 2005)*, baseado em estimativas da Secretaria de Cultura e Turismo do Estado (SCT-BA), a participação da renda gerada pelo turismo no PIB estadual passou de 4% em 1991 para 7,9% em 2004, o que significa um bom desempenho e boas perspectivas de desenvolvimento econômico, nos patamares do que apresenta o *World Travel and Tourism Council (WTTC)* para a América Latina, cuja participação do turismo na economia corresponde a 7,6%. Vale lembrar que a mesma instituição afirma que para o Brasil, a participação prevista para 2005 é de 3,1% do PIB Turismo no PIB Nacional.

Atualmente, Salvador é a terceira cidade mais visitada no Brasil, de acordo com o Anuário Estatístico da EMBRATUR (2004), com 15,8% dos turistas internacionais, atrás de São Paulo (18,5%) e Rio de Janeiro (36,9%). Enquanto, pela mesma fonte, ocupava em 1995 a 6ª posição, visitada por 8,8% dos turistas estrangeiros, atrás do Rio de Janeiro (41,8%), São Paulo (19,9%), Foz do Iguaçu (16%), Florianópolis (11,4%) e Porto Alegre (9,7%).

6.2. Política de Desenvolvimento da Atividade Turística no Estado

6.2.1 Histórico

As iniciativas pelo desenvolvimento da atividade turística no estado começaram na década de 50, quando em 1951 foi instituída uma taxa municipal de turismo em Salvador, como fonte de arrecadação para reinvestimento.

A partir de então, até meados da década de 60, outras iniciativas como a criação do Conselho de Turismo de Salvador e da Diretoria Municipal de Turismo, com o objetivo de monitoramento e análise, além da elaboração de um Plano Municipal de Turismo, também já demonstravam a dinâmica em prol do turismo, com vistas a estabelecer uma política de incentivo e organização pela atividade como bem econômico.

Em 1966 foi criada a Secretaria Estadual de Assuntos Municipais, a qual estava ligado um Departamento de Turismo, mas foi em 1968 que ocorreu a criação da BAHIATURSA S. A., denominada Hotéis de Turismo do Estado da Bahia; na ocasião com a finalidade de construir, ampliar e administrar hotéis e pousadas no estado, que, posteriormente, teve como responsabilidade implementar a política de turismo, passando a Empresa de Turismo da Bahia S. A., em 1973.

Em 1995 foi criada a Secretaria da Cultura e Turismo (SCT), que com a atuação da Superintendência de Investimentos em Pólos Turísticos (SUINVEST), estabelecida a partir de 2003, se constituiu como unidade gestora e executora do Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia (PRODETUR-BA), análogo ao PRODETUR/NE.

Destaca-se, ainda segundo a SCT, a parceria com a esfera federal com o convênio firmado com a EMBRATUR – na época Empresa Brasileira de Turismo, atual Instituto Brasileiro do Turismo - em 1976, com a finalidade de dinamizar as ações em prol do turismo no estado, e pela captação de vôos internacionais, já desde 1979, com a participação do estado em feiras internacionais, via estratégia promocional adotada pela EMBRATUR.

6.2.2 Ações Empreendidas pelo Governo do Estado

Pelo desenvolvimento da atividade turística nota-se uma preocupação constante em divulgar o produto turístico, tanto no mercado nacional como no internacional, na participação de eventos, proporcionando contatos com operadores e

agentes de viagens, empresas aéreas e investidores potenciais, considerando que estes diversos atores são fundamentais para captação do turista, quer seja explorando o turismo de lazer ou o turismo de negócios, visando a consolidação do crescimento da atividade, com perspectivas otimistas e promissoras para o desenvolvimento econômico.

As ações do estado da Bahia têm como meta consolidá-lo, tanto no mercado internacional como nacional, como o principal destino turístico brasileiro, ao que se pode considerar uma meta audaciosa.

Ao promover o turismo local, o estado da Bahia evoca ser o berço da história do Brasil, quando, em 1500, os portugueses desembarcaram em Porto Seguro, celebrando a primeira missa na Coroa Vermelha, entre Porto Seguro e Santa Cruz de Cabralia, lembrando as raízes da cultura brasileira.

A própria Secretaria da Cultura e Turismo (SCT-BA), através de sua página na INTERNET, divulga como oportunidades de investimentos informações sobre áreas a venda nos municípios das regiões turísticas para fins de negócios turísticos.

Percebe-se que o estado tem um planejamento estratégico vigoroso em torno do turismo, conduzido por intermédio da SCT-BA, ciente e confiante das potencialidades de desenvolvimento provenientes da exploração dos recursos turísticos de que possui, o que vem destacando a Bahia como um dos importantes portões de entrada no País e um dos principais destinos para o turista nacional, sendo o Aeroporto Internacional de Salvador o sexto colocado entre os aeroportos administrados pela INFRAERO (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária), no movimento de passageiros.

Com o objetivo de aumentar o fluxo turístico no Estado e torná-lo o portão de entrada da Região Nordeste, o governo busca captar vôos internacionais, ampliando e desenvolvendo alianças com empresas aéreas nacionais e internacionais, considerando que seus mercados alvo principais são Argentina, Uruguai e Chile, no Cone Sul e Alemanha, Espanha, França, Itália e Portugal, na Europa, além dos Estados Unidos e Canadá.

6.2.3 Fluxo Turístico e PIB Turismo

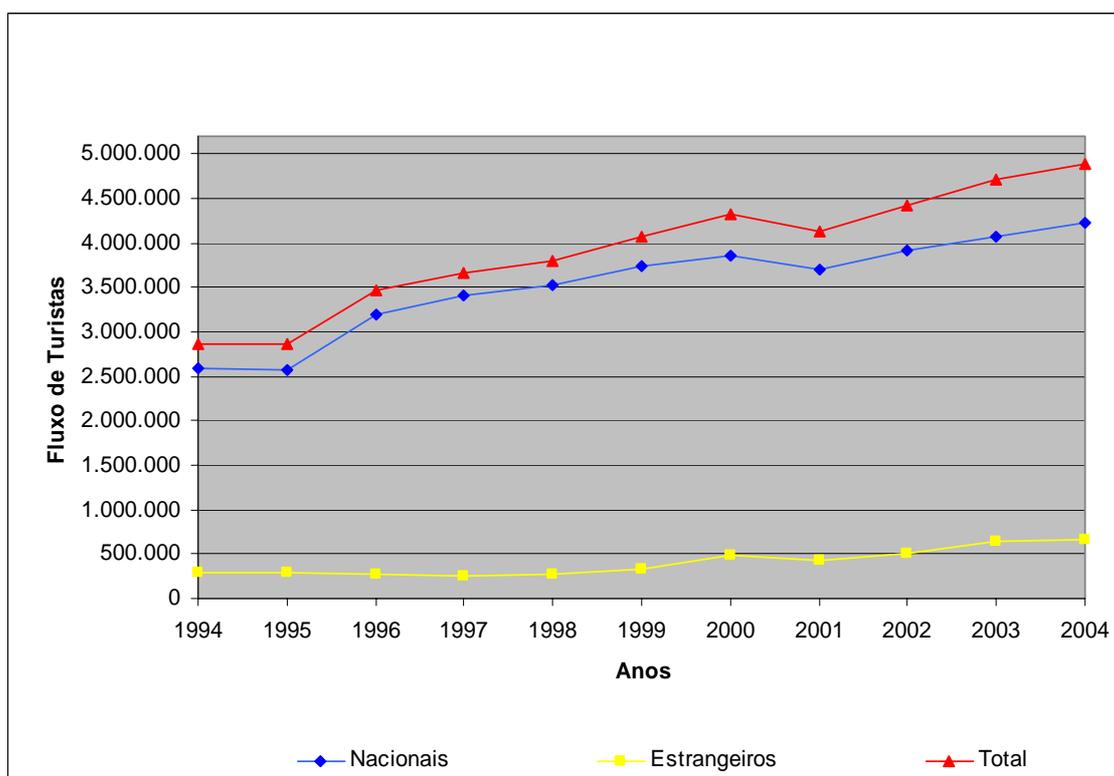
A década de 90 trouxe a estratégia de desenvolvimento do turismo no Estado de forma descentralizada, estabelecendo produtos turísticos diversificados de acordo com as características regionais.

A SCT-BA apresenta diversos indicadores de desempenho do turismo, com uma série histórica de 1991 a 2004, como números de hóspedes nacionais e estrangeiros registrados nos meios de hospedagem, taxa de ocupação nas unidades hoteleiras, fluxo turístico, participação da renda por turismo no PIB do Estado, entre outros, constituindo-se em importante fonte de informação e orientação para o planejamento.

Cabe destacar que a SCT-BA descreve a metodologia aplicada, que utiliza como principais indicadores a taxa de ocupação e o fluxo de hóspedes por meios de hospedagem, segundo critérios do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR). As informações foram extraídas dos Boletins de Ocupação Hoteleira (BOHs), que traduzem o quantitativo do fluxo turístico e da ocupação de Unidades Habitacionais (UHs) e das Fichas Nacionais de Registros de Hóspedes (FNRHs), com informações que permitem traçar o perfil do turista nos meios de hospedagem (MHs).

A fim de ilustrar o crescimento da atividade turística no estado da Bahia, serão apresentados dados estatísticos relacionados ao fluxo turístico e a participação do turismo em sua economia, bem como as informações considerando as principais localidades para o turismo baiano identificadas pela SCT-BA - Salvador, Porto Seguro, Ilhéus, Valença/Morro de São Paulo, no litoral e Lençóis, na Chapada Diamantina – neste caso como dados projetados, segundo a metodologia utilizada, como forma de demonstrar a evolução da atividade no Estado num período de dez anos, de 1994 a 2004.

O gráfico 6.2, a seguir, mostra a evolução do fluxo total de turistas no Estado, entre 1994 e 2004, onde houve um aumento de 70,5% no fluxo total no período (de 2.872.108 para 4.897.000), com acréscimo de mais de 63,5% para o fluxo nacional (2.588.083 para 4.232.780) e superior a 133% para o fluxo de estrangeiros (284.025 para 664.220).

Gráfico 6.2 – Fluxo de Turistas no Estado da Bahia – 1994 a 2004

Fonte: SCT-BA

Considerando o ano de 2004, segmentando o fluxo nacional (4.232.780 turistas), que correspondeu a mais de 86,5% do fluxo total (4.897.000 turistas), e do internacional (664.220 turistas), cabe destacar que entre 1994 e 2004 a participação do fluxo de estrangeiros no fluxo total passou de cerca de 8,8% para 13,5%.

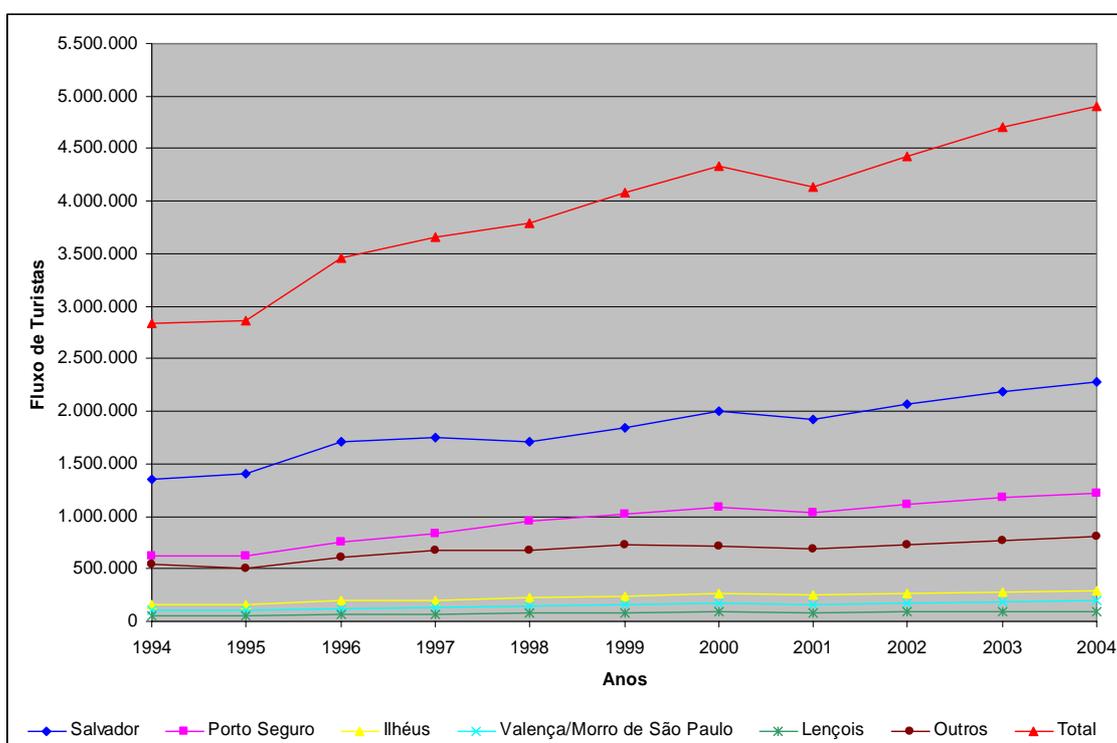
Ainda com referência às estatísticas da SCT-BA para o ano de 2004 a capital do Estado, Salvador, deteve 46,56% do fluxo total de turistas. Entre os turistas estrangeiros, a maior parcela correspondeu aos italianos, com 18%, seguidos dos portugueses, com 14,9%. Entre os 10 países listados na estatística, 7 são europeus (Itália, Portugal, Espanha, França, Alemanha e Holanda), com os Estados Unidos respondendo por 10,4% dos turistas e a América do Sul representada por Argentina e Chile, correspondendo, respectivamente, a 8,3 e 3,5% dos turistas estrangeiros.

Para o fluxo nacional, a maior parcela correspondeu ao fluxo intra-estadual, com 29,5% dos turistas, seguido dos pólos emissores de São Paulo (17,4%), Sergipe (11,2%) e Rio de Janeiro (10,2%), além de constarem os estados de Pernambuco, Minas Gerais, Alagoas, Paraná, Rio Grande do Sul e Ceará, e o Distrito Federal, onde a participação dos mesmos varia entre 1,9 e 5,4%.

Considerando o perfil do turista na cidade de Salvador, na análise do fluxo total, o motivo de viagem apresentado é de caráter de lazer para 36,3%, negócios, congressos e convenções para 31,8% e visita a parentes e amigos para 20,10%. Tomando apenas o turista nacional, estes percentuais não são muito diferentes, porém, para o turista estrangeiro, 74,3% visitaram Salvador a lazer.

Ainda com referência ao fluxo turístico do Estado, o gráfico 6.3, a seguir, mostra a evolução nos principais destinos turísticos entre 1994 e 2004.

Gráfico 6.3 – Fluxo de Turistas nos Principais Destinos Turísticos do Estado da Bahia – 1994 a 2004



Fonte: SCT-BA

Notadamente, Salvador, a capital, é o principal destino turístico no Estado, com 46% do fluxo total de turistas, seguido de Porto Seguro, com 25% e Ilhéus, Morro de São Paulo/Valença e Lençóis, cada um desses destinos com, respectivamente, 6, 4 e 2%, demonstrando um baixo poder de captação do turista, apesar de reconhecida atratividade.

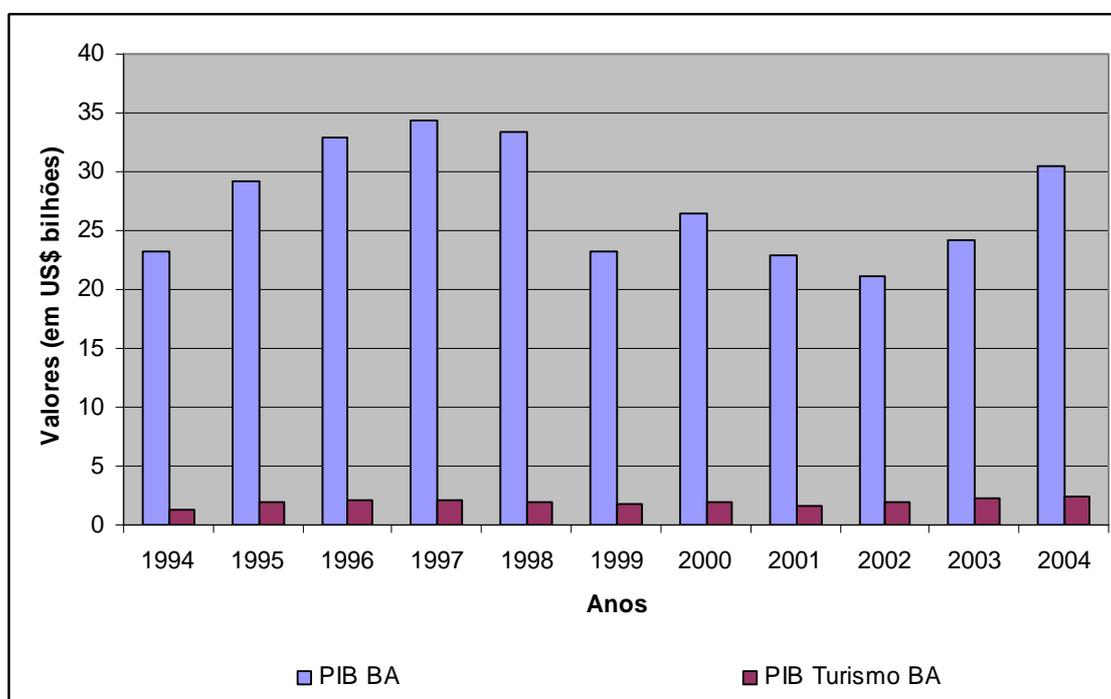
Ainda com referência ao ano de 2004, a receita do turismo no Estado alcançou cerca de R\$ 3,2 milhões, dos quais 38,12% do total correspondente à receita

gerada pelo turista estrangeiro, tendo propiciado a criação de, aproximadamente 600 mil empregos, sendo cerca de 110 mil diretos e 490 mil indiretos.

Ainda que a diversidade das atividades produtivas seja mais significativa para o desempenho econômico, não se pode deixar de considerar o quanto representa a contribuição da renda do turismo, agregando valor.

O gráfico 6.4, a seguir, mostra a evolução do PIB baiano entre 1994-2004, período em que a contribuição da renda do turismo na economia do estado da Bahia passou de 5,45% para 7,9%, com destaque para os anos de 2002 e 2003, onde a participação PIB Turismo no PIB Estadual foi de 8,82 e 9,37%, respectivamente.

Gráfico 6.4 – PIB Estadual e PIB Turismo na Bahia – 1994 a 2004



Fonte: SCT-BA

6.3. Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia - PRODETUR-BA

6.3.1 Introdução

Na década de 90 a atividade turística começa a tomar um contorno mais definido como indutora do crescimento econômico, sendo a Região Nordeste o destino turístico de grande atratividade para o mercado nacional, sendo o estado da Bahia considerado o de maior destaque entre os 9 estados na região.

O PRODETUR-BA, iniciado em 1991, antecede o PRODETUR/NE, segundo consta junto à SCT-BA. No entanto, é claramente identificada a consonância entre os mesmos, onde o estado acompanha as iniciativas, diretrizes e programas orientados na esfera federal, tendo como objetivos principais, consolidar os destinos turísticos, de forma que venham impulsionar o desenvolvimento econômico e social nas diferentes regiões do estado, atraindo investimentos e gerando renda para a população local e, principalmente, numa nova fase, assegurar que os governos municipais venham a se capacitar para a gestão do turismo, de modo a atuar com o propósito de atingir como meta a sustentabilidade.

Os recursos financeiros provenientes do programa, oriundos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco do Nordeste do Brasil (BNB), junto a outras fontes como contrapartida do Estado e outras ainda na esfera do Governo Federal, proporcionaram intervenções voltadas para o fortalecimento da infra-estrutura turística que vão desde a implantação ou melhorias na infra-estrutura básica (saneamento, redes de água e esgoto, energia elétrica), até a recuperação do patrimônio histórico, ações de proteção ambiental e, ainda, na infra-estrutura de transportes, oferecendo, assim, padrão de qualidade aos equipamentos turísticos.

6.3.2 PRODETUR-BA e as Associações com o PRODETUR/NE

O PRODETUR-BA teve sua primeira fase encerrada em 2002, tendo promovido o incentivo ao setor privado, por meio de ações que contribuíram para a melhoria da infra-estrutura básica e de transportes, favorecendo a implantação de equipamentos e serviços voltados para o incremento do turismo.

A Costa do Descobrimento foi a região do Estado inicialmente selecionada para participar do PRODETUR/NE, uma tendência natural, haja vista o peso de Porto

Seguro como 2º principal destino turístico do Estado depois de Salvador, tendo sido objeto de estudos com vistas a oferecer um panorama dos impactos do programa sob o ponto de vista socioeconômico e ambiental, o que, mais uma vez, denota a representatividade do estado da Bahia no referido programa.

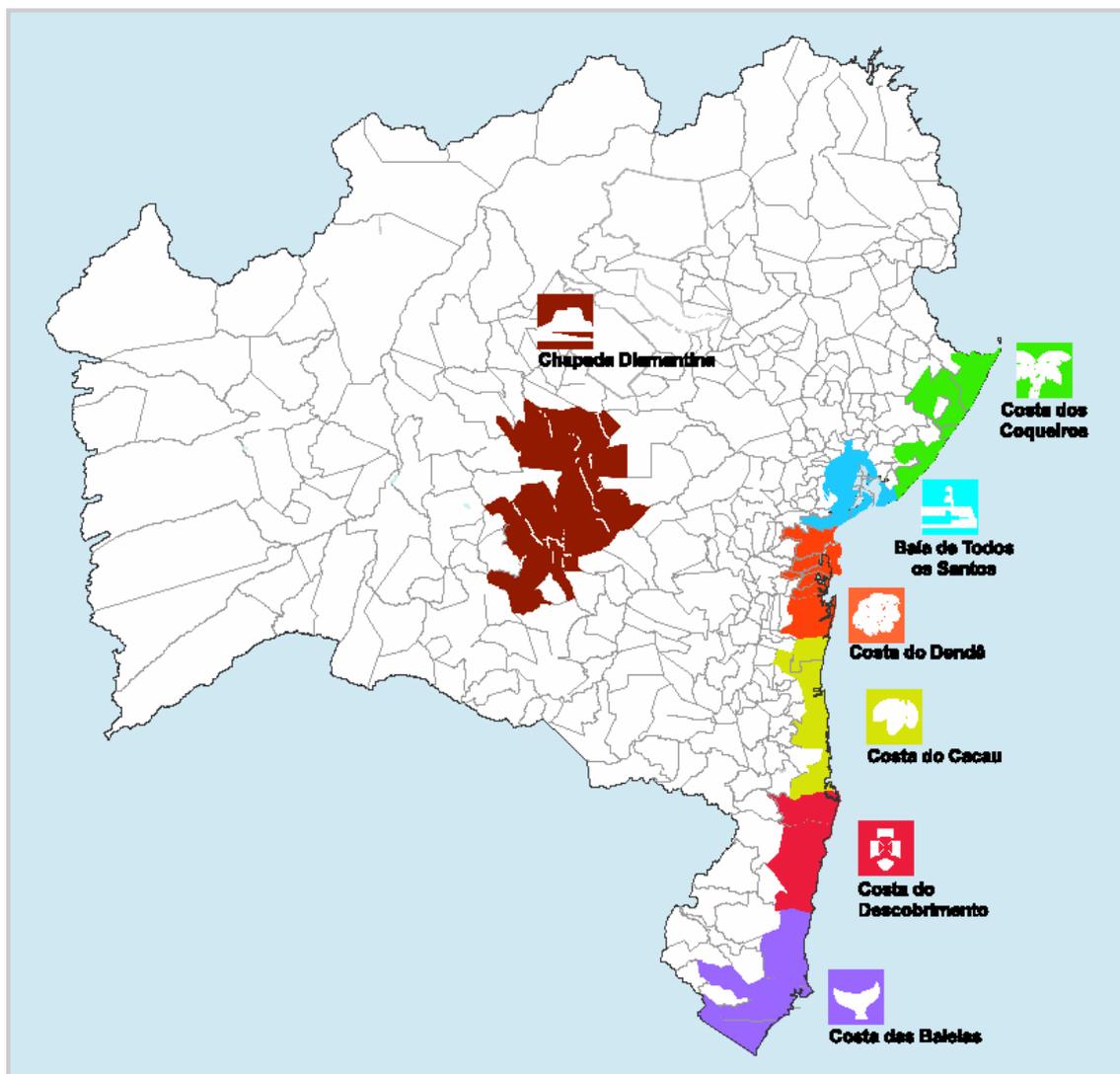
Conforme mencionado no Capítulo 4, o estado da Bahia serviu de base para avaliação do PRODETUR/NE, em sua primeira fase, com a análise do Pólo do Descobrimento, tendo em vista o volume de investimentos aplicados, que totalizaram quase US\$ 380 milhões, dos quais US\$ 84 milhões provenientes do Programa, bem como outras fontes de recursos financeiros, tanto do setor público, o estado contribuindo com US\$ 50 milhões, como o setor privado, com investimentos entre 1995 e 2001 somando US\$ 242 milhões (Relatório Final PRODETUR, BNB, 2005).

Ainda, com relação ao total investido, 37% foram destinados aos aeroportos, onde os do estado da Bahia foram contemplados com 47% do total referente ao componente (17,35% do total geral dos recursos aplicados).

Entre os 14 PDITS já elaborados no contexto do PRODETUR/NE II, conforme mencionado no Capítulo 4, com 12 aprovados até janeiro de 2006, o que permite a contratação de subempréstimos, o estado da Bahia foi contemplado com os primeiros desembolsos do mencionado Programa, para favorecimento à capacitação profissional da Costa do Descobrimento, fortalecimento da SUINVEST, órgão gestor do turismo no estado, além de obras de restauração e implantação de bens culturais.

Entre os 14 Pólos Turísticos (Capítulo 4, Figura 4.5) estabelecidos no PRODETUR/NE II, 4 estão no estado da Bahia, correspondentes as 7 Zonas Turísticas iniciais do Estado, onde o Pólo do Descobrimento compreende os 8 municípios das Zonas Turísticas da Costa do Descobrimento e da Costa das Baleias; o Pólo Chapada Diamantina, que engloba os Circuitos do Ouro, do Diamante e Chapada Norte e o Pólo Salvador e Entorno, correspondente às Zonas Turísticas da Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros.

Figura 6.1 – Pólos Turísticos PRODETUR/NE nas Zonas Turísticas do Estado da Bahia



Fonte: SCT-BA

O PRODETUR-BA, sob a responsabilidade da SCT-BA, tem como gestora e executora do programa a Superintendência de Investimentos em Pólos Turísticos (SUINVEST), representante junto ao PRODETUR/NE.

Consta que o PRODETUR-BA associou-se a este programa federal como mais uma fonte de captação de recursos financeiros, além de outras estabelecidas diretamente com a esfera estadual, como o Banco Mundial (BIRD), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Caixa Econômica Federal e EMBRATUR, e fontes do próprio Governo do Estado, o que demonstra uma sólida base para investimentos.

Sua implementação é uma ação conjunta das esferas federal, estadual e municipal, buscando, também, o apoio da iniciativa privada.

Entre os investimentos públicos realizados entre 1991 e 2002, o Estado destaca como os de grande relevância, entre outros, os aplicados na ampliação e recuperação do Centro de Convenções de Salvador e a construção dos Centros de Eventos Múltiplos de Ilhéus e Porto Seguro, empreendimentos destinados à captação de eventos e negócios, na intenção de proporcionar infra-estrutura capaz de atrair este segmento do turismo para o estado.

Ainda em decorrência da associação ao PRODETUR/NE, ampliaram-se as possibilidades de investimentos em infra-estrutura, para o que o estado destaca os investimentos direcionados, prioritariamente, às obras nos aeroportos de Porto Seguro, Salvador, esta concluída em 2002, Ilhéus e a construção dos aeroportos de Lençóis, na Chapada Diamantina, destino com vocação para o eco-turismo, e do de Valença, como facilitador do acesso à Ilha de Itaparica onde está instalado o primeiro empreendimento brasileiro do Club Med, além de incrementar o turismo e a economia de toda a Costa do Dendê.

Desta forma, evidencia-se que, no tocante à infra-estrutura de transportes, com o objetivo de oferecer mais ofertas de destinos turísticos, a implantação, melhoria e ampliação de aeroportos proporcionaram ao Estado buscar captação de novos vôos domésticos e internacionais.

Atribui-se aos investimentos públicos, mormente a implantação do Aeroporto de Lençóis, a elevação da Zona Turística da Chapada Diamantina de quinta para terceira colocada, seguindo as Zonas Turísticas da Baía de Todos os Santos, que inclui a capital, Salvador, e a da Costa dos Coqueiros, onde está contido Porto Seguro.

Cabe destacar, ainda, a menção do Governo do Estado quanto ao Plano de Referência Urbanístico-Ambiental (PRUA) de Tanquinho, no Município de Lençóis, elaborado após a implantação do aeroporto, como suporte ao desenvolvimento urbano do povoado, concomitantemente à elaboração do Plano Diretor do Aeroporto de Lençóis (IAC, 2000), em atendimento às políticas de uso do solo relativas às operações aeronáuticas, bem como às exigências do transporte rodoviário.

Considerando, por exemplo, a atividade fim do turismo de eventos, segmento que o Estado considera muito importante para preencher os períodos de média e baixa estação, que, segundo a SCT-BA, corresponde a cerca de 32% do fluxo de

turistas em Salvador, o apoio da infra-estrutura aeroportuária a seu serviço torna os destinos turísticos mais favoráveis, por propiciar ligação rápida com as regiões emissoras.

Para a nova fase do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE II) estão previstos recursos financeiros de US\$ 800 milhões para os pólos turísticos de Salvador, Litoral Sul e Chapada Diamantina, destacando-se que para cada dólar investido em infra-estrutura a iniciativa privada investe US\$ 2,5 em novas obras. O resultado da participação das instâncias federal, estadual e municipal tem se convertido em melhoria na infra-estrutura de transportes, energia, saneamento básico, recuperação do patrimônio histórico e urbanístico, o que motiva e atrai a implantação de grandes empreendimentos hoteleiros por parte da iniciativa privada.

Numa segunda fase do PRODETUR-BA, correspondendo, também, à segunda fase do PRODETUR/NE, tendo como objetivo firmar a atividade turística no estado como principal elemento para o desenvolvimento econômico e social, o Governo do Estado, por intermédio da SCT lançou o documento “Século XXI: Consolidação do Turismo” (SCT-BA, 2005), que apresenta as estratégias do Estado para o período 2003-2020.

A partir deste documento, foram incluídas 4 novas Zonas Turísticas às 7 existentes na primeira fase do PRODETUR-BA, de forma a estabelecer uma organização geográfica do planejamento e do desenvolvimento do turismo no estado. Inicialmente, das sete, seis estavam localizadas na costa e apenas uma (Chapada Diamantina) na região central (ver Figura 6.1).

As novas Zonas Turísticas (Figura 6.2) - Caminhos do Oeste, Lagos do São Francisco, Caminhos do Sertão e Vale do Jiquiriçá – demonstram, nesse prosseguimento, que o intuito é explorar as potencialidades do interior como forma de dinamizar o turismo em todo o seu território, indo além da vocação natural de atratividade da costa, a maior extensão entre os estados brasileiros costeiros, com 1.100 km.

Esta estratégia teve como objetivo orientar uma política para “espaços/produtos”, destacando a regionalização do turismo baiano, onde cada zona turística prima pela exploração de seus atrativos naturais.

Figura 6.2 – Zonas Turísticas do Estado da Bahia – Nova Geografia 2003-2020



Fonte: Site SCT

São 115 municípios, que compreendem um total de cerca de 7 milhões de habitantes, o que corresponde a 51% da população total do Estado, destacando-se que a população da capital, Salvador, equivale a 37 % entre os municípios citados (2,7 milhões de habitantes).

De acordo com informações da SCT, o total de investimentos públicos nas Zonas Turísticas, incluindo o PRODETUR/NE, entre concluídos, em execução e em projeto, no período de 1991 e 2020 chegará a um total de US\$ 3,3 bilhões, e mais US\$ 7 bilhões em investimentos privados no mesmo período.

O estado da Bahia vem perseguindo e alcançando os objetivos pelo crescimento do turismo com alianças além da esfera pública, conquista que se deve, certamente, não só ao empenho em promover o turismo, mas em assumir compromissos, atraindo investidores nacionais e internacionais, em decorrência de se firmar pela confiabilidade e credibilidade.

No passado, atribuía-se à precariedade de mão-de-obra e oferta hoteleira, bem como à deficiência dos acessos aéreo e rodoviário o baixo desempenho da atividade turística, apesar da preocupação com a organização política do setor, fato que, para os dias de hoje, apresenta uma nova paisagem, haja vista os grandes empreendimentos hoteleiros instalados e a serem implantados por iniciativa de importantes grupos estrangeiros que estão se fixando no estado.

Como apresentado no documento Século XXI, da SCT-BA (2005), são 3.029 empreendimentos hoteleiros, totalizando 168 mil leitos. Estão previstos ou em implantação outros 43 novos empreendimentos, distribuídos nas 11 Zonas Turísticas (Figura 6.2).

O Governo do Estado procura trazer a parceria do setor privado com incentivos para a implantação de projetos turísticos, não só de grandes redes hoteleiras, mas de parques temáticos e restaurantes, onde conta com o Programa de Captação de Investimentos Privados e o Programa de Atendimento Empresarial, ambos na esfera da SUINVEST/SCT-BA. Nesta condição, se o destino/região turística conta com a infra-estrutura de transportes, torna-se mais atraente para os investidores, na certeza de poder captar um maior fluxo turístico.

6.3.3 O Transporte Aéreo Associado às Ações pelo Turismo no Estado da Bahia

De um modo geral, o sistema de transportes do Estado é bastante relevante para seu desenvolvimento econômico, por sua capacidade de escoar produção e promover acessibilidade. Em decorrência, o transporte aéreo também vem se expandindo nos últimos anos, pressionando as necessidades de infra-estrutura aeroportuária.

Considerando os principais mercados emissores, entre as metas a serem perseguidas, destaca-se a constante preocupação do Estado em atrair mais vôos internacionais e, portanto, mais uma vez se faz notar a importância da oferta da infra-

estrutura aeroportuária, como forma de oferecer maior acessibilidade, possibilitando a utilização do modal aéreo.

Diante das distâncias dentro do próprio estado e da necessidade de se proporcionar a ligação com importantes pólos emissores de turistas, o Governo do Estado da Bahia também vem desenvolvendo uma política de captação de mais vôos diretos domésticos e, principalmente, internacionais.

Apenas para ilustrar a procedência de vôos internacionais para o estado, a tabela 6.1 a seguir apresenta os vôos realizados entre janeiro e julho de 2005, por empresas nacionais e estrangeiras, nos tráfegos regular e não regular, neste caso ainda que este segmento diga respeito também aos vôos de fretamento¹, serão apresentados apenas os vôos *charters*², que têm sido um importante segmento do transporte aéreo no estado da Bahia, tanto para o turista nacional como internacional, por se ajustar à demanda turística, tipicamente sazonal e irregular.

Tabela 6.1 – Vôos Regulares e Não Regulares (apenas *Charter*) realizados para Salvador e Porto Seguro – Janeiro a Julho de 2005

Tipo de Vôo	Vôos Realizados	Origem
Regular	100	Madri
	304	Lisboa
	32	Miami
	247	Santiago
	256	Buenos Aires
	81	Montevideú
Total Vôos Regulares	1020	
Charter	35	Lisboa
	18	Paris
	17	Milão
	12	Amsterdã
	5	Buenos Aires
	10	Córdoba
Total Vôos Charters	97	

Fonte: SCT-BA, Captação de Vôos

1 e 2 - Entre os vôos não-regulares, faz-se importante esclarecer a definição para vôo de fretamento e vôo *charter*. O primeiro é "realizado para execução de contrato de transporte com pessoa física ou jurídica, sem tomar passageiros ou carga estranhos ao fretador", sendo vedada a comercialização de bilhetes de passagens. Este vôo poderá se realizar sem autorização prévia do DAC, para atender programações específicas, respeitadas as recomendações da infra-estrutura aeronáutica. Os vôos *charter*, "são executados por empresas de transporte aéreo regular ou não regular, onde é permitida a comercialização dos espaços individuais ao público em geral", tanto pelas próprias empresas aéreas, como por agências de viagens e/ou operadoras de turismo. Podem ser do tipo IT (*inclusive tour*), onde estão incluídos nos serviços, além do transporte aéreo, uma programação terrestre ou NIT (*non inclusive tour*), que inclui apenas o serviço de transporte aéreo, sem qualquer vínculo com uma programação terrestre.

As definições correspondem aos documentos Instrução de Aviação Civil (IAC) 1224 e 1227.

Cabe destacar a parceria do Governo Federal, por intermédio do convênio de cooperação técnica entre EMBRATUR e INFRAERO, formalizado em maio de 2003, que teve como objetivo a parceria das duas entidades por ações voltadas à realização de eventos e promoção do turismo no exterior, à implementação de vôos *charters*, à realização de pesquisas e coleta de dados estatísticos como base para elaboração, de projetos pelo turismo e implantação de infra-estrutura turística de informação nos aeroportos.

Tendo como referência o Boletim de Informações Gerenciais (BIG) da INFRAERO, o Aeroporto de Salvador – Deputado Luiz Eduardo Magalhães - vem mantendo, nos últimos anos, a sexta posição entre os aeroportos brasileiros¹, sendo o primeiro entre os do nordeste, em movimento de passageiros. No resultado parcial de 2005 sua posição se elevou para o quinto lugar.

O papel do sistema de transportes é vital para o desenvolvimento das atividades econômicas, por ser capaz de agilizar e dinamizar a circulação de mercadorias, bens e pessoas, promovendo a integração de diversos mercados de diferentes regiões.

Em se tratando especificamente do transporte aéreo e de sua articulação com outros modais, o estabelecimento de uma rede de aeroportos constitui-se na possibilidade de uma maior abrangência regional.

A dinâmica socioeconômica de uma região, associada aos investimentos em infra-estrutura são indutores de crescimento, que, por sua vez, de forma cíclica, estimula e demanda novos investimentos, resultando em constantes melhorias e expansões em prol de mais desenvolvimento e integração com outras regiões.

O acesso ao transporte aéreo atinge não somente a localidade onde se situa o aeroporto, mas atrai usuário, entre pessoas e empresas de municípios próximos, na medida em que encurta os deslocamentos para a utilização do modal aéreo.

A partir do diagnóstico socioeconômico do Estado, tendo como referência, principalmente, os planos e programas de desenvolvimento em andamento ou previs -

1 - O movimento dos aeroportos administrados pela INFRAERO corresponde, em média, a mais de 90% do movimento dos aeroportos brasileiros com aviação regular.

tos nas esferas federal e estadual, associado à avaliação da situação da infraestrutura aeroportuária disponível, torna-se possível identificar os principais fatores que indicarão a demanda por transporte aéreo para horizontes de curto, médio e longo prazos.

6.3.4 Planejamento Aeroportuário no Estado da Bahia

A SUINVEST atuando na articulação da coordenação, desenvolvimento e acompanhamento de programas e projetos para o desenvolvimento da atividade turística no estado, é responsável por implementar as estratégias nas áreas de educação para o turismo e pela produção de indicadores e estudos relacionados à atividade. É, também, a interface entre a Secretaria de Infra-Estrutura (SEINFRA) e a Secretaria da Cultura e Turismo (SCT) na orientação sobre os estudos de planejamentos de transportes em apoio à atividade turística.

O PELTBAHIA – Programa Estadual de Logística de Transportes (SEINFRA, 2004), documento que apresenta um planejamento de longo prazo para a consolidação dos eixos de transporte do estado, contou com a participação da SCT, entre outros órgãos da administração estadual, tratando também da avaliação e participação da oferta aeroportuária do estado.

No que tange à interação com planos e projetos da área de transportes, o Departamento de Infra-Estrutura de Transportes da Bahia (DERBA), autarquia vinculada à SEINFRA, é responsável pelo gerenciamento do sistema estadual de transportes, tendo como atribuições a construção e a administração dos terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários.

Diante da importância do transporte aéreo em apoio ao desenvolvimento socioeconômico, com vistas a promover a capacitação da infraestrutura aeroportuária para o acesso dos visitantes, o Governo do Estado, por intermédio do DERBA, firmou convênios com o então DAC, para a realização de Planos Diretores Aeroportuários para importantes destinos turísticos, como Porto Seguro e Lençóis, na Chapada Diamantina, bem como para a revisão de seu Plano Aeroviário Estadual.

A seguir, uma breve explanação da motivação e abordagem para a elaboração dos documentos de planejamento para a infraestrutura aeroportuária que tiveram o IAC como executor.

6.3.4.1 - Plano Aeroviário do Estado da Bahia - PAEBA

Em 1984, foi elaborada a primeira versão do Plano Aeroviário do Estado da Bahia (PAEBA), pela Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-Estrutura Aeroportuária (CECIA), mais tarde, Instituto de Aviação Civil (IAC), do Ministério da Aeronáutica, aprovado pela Portaria nº 10/1SC4, de 25 de julho de 1984, que estabelecia metas de planejamento para o sistema estadual de aeroportos até o ano de 2002.

Diante de um novo contexto cada vez mais promissor para o desenvolvimento socioeconômico e levando-se em consideração a importância e influência do transporte aéreo, verificou-se a necessidade de que fosse revisto o sistema estadual de aeroportos, com a finalidade de reavaliar a composição e a classificação do sistema de aeroportos proposto como apoio às atividades econômicas. A revisão do PAEBA foi elaborada, concluída e aprovada pela Portaria nº 255-T/GC 5, de 18 mar. 02.

O Plano Aeroviário do Estado da Bahia (PAEBA, 2002) constitui-se, então, no documento de planejamento que define uma rede de aeroportos para o Estado, orientada pela análise de seu desenvolvimento socioeconômico e das perspectivas para o transporte aéreo, estabelecendo diretrizes para a implantação e/ou evolução para a infra-estrutura aeroportuária para as unidades selecionadas.

A partir da análise de dados referentes à população local, a existência, ou não de aeródromos públicos, homologados ou não, são verificadas, num primeiro momento, as localidades de maior relevância no contexto estadual que irão compor um campo preliminar de estudos.

Os estudos de demanda por transporte aéreo estão baseados, sobretudo, na avaliação do potencial econômico das localidades, por meio da análise da situação atual e futura considerando planos e projetos de desenvolvimento como importantes indicadores de demanda por transporte aéreo, em horizontes de curto, médio e longo prazo, correspondendo, respectivamente, a 5, 10 e 20 anos.

No caso do estado da Bahia, foram avaliados aspectos da evolução da economia do estado que passou por transformações, marcantes, a partir da década de 70, com o desenvolvimento industrial se destacando numa economia tradicionalmente agrícola. O desenvolvimento de um perfil econômico mais diversificado, principalmente a partir da década de 90 quando o desenvolvimento do

Estado ficou acima da média nacional (PAEBA, 2002), tornou o ambiente ainda mais favorável à demanda por transporte aéreo.

No referido documento de planejamento são realizadas análises sobre questões urbanas, segundo os preceitos da Portaria nº 1.141/GM-5, de 08 de dezembro de 1987, e ambientais, haja vista a atividade aeroportuária estar sujeita ao licenciamento ambiental, de acordo com a Resolução CONAMA nº 001/86, que tenham impacto sobre a implantação ou intervenção na unidade aeroportuária, prevista ou existente.

No que diz respeito à mencionada portaria, são verificados os aspectos sobre zona de proteção de aeródromos, relativos aos gabaritos das instalações dentro dos limites patrimoniais do aeroporto, bem como no seu entorno, que possam interferir nas operações aeronáuticas. Ainda especificamente sobre o entorno dos aeródromos, são vistos os aspectos relacionados ao impacto do ruído aeronáutico. Desta forma, para evitar problemas de relacionamento urbano, as Prefeituras Municipais são orientadas a atender à legislação aeronáutica, no que se refere ao uso do solo no entorno dos aeródromos, incorporando-a à legislação municipal. Além disso, também é tratado com os órgãos competentes, o sistema viário periférico dos aeródromos, em consonância com o planejamento municipal.

Entre os aspectos relativos às questões ambientais, observa-se também o cumprimento da Resolução CONAMA nº 004, de 09 de outubro de 1995, sobre a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), que estabelece raios de acordo com o tipo de operação do aeródromo a partir de seu centro geométrico, dentro dos quais estará proibida a implantação de instalações de natureza perigosa por serem foco de atração de pássaros.

Além do atendimento à legislação brasileira sobre as questões aeronáuticas e ambientais para o planejamento da unidade aeroportuária são seguidos os parâmetros da Organização Civil Internacional (OACI)¹, contidos em seus Manuais e Anexos.

1. O Brasil é signatário da OACI, que congrega 189 países seguidores da regulamentação para a aviação civil ditada pela organização.

O Plano Aeroviário Estadual estabelece o sistema estadual de aeroportos, selecionando ou indicando a implantação de unidades aeroportuárias em localidades que apresentem demanda por transporte aéreo, dimensionando, ainda que em caráter preliminar, infra-estrutura aeroportuária compatível para atendê-la, tendo como referência básica a avaliação das perspectivas de desenvolvimento econômico do estado.

Neste sentido, o desenvolvimento da atividade turística para o estado da Bahia tornou-se de fundamental importância, pela sua vocação natural, diante de suas belezas exuberantes e do patrimônio histórico-cultural por sua significância para o Brasil, além da tentativa pelo desenvolvimento do ecoturismo, sendo um dos principais focos de estudo na elaboração da revisão do PAEBA.

O PAEBA/2002 fez uma análise de cada uma das macrorregiões econômicas, segundo o adotado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), destacando questões relativas à economia e ao transporte, mencionando, principalmente, a relação com o transporte aéreo, bem como seus eixos de desenvolvimento, segundo o Plano Plurianual 2000-2003, elaborado pelo Governo do Estado.

A análise do setor de transportes e dos planos, programas e projetos para o Estado, abrangeu diversos setores da economia, desde o energético até o setor turístico, quando, na ocasião, o estado já enfatizava sua importância na geração de renda e nas viagens pelo modal aéreo.

Observou-se que o maior movimento de passageiros estava entre os aeroportos da faixa litorânea, onde o turismo tem importante papel na geração de renda, que compreende, além da costa, a Região Metropolitana de Salvador e a do Recôncavo Baiano, de maior contingente demográfico e de concentração das atividades econômicas.

A análise do PAEBA/2002 sobre o potencial econômico dos municípios do estado da Bahia, visando identificar as localidades com possibilidade para gerar demanda por transporte aéreo, verificou indicadores como índices de desenvolvimento social (IDS), renda média (RM), índice de desenvolvimento econômico (IDE) e o nível de arrecadação das localidades (ARR), além do número de leitos existentes e previstos, para a avaliação da expectativa de demanda futura por turismo para os municípios de vocação predominantemente turística, sendo este setor um dos mais importantes segmentos atendidos pelo transporte aéreo.

Especificamente sob este enfoque, o PAEBA/2002 identifica no litoral sul do Estado um intenso ritmo de desenvolvimento da atividade turística, ainda que consolidada e liderada por Porto Seguro. As expectativas de aumento da oferta de unidades hoteleiras recomenda um estudo específico para se verificar o momento adequado para a tomada de decisão sobre intervenções na atual unidade de Porto Seguro, diante das restrições impostas pelo sítio aeroportuário.

Neste sentido, o Plano Diretor Aeroportuário de Porto Seguro (IAC, 1996), como será visto mais adiante, já sinalizava o rumo sobre as medidas necessárias para o aeroporto.

Ainda para o litoral sul do Estado, o PAEBA/2002 identifica as localidades de Mucuri, Nova Viçosa, Alcobaça e Prado, o que indica a necessidade de adequação das facilidades aeroportuárias.

Outra área promissora de expansão turística está ao sul da região metropolitana de Salvador, com destaque para as localidades de Valença, acesso à Morro de São Paulo, destino turístico que vem despontando, e, em seguida, Itacaré e Marau.

Para o litoral norte, ainda que a implantação da rodovia que liga Salvador à Costa do Sauípe, balneário que reúne um conjunto hoteleiro de padrão internacional, iniba a demanda por transporte aéreo, a longo prazo o PAEBA/2002 concluiu que a maturação da atividade turística indica condições favoráveis para este modal, requerendo a implantação de um novo aeroporto para atender à região.

Desta forma, a partir da avaliação do potencial econômico dos municípios do Estado e de sua capacidade de gerar demanda por transporte aéreo, além da avaliação das localidades/regiões de desenvolvimento turístico, bem como outras atividades econômicas de relevância, para implantação e/ou desenvolvimento de infra-estrutura aeroportuária, foi redefinido no PAEBA/2002 o sistema estadual com 44 aeroportos. Desses, seis foram classificados como turísticos, conforme definição apresentada no Capítulo 5, (item 5.4.1). São eles: Lençóis/Chapada Diamantina, que já possui Plano Diretor; Itacaré, onde se recomenda a implantação de um novo aeroporto para atender à sua demanda turística e de sua área de influência; litoral norte, onde se prevê um novo aeroporto proposto para atender ao complexo turístico da Costa do Sauípe, consolidando-se a demanda turística prevista; Prado, que vem se firmando como importante pólo turístico, para atender a crescente demanda, resultante da instalação de luxuosos *resorts*; e Valença, para atender à demanda turística da

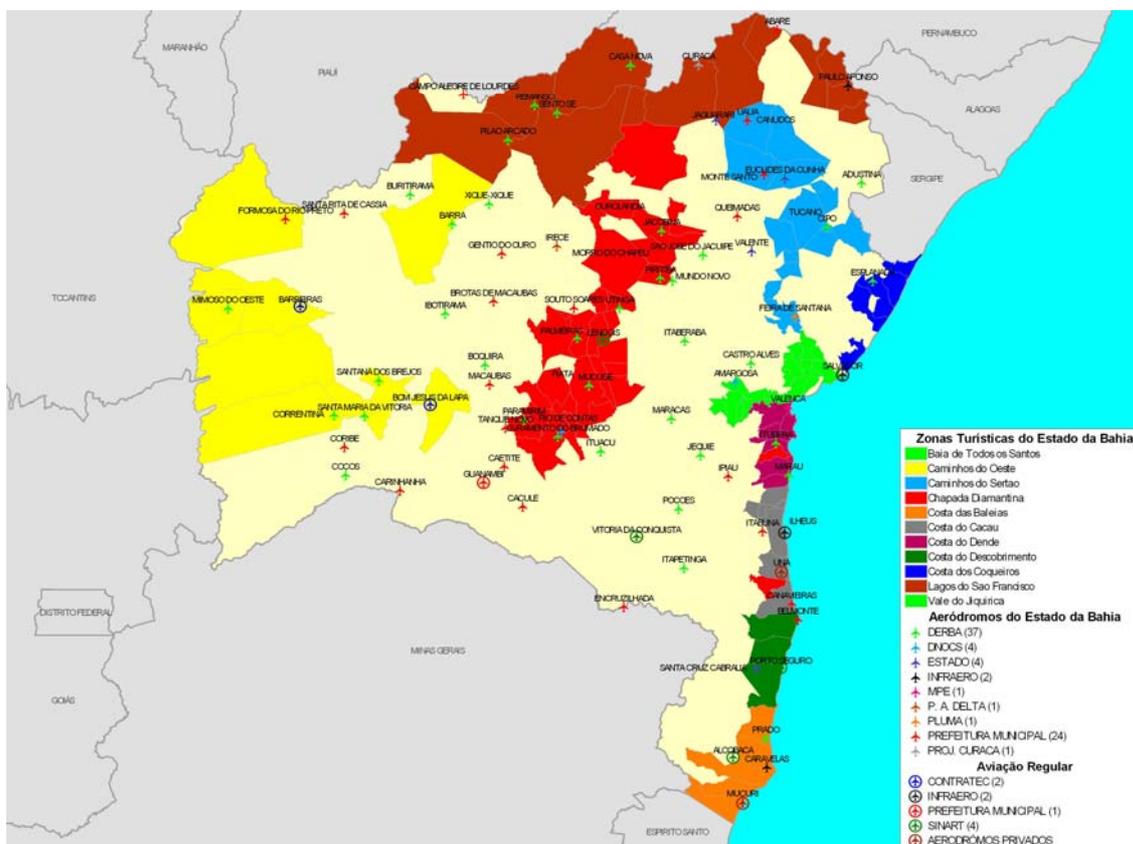
Costa do Dendê, onde também se localiza o destacado pólo turístico de Morro de São Paulo.

As figuras 6.3 e 6.4, a seguir, apresentam, respectivamente, a rede dos aeroportos estabelecida no PAEBA/2002 e a distribuição dos aeródromos públicos do Estado localizados nas Zonas Turísticas definidas pelo Governo do Estado.

Figura 6.3 – Rede de Aeroportos do PAEBA/2002



Figura 6.4 – Aeródromos Públicos nas Zonas Turísticas do Estado da Bahia



De maneira análoga, os Planos Diretores Aeroportuários seguem a metodologia aplicada à elaboração dos Planos Aeroviários Estaduais, com ênfase no desenvolvimento da configuração proposta para implantação dos componentes aeroportuários, tendo como referência os estudos de demanda por transporte aéreo como balizadores da capacidade necessária a ser instalada para seu atendimento.

A seguir, uma breve explanação sobre os Planos Diretores elaborados para os aeroportos de Porto Seguro e Chapada Diamantina/Lençóis, motivados pela importância no atendimento à demanda turística dessas localidades e região de influência pelo modal aéreo.

6.3.4.2 - Plano Diretor do Aeroporto de Porto Seguro

Porto Seguro, situada a 700 km ao sul de Salvador é uma das mais importantes cidades da Costa do Descobrimento e uma das mais belas e conhecidas regiões turísticas do Estado, sendo famosa referência do turismo, tanto no Brasil como no exterior.

O potencial turístico do município vem sendo descoberto desde a década de 70, por turistas e pelos empresários, que viram ali um excelente negócio, tanto na sede municipal, como nas vilas e povoados vizinhos. Pesquisa elaborada pela BAHIAATURSA, em abril de 1995, apontava que 46,36% dos turistas que chegavam a Porto Seguro utilizavam o modal aéreo, via vôos regulares ou *charters*, estes os maiores responsáveis pelo crescente movimento no aeroporto.

Diante das limitações impostas pela infra-estrutura, instalada para o atendimento adequado ao crescente movimento do transporte aéreo, o Governo do Estado celebrou convênio para a elaboração do Plano Diretor do Aeroporto de Porto Seguro (PDIR/SBPS/12-96), aprovado pela Portaria DAC nº 132/DGAC, de 07 mar. 97.

O referido Plano estabelece diretrizes de desenvolvimento para o aeroporto para um horizonte de planejamento de 20 anos - de 1996 a 2015 - indicando a máxima utilização do sítio aeroportuário atual e acréscimo necessário para a expansão de componentes e adequação ao Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos. O Plano Diretor apresenta, ainda, a orientação para implantação de novos e a melhoria de atuais componentes da infra-estrutura, adequando o aeroporto ao atendimento do potencial turístico local, considerando a operação de aeronaves do tipo Boeing 767.

De acordo com as previsões de demanda por transporte aéreo apresentadas no documento Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros (IAC, 2005) para o aeroporto de Porto Seguro, espera-se que o movimento de passageiros esteja em torno de 1.477.511 em 2015, dos quais 653.119 provenientes do tráfego doméstico regular, 684.270 do tráfego doméstico não regular, 5.272 do tráfego internacional regular, 114.603 do tráfego internacional não regular e 20.247 da aviação geral.

6.3.4.3 - Plano Diretor do Aeroporto de Lençóis/Chapada Diamantina

Localizado na região central do Estado, distante 425 km de Salvador, o município de Lençóis é famoso por sua exuberante geografia, das paisagens das serras e nascentes de 90% dos rios.

O Parque Nacional da Chapada Diamantina, formado pelo patrimônio histórico e cultural das cidades de Lençóis, Andaraí, Igatu, Palmeiras e

Mucugê, representa o principal atrativo da região, sendo o grande motivador do turismo ecológico, não só por contar com as deslumbrantes paisagens das inúmeras cachoeiras, mas também por concentrar espécimes raros da flora e da fauna brasileira.

Os estudos para o planejamento de um aeroporto, que viesse atender à Chapada Diamantina, tiveram início em 1996 com o processo de seleção de um sítio aeroportuário que pudesse atender à demanda por transporte aéreo de uma região que já vinha demonstrando forte vocação para o desenvolvimento da atividade turística, reconhecida, inclusive, internacionalmente. Cabe destacar que a seleção do sítio aeroportuário foi pautada na preocupação com as questões ambientais, diante da importância do Parque Nacional da Chapada Diamantina como unidade de conservação ambiental.

O Aeroporto da Chapada Diamantina, de propriedade do Governo Estadual foi construído, inclusive, com parte de recursos financeiros provenientes do PRODETUR/NE, sendo inaugurado em 1998, capacitado para atender a operação de aeronaves de pequeno e médio portes. Diante da evolução verificada do transporte aéreo e da importância do Aeroporto de Lençóis para o desenvolvimento da atividade turística local, tornou-se imprescindível a elaboração de um plano diretor aeroportuário que estabelecesse diretrizes de desenvolvimento para esta unidade aeroportuária, de forma que estivesse adequada para o atendimento de aeronaves de maior porte. O Plano Diretor do Aeroporto de Lençóis/Chapada Diamantina (PDIR/SNDM/08-00) foi elaborado pelo IAC no ano de 2000, resultado da parceria do Governo do Estado, por intermédio do DERBA, estabelecendo perspectivas de desenvolvimento para um horizonte de planejamento de 20 anos (2001-2020).

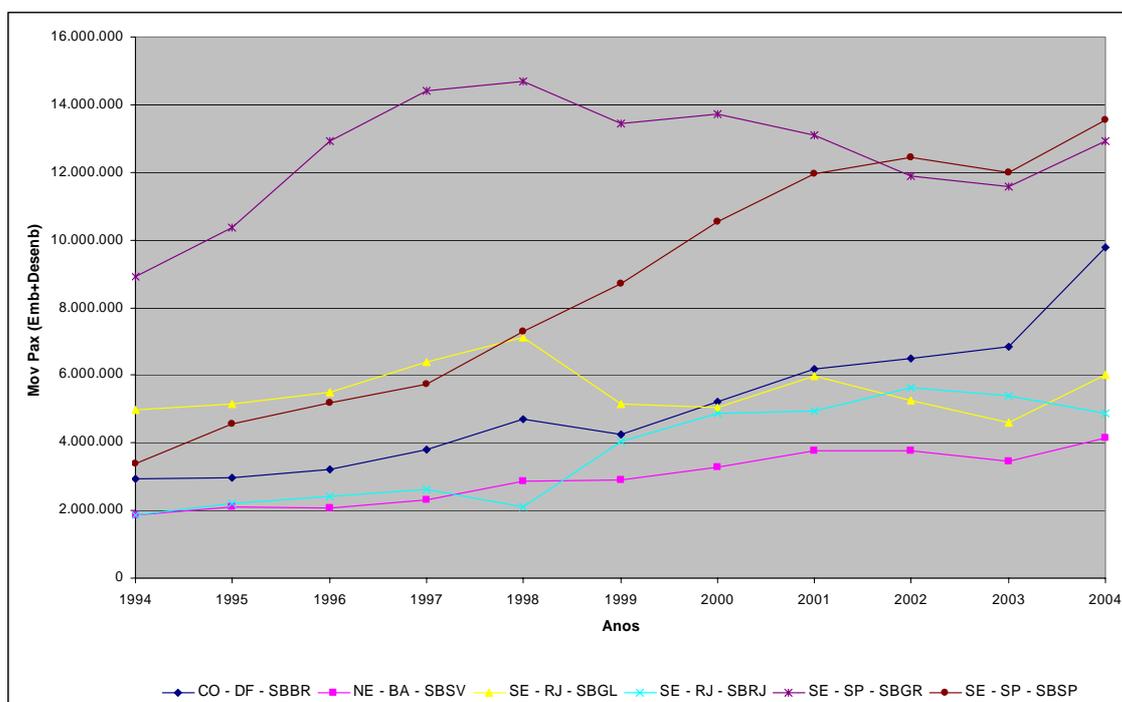
As previsões de demanda por transporte aéreo para o aeroporto (Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros, IAC, 2005) indicam que em 2015 o movimento de passageiros chegará a 19.738, somados os tráfegos previstos - domésticos regular e não regular - contra os 2.151 passageiros de 1999, primeiro ano de operação do aeroporto.

6.3.5 Evolução do Movimento de Passageiros do Transporte Aéreo no Estado da Bahia

O principal portão de entrada do estado da Bahia é o Aeroporto Internacional de Salvador, que ocupa a 6ª posição no movimento de passageiros entre os aeroportos brasileiros, o primeiro entre os aeroportos do nordeste.

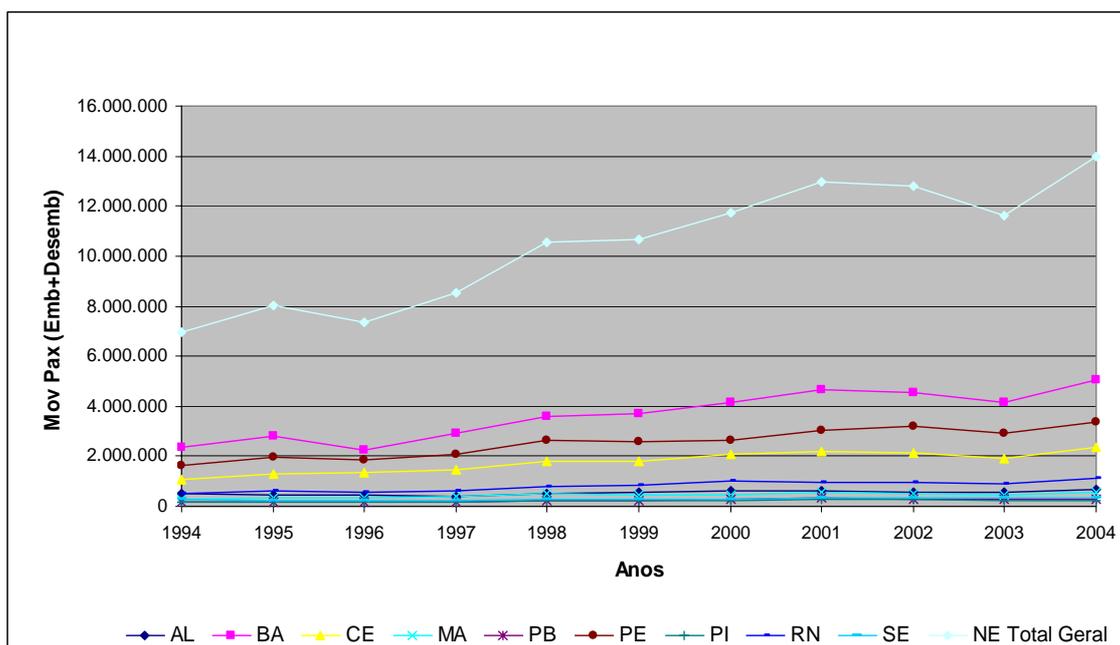
Os gráficos 6.5 e 6.6, a seguir, apresentam, respectivamente, uma evolução comparativa do movimento de passageiros do transporte aéreo, de 1994 a 2004 do Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV), entre os 6 primeiros aeroportos brasileiros e entre o estado da Bahia e os demais estados nordestinos.

Gráfico 6.5 – Movimento de Passageiros nos 6 Primeiros Aeroportos Brasileiros da Aviação Regular



Fonte: Demanda Detalhada, IAC, 2005

Gráfico 6.6 – Movimento de Passageiros nos Aeroportos dos Estados da Região Nordeste



Fonte: Demanda Detalhada, IAC, 2005

Entre os estados da Região Nordeste, a Bahia é o que apresenta o maior percentual da participação do movimento total de passageiros do transporte aéreo, com 34,7% (1994 a 2004), seguido de Pernambuco, com 24%.

Considerando que no segmento não regular do transporte aéreo estão representados os vôos *charters*, que atendem, tipicamente ao turismo, cabe mencionar que neste segmento, para o movimento de passageiros no tráfego doméstico não regular a Bahia deteve, na média dos 10 anos analisados, 34% do movimento de passageiros, seguido do estado do Ceará, com 20,7%.

Para o tráfego internacional não regular, é também a Bahia que está em primeiro lugar, com a média de 31,4% dos passageiros no período de 1994 a 2004, seguido do Ceará, com 18%.

Quanto ao movimento de passageiros no transporte aéreo, vale destacar que o estado da Bahia apresentou no ano de 1995, a participação de 51% e 52,5% para o total do movimento de passageiros, respectivamente, dos tráfegos doméstico não regular e internacional não regular.

Conforme apresentado no Estudo de Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – 2005 (IAC, 2005), desde 2002, o Aeroporto Internacional Augusto

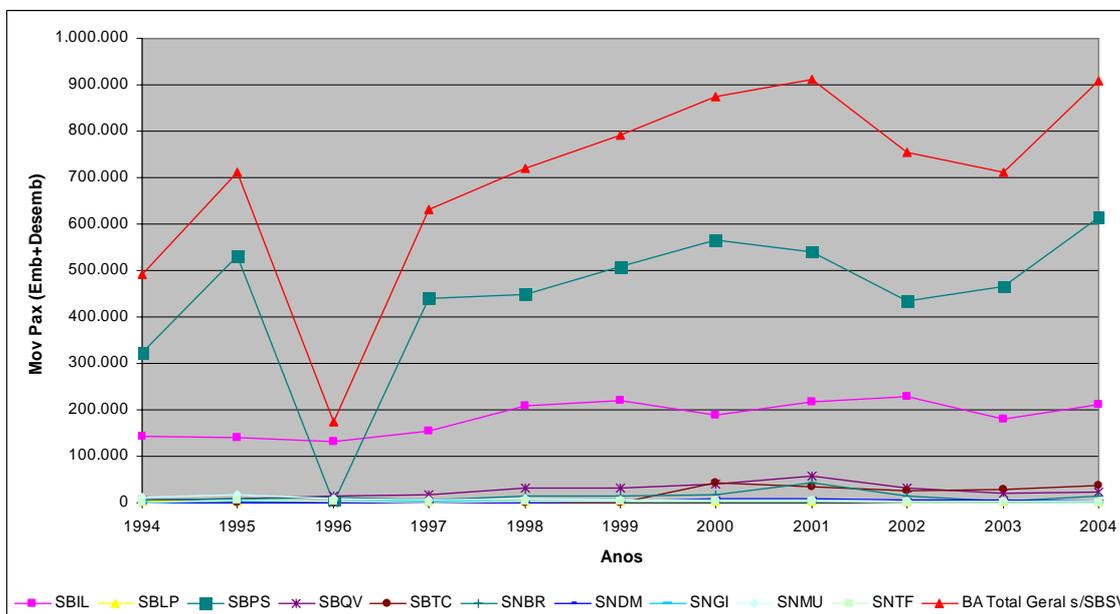
Severo/Natal (SBNT) vem apresentando significativa expressividade no tráfego internacional não regular de passageiros do país.

No entanto, é visível a retomada do estado da Bahia, tanto para o tráfego internacional não regular, como para o doméstico não regular, ao que se pode atribuir tanto à expansão da capacidade do Aeroporto de Salvador, quanto ao empenho do Governo Estadual em captar mais vôos internacionais, por meio das ações desenvolvidas na promoção do turismo do estado, participando em feiras e eventos nos principais mercados emissores internacionais.

Salvador, a capital, é o portão de entrada do turismo no estado, com 46,56% do fluxo turístico em 2004, como apresentado em 6.2.3, a partir dos dados da SCT-BA, e o Aeroporto Internacional de Salvador, apresenta 81% de todo o movimento de passageiros do transporte aéreo.

A fim de visualizar a evolução do movimento de passageiros nos outros aeroportos da aviação regular do estado da Bahia, o gráfico 6.7 a seguir apresenta o total geral sem considerar o Aeroporto Internacional de Salvador.

Gráfico 6.7 – Movimento de Passageiros nos Aeroportos do Estado da Bahia (exceto Aeroporto Internacional de Salvador-SBSV)



Fonte: Demanda Detalhada, IAC, 2005

Nota: Dados indisponíveis para o Aeroporto de Porto Seguro no ano de 1996.

Ainda, segundo a SCT-BA, e apresentado em 6.2.3, Porto Seguro, ao sul do estado, na Zona Turística da Costa do Descobrimento, é o segundo destino turístico

da Bahia, com 25% do fluxo turístico. Sem considerar o Aeroporto Internacional de Salvador, o Aeroporto de Porto Seguro detêm 59% de todo o movimento de passageiros do transporte aéreo entre os demais aeroportos onde opera a aviação regular no estado, seguido de Ilhéus, com 30%. Cabe mencionar que, conforme apresentado gráfico 6.3 (Fluxo de Turistas nos Principais Destinos Turísticos do Estado da Bahia), Ilhéus é o terceiro destino turístico, desconsiderando o somatório do grupo “outros”.

Com referência ao Aeroporto de Lençóis, na Chapada Diamantina, inaugurado em 1998, outro, que, além de Porto Seguro, teve Plano Diretor Aeroportuário elaborado pelo IAC, por solicitação do Governo Estadual, bem como foi contemplado com recursos financeiros do PRODETUR/NE, ainda apresenta baixa expressividade tanto para o movimento de passageiros, como para a parcela do fluxo turístico no estado, apesar da aposta da SCT-BA sobre a atratividade do turismo ecológico da região.

No entanto, é reconhecido que o Governo do Estado da Bahia está em sintonia com o fato da importância em planejar e considerar a infra-estrutura aeroportuária, não só pelos documentos de planejamento individuais elaborados, no caso os planos diretores aeroportuários, como também na composição de uma rede de aeroportos estaduais, pelo Plano Aeroviário Estadual, identificando aeroportos para o atendimento à regiões turísticas.

A que se considerar que o desenvolvimento da atividade turística e as viagens aéreas dependem, significativamente, também, da capacidade que tem o turista/passageiro em despende de sua renda para usufruir ambas. Portanto só um cenário econômico estável, com uma sociedade bem remunerada poderá desfrutar de viagens e estadias de lazer como objeto de consumo.

Capítulo 7

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1. Conclusões

A importância da atividade turística para o desenvolvimento tem desdobramentos de caráter socioeconômico extremamente positivos, como a capacidade de gerar empregos e riquezas e proporcionar a integração regional, promovendo localidades que embora careçam de atributos relacionados a setores mais tecnicistas, contam com uma vocação natural para o turismo.

O setor de transportes é inerente à realização do turismo, pois realizar a atividade turística implica em deslocamento, a acessibilidade à localidade turística é um componente de seu grau de atratividade, bem como a disponibilidade do modal de transporte para atender os mercados emissores e destinos turísticos.

Neste contexto, foi possível observar a influência e contribuição do transporte aéreo para o desenvolvimento do turismo no mundo, e as relações dos impactos econômicos das indústrias.

Muito embora o transporte aéreo e a indústria do turismo sofram os efeitos da economia mundial, as perspectivas se apresentam otimistas, o que induz a continuar investindo no desenvolvimento de estratégias. Ainda que sejam setores extremamente vulneráveis ao cenário econômico, estabelecer metas torna possível enfrentar as novas situações, proporcionando que os dois segmentos prossigam amparados no planejamento de diretrizes que venham garantir o adequado desenvolvimento futuro.

O episódio de 11 de setembro de 2001 teve reflexos imediatos e bastante negativos no setor aéreo em todo o mundo. As empresas aéreas brasileiras sentiram um agravamento em sua saúde financeira, apresentando um estado preocupante.

A retomada é gradativa, mas no Brasil o restabelecimento de condições mais favoráveis para as empresas é de fundamental importância para o turismo, tendo em vista o papel das empresas de vôos *charters* e novas entrantes motivando o aumento da demanda turística, pois estes vêm contribuindo sobremaneira para o acesso ao uso do transporte aéreo de segmento da sociedade usuária do transporte rodoviário.

Quando se observa a grande movimentação das empresas aéreas em atrair o passageiro, promovendo uma intensa concorrência nos preços dos bilhetes, e a influência do modelo das empresas aéreas de baixo custo no mercado captando usuários típicos do

modal rodoviário, percebe-se que este cenário pode ser bastante estimulante, tanto para o setor do transporte aéreo como para a atividade turística.

Para o Brasil, cuja dimensão territorial resulta em percorrer longas distâncias, a disponibilidade do transporte aéreo propicia as ligações entre os pólos turísticos e os importantes centros emissores de turistas de forma mais rápida e eficiente que apenas o alcançado pelo modal rodoviário, pois eleva o nível de atratividade e competitividade do destino turístico.

Ainda que se verifiquem no Brasil esforços conjuntos, decorrentes da associação entre os Governos Estaduais e Federal, no sentido de promover o planejamento integrado da atividade turística e do transporte aéreo, é importante considerar a integração com o planejamento da infra-estrutura aeroportuária.

Da mesma forma que um grande empreendimento hoteleiro, a implantação de um aeroporto requer uma avaliação criteriosa utilizando-se recursos como os documentos de planejamento, que têm por objetivo estabelecer diretrizes que orientem seu desenvolvimento, apresentando os parâmetros para promover de maneira adequada e eficiente o atendimento ao transporte aéreo.

Com a recente criação da ANAC está determinado que será sua responsabilidade a análise dos Planos Diretores e Planos Aeroviários Estaduais.

Ainda é prematuro afirmar como será conduzida a política pelo planejamento da infra-estrutura aeroportuária no âmbito da recém-criada agência, mas observa-se uma tendência pela reformulação/modernização dos modelos seguidos pelo DAC, adaptados ao novo cenário que se configura pela dinamização do planejamento do transporte aéreo, ponto de partida e indicador para o desenvolvimento de todo o sistema da aviação civil.

O correspondente desempenho no atendimento ao transporte aéreo dependerá do quão eficiente é a infra-estrutura aeroportuária. Portanto, as constantes iniciativas sobre o planejamento de aeroportos, o planejamento da alocação de recursos financeiros para a implantação e melhoria dos mesmos, e a eficiência da administração aeroportuária, são alguns dos itens essenciais para o sucesso deste empreendimento.

Programas de aplicação de recursos financeiros como o PROFAA, conjugado a outras fontes de recursos destinadas à melhoria da infra-estrutura aeroportuária, geram um maior aproveitamento se conduzidos pelas devidas diretrizes estabelecidas para seu planejamento e adequado desenvolvimento.

A observação do estado da Bahia como estudo de caso foi positiva. O fato de ser, dos estados brasileiros, aquele que tem elaborado documentos de planejamento aeroportuário relacionados ao turismo é exemplo de como buscar, de forma otimizada, mecanismos pela associação do modal aéreo influenciando no desenvolvimento da demanda turística.

No que se refere aos dados sobre o desempenho do turismo no estado da Bahia, é inegável a gama de informações apresentadas pela Secretaria da Cultura e Turismo. Porém, seguindo o comentário da própria SCT, a incompatibilidade de metodologias aplicadas entre a mesma e a base de dados da EMBRATUR não permite uma comparação padronizada, e geraria profundas distorções entre o levantamento da SCT para o fluxo turístico total no estado e os números para a entrada de turistas pela Bahia, apresentados pela EMBRATUR. Dessa forma, ainda que tenha sido possível observar a participação da entrada de turistas no estado da Bahia com relação ao total do Brasil, os dados referentes aos municípios baianos levantados pela SCT não foram observados.

A utilização dos dados referentes ao fluxo turístico como indicador para fins de previsão de demanda para o transporte aéreo, pelo menos, como ponto de partida para o planejamento da infra-estrutura aeroportuária é muito valioso, principalmente quando o estado da Bahia se apresenta capaz de segmentar os dados referentes ao fluxo turístico para os municípios. Seria importante que estudos futuros acatassem a sugestão apresentada pela SCT.

É importante entender que o planejamento aeroportuário é um instrumento que não significa, necessariamente, a implantação imediata da infra-estrutura, mas representa um instrumento que organiza e direciona seu desenvolvimento.

O processo de planejamento deve ser dinâmico, admitindo revisões periódicas a fim de que se possa avaliar se as diretrizes de desenvolvimento estabelecidas estão de acordo com a situação que se configura, ou requerem adaptações e ajustes para se acomodar ao contexto econômico, cuja influência é determinante para as tomadas de decisão.

O sucesso do planejamento está diretamente ligado ao seu constante acompanhamento e atualização, com o compromisso de envolvimento dos setores públicos, privados e da sociedade, como um todo, pois a atenção às ações a serem empreendidas se reverterá em benefício a todos os segmentos participantes.

Planejamento aeroportuário não se restringe a idealizar o terminal de passageiros; mas o desenvolvimento e a implementação de todo um conjunto de componentes

aeroportuários de forma integrada, de modo a prover instalações dimensionadas para atender, de forma equilibrada, a demanda prevista.

O desenvolvimento da atividade turística, não só pelo que é possível constatar ao analisar o estado da Bahia, mas como uma política para todo o País, está fortemente amparado no transporte aéreo, tanto no que diz respeito ao turismo receptivo, como para o turismo doméstico.

Os instrumentos existem. É preciso que se busque a constante integração dos diversos atores envolvidos, tanto na esfera pública como privada, para que os esforços empreendidos cheguem a resultados concretos e efetivos, pois é possível reconhecer que ações têm sido tomadas, mas é preciso garantir que o esforço conjunto realmente se concretize de forma organizada.

Os governos federal, estadual e municipal já dispõem de instrumentos instituídos, capazes e eficazes, como mecanismos tanto para o planejamento da atividade turística, como para o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária. Foi possível constatar, no entanto, que ainda se faz necessária uma integração mais efetiva, com ações mais conjugadas que proporcionem a concretização dos resultados.

É fato a relação de reciprocidade entre o transporte aéreo e o turismo, pelos benefícios que se multiplicam por meio de ambos. No entanto, é imprescindível que uma realidade socioeconômica mais favorável e estável se desenhe a fim de que se possa colocar o turismo e o transporte aéreo como benefícios acessíveis à sociedade.

7.2. Recomendações

Diante da inquestionável contribuição do turismo para o desenvolvimento econômico, faz-se necessário observar que explorar as potencialidades locais em prol da atividade turística requer a habilidade para tornar viável e disponível os diversos serviços necessários para a adequada oferta do produto turístico.

Assim, desenvolver e articular estratégias visando a constante melhoria dos fluxos do turismo interno e atração do turista internacional é fundamental. A associação dos diversos setores envolvidos na atividade turística buscando o planejamento integrado, apresenta resultados mais efetivos, ordenados e organizados, principalmente para um melhor aproveitamento de recursos disponíveis.

O turismo é uma atividade que exerce grande influência sobre o transporte aéreo, que por sua vez constitui-se como um importante apoio ao desenvolvimento desta atividade. Portanto, promover o planejamento integrado desses dois setores tão significativos para a

economia poderá produzir resultados mais eficazes, no que diz respeito a considerar a disponibilidade do serviço para o atendimento do turismo.

Se for pretensão tornar a participação do turismo mais representativa para a economia, não se pode deixar de considerar o planejamento em torno da acessibilidade e da integração modal como meio de beneficiar e atingir com os serviços de transportes um maior número de localidades.

Diante do observado com relação à participação das empresas aéreas atendendo à demanda turística, espera-se que seja possível em pesquisas futuras mensurar o cenário no Brasil, a exemplo de estudos internacionais sobre o tema.

O desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária é visto como sendo promotor de fortes impactos positivos no setor do turismo, portanto, viabilizar a expansão e modernização da rede de aeroportos brasileiros permite que aumentem as opções de deslocamento, cobrindo as distâncias continentais do País e proporcionando um aumento no fluxo de turistas nacionais e estrangeiros motivados pela melhoria na acessibilidade.

Os aeroportos em localidades turísticas, por vocação, atenderão quase que primordialmente ao turismo, que em determinadas regiões é predominantemente sazonal. Sendo assim, é preciso que a administração aeroportuária lance mão de recursos que possam garantir o bom desempenho financeiro para prover a manutenção e as melhorias necessárias para a infra-estrutura implantada.

A quem cabe a elaboração dos documentos de planejamento, orientadores do desenvolvimento da infra-estrutura, sejam os planos aeroviários estaduais ou planos diretores aeroportuários, se na iniciativa do poder municipal, estadual, federal, não importa, mas sim que se estabeleça uma meta de compromisso com o planejamento e sua revisão constante, como subsídio às ações de outras atividades econômicas.

A associação e aplicação de recursos financeiros disponíveis destinados ao investimento em infra-estrutura do sistema de transportes, amparadas por planos e projetos que orientem e endossem seus propósitos, podem produzir melhores resultados.

O estabelecimento de uma dinâmica de interação constante entre os diversos agentes participantes da cadeia produtiva, tanto do turismo, quanto do desenvolvimento do transporte aéreo, é a garantia de se reverter ações para fins comuns e, assim, multiplicar efeitos.

O êxito da associação das ações requer um programa de integração de pesquisas permanentes, que incluem a disponibilidade de dados compatíveis permitindo análises

coerentes que resultem na elaboração do planejamento consistente, como instrumento de suporte aos planos e programas, servindo tanto à atividade turística, quanto ao transporte aéreo.

Faz-se necessário estar atento para que as ações empreendidas não se sobreponham, desperdiçando recursos, mas se multipliquem pela associação de esforços, consolidando-se em resultados efetivos.

Com relação à disponibilidade de dados, tendo como referência os apresentados pela SCT-BA indicam que a uniformização, bem como a verificação da metodologia aplicada pela mesma, que permite contemplar a avaliação do desempenho de municípios, pode promover, não só um nível de comparação mais detalhado, mas uma verificação mais pontual dos principais destinos turísticos brasileiros, além da observação em âmbito estadual.

Um aspecto muito importante a ser aconselhado refere-se à aferição da influência do aeroporto e seu impacto com relação à localidade ou região atendida pelo transporte aéreo. Faz-se necessário que se considere a elaboração de estudos de impacto econômico, para que seja possível mensurar sua capacidade de influir, além de contribuir, com o desenvolvimento econômico de uma região.

Portanto, a elaboração de estudos de viabilidade que indiquem o momento adequado para se investir na infra-estrutura, bem como, de estudos de impacto econômico para que seja possível alcançar a dimensão de sua contribuição como catalisador do desenvolvimento de sua área de influência são mecanismos importantes para apoiar tomada de decisão.

É preciso entender o planejamento aeroportuário como orientador do desenvolvimento ordenado da infra-estrutura e não necessariamente sendo elaborado para sua imediata implantação. Há que se avaliar o momento oportuno para tal, a fim de que não se despenda investimentos antecipadamente ao que a demanda solicite, e, aí, se deparar com a ociosidade de um empreendimento custoso.

BIBLIOGRAFIA

SITES VISITADOS

BIBLIOGRAFIA

ABEYRATNE, R. I. R. (1993) – *Air Transport Tax and its Consequences on Tourism* In: *Annals of Tourism Research*, vol. 20, pp. 450-460.

_____. (1999) – *Management of the Environmental Impact of Tourism and Air Transport on Small Island Development States* In: *Journal of Air Transport Management*, vol. 5, pp. 31-37.

AGÊNCIA ITA-BRASIL. (1996). *O Emprego do Vôo Charter no Desenvolvimento do Turismo*. Relatório da 1ª Mesa Redonda de 1996, Rio de Janeiro, Brasil.

ASHFORD, N., STANTON, H. P. M. e MOORE, C. A. (1991) – *Airport Operations*, London: Pitman.

BAHIA. GOVERNO DO ESTADO. SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO. (2005). *Século XXI – Consolidação do Turismo: Estratégia turística da Bahia 2003-2020*. Salvador, Brasil.

_____. SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA. (2004). *PELTBAHIA – Programa Estadual de Logística de Transportes para o Desenvolvimento*. Salvador, Brasil.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL - BNB. (2005). *Relatório Final do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, Primeira Fase – PRODETUR/NE I*. Fortaleza, Brasil.

BIEGER, T. e WITTMER, A. (2006) – *Air Transport and Tourism – Perspectives and Challenges for Destinations, Airlines and Governments* In: *Journal of Air Transport Management*, vol. 12, pp. 40-46.

BUCK, S. e LEI, Z. (2004) – *Charters Airlines: Have They a Future?* In: *Tourism and Hospitality Research*, vol. 5, n. 1, pp. 72-78.

COUTO, R. C. (2003). *Impacto Social do Turismo – Os Impactos Causados pela Hotelaria nas Comunidades Locais – Estudo de Caso: Complexo Costa do Sauípe*. Monografia apresentada no Curso MBA em Turismo, Hotelaria e Entretenimento da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.

DOGANIS, R. (2002). *Flying off Course – The Economics of International Airlines (3rd Edition)*, Routledge, Londres, Inglaterra.

ESPIRITO SANTO JR., R. A. (1996). *Estudo de Cenários Futuros Alternativos para a Aviação Comercial Brasileira: Transporte Doméstico Regular de Passageiros*. Dissertação de Mestrado pelo Departamento de Engenharia Industrial da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

_____. (2000). *Cenários Futuros para o Transporte Aéreo Internacional de Passageiros no Brasil*. Tese de Doutorado. Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

_____. (2003). *Políticas, Oportunidades e Desafios para o Binômio Transporte Aéreo– Turismo No Brasil*. Trabalho vencedor do I Prêmio Nacional EBAPE-FGV/EMBRATUR de Monografias e Estudos de Caso do Setor de Turismo, 12 de Janeiro de 2004.

FORSYTH, P. (2006) – *Martin Kunz Memorial Lecture. Tourism Benefits and Aviation Policy* In: *Journal of Air Transport Management*, vol. 12, pp. 3-13.

_____. (2003) – *Low-Cost Carriers in Australia: Experiences and Impacts* In: *Journal of Air Transport Management*, vol. 9, pp. 277-284.

GILLEN, D. e LALL, A. (2004) – *Competitive Advantage of Low-Cost Carriers: Some Implications for Airports* In: *Journal of Air Transport Management*, vol. 10, pp. 41-50.

GRAHAM, A. (2000) – *Demand for Leisure Air Travel and Limits to Growth* In: *Journal of Air Transport Management*, vol. 6, pp. 109-118.

_____. (2001) – *Managing Airports: An International Perspective*, Butterworth-Heinemann, Oxford, Inglaterra.

HALL, D. R. (1999) – *Conceptualising Tourism Transport: Inequality and Externality Issues*. In: *Journal of Transport Geography*, vol. 7, pp. 181-188.

HÖRSCH, S. (2003) – *Low Cost Airlines: A veritable Chance for the Development of Small Airports and Regional Tourism?*. Bournemouth University, Inglaterra.

HUMPHREYS, I. e FRANCIS, G. (2002) – *Performance Measurement: a Review of Airports* In: *International Journal of Transport Management*, vol. 1, pp. 79-85.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. (1987). *Airport Planning Manual, Part 1, Master Planning (Doc 9184-AN/02, Part 1)*, 2nd Edition, Montreal, Canada.

LOUREIRO, VIRGÍNIO. (2001). *Turismo e Transporte Aéreo Internacional no Brasil*. 1^a ed., Secretaria de Cultura e Turismo, Salvador, BA, Brasil.

LUIS, J. A. H. (2004) – *The Role of Inter-island Air Transport in Canary Islands* In: *Journal of Transport Geography*, vol. 12, pp. 235-244.

MARTÍN-CEJAS, R. R. (2006) – *Tourism Service Quality Begins at the Airport* In: *Tourism Management*, vol. 27, pp. 874-877.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL -DAC, INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL – IAC. (1996). *Plano Diretor do Aeroporto de Porto Seguro-BA*, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

_____. IAC. (2005). *Estudo de Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros*. Comando da Aeronáutica – COMAer/Departamento de Aviação Civil – DAC. Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

_____. IAC. (2000). *Plano Diretor do Aeroporto Lençóis/Chapada Diamantina – BA*, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

_____. IAC. (2002). *Plano Aeroviário do Estado da Bahia*, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

_____, IAC, SUBDIVISÃO DE ESTUDOS DE DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO. (2002). *Movimento Operacional da Rede de Aeroportos da INFRAERO, Período 1979-2004 - Atualização*, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

MINISTERIO DO TURISMO. (2003). *Plano Nacional do Turismo – Diretrizes, Metas e Programas – 2003-2007*. Brasília, DF, Brasil.

_____. Secretaria de Políticas de Turismo, Departamento de Planejamento e Avaliação do Turismo. (2003). *Relatório de Atividades do Ministério do Turismo*. Brasília, DF, Brasil.

_____. EMBRATUR. *Anuários Estatísticos, vols 19 a 30 (eds.1992 a 2003)*, Brasília, DF, Brasil.

MORAES, A. L. C de. (2003). *Metodologia Para Análise de Impacto Econômico da Implantação de Aeroportos no Desenvolvimento de uma Região. Dissertação de Mestrado.* Departamento de Engenharia Civil, Universidade de Brasília, Brasília, DF.

OLIVEIRA, J. A. P. (2003) – *Governmental Responses to Tourism Development: Three Brazilian Case Studies*, In: *Tourism Management*, vol. 24, pp. 97-110.

PAGE, S. J. (2001). *Transporte Aéreo e Turismo*, Bookman, Porto Alegre, RS, Brasil.

PALHARES, G. L. (2001). *Aeroportos, Turismo e Desenvolvimento Sócio-Econômico*. Tese de MSc, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

_____. (2002). *Transportes Turísticos*. Editora Aleph, São Paulo SP, Brasil.

PALHARES, G. L. Santo Jr., Respício Antônio do Espírito. (2000). *Desafios para uma nova Realidade em Administração de Aeroportos no Brasil*. In: *Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte, 2000, Gramado. Trabalhos Apresentados*. Rio de Janeiro: ANPET, 2000. P. 191-202.

PAPATHEODOROU, A. (2002) – *Civil Aviation Regimes and Leisure Tourism in Europe* In: *Journal of Air Transport Management*, vol. 8, pp. 381-388.

RABAHY, W. A. (2003). *Turismo e Desenvolvimento: Estudos Econômicos e Estatísticos no Planejamento*. 1ª edição, Manole, Barueri, SP.

RIDDLE, D. (1999) – *Business Tourism: Niches for Developing Countries* In: *International Trade Forum*, vol. 3, pp. 4-10.

A SAAB, W. G. L. S. (1999). *PRODETUR – Infra-Estrutura e seus Reflexos no Turismo*. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

_____. (2000). *Os Principais Pólos de Turismo no Brasil*. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

_____. (2001). *As Potencialidades Turísticas do Estado da Bahia*. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

SANCHO, A. (2001). *Introdução ao Turismo – Organização Mundial do Turismo*, Editora Roca LTDA, São Paulo, SP, Brasil.

SILVA, A. (1991). *Aeroportos e Desenvolvimento*. 1ª ed. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica - INCAER.

STRIZZI, N. e MEIS, S. (1998) - *An Analysis of Developments in Tourism Markets In: Latin America and Caribbean Region*, Occasional Research Report 1998-1. in: Canadian Tourism Commission, Ottawa, Canada.

TURTON, B. J. e MUTAMBIRWA, C. C. (1996) – *Air Transport Services and the Expansion of Tourism in Zimbabwe* In: *Tourism Management*, vol. 17, n. 6, pp. 453-462.

WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL –WTTTC. (2002), *The impact of Travel & Tourism on Jobs and The Economy – Brazil*. Londres, Inglaterra.

_____. (2005). *Tourism Satellite Accounts – Regional Report*. Londres, Inglaterra.

_____. (2005). *Travel & Tourism Economic Research*. Londres, Inglaterra.

Sites Visitados:

<http://www.abrasil.gov.br>

<http://www.aci-europe.org>

<http://www.airports.org>

<http://www.bahiatursa.ba.gov.br>

<http://www.banconordeste.com.br>

<http://www.bndes.gov.br>

<http://www.embratur.gov.br>

<http://www.dac.gov.br>

<http://www.ibge.gov.br>

<http://www.infraestruturabrasil.gov.br>

<http://www.sct.ba.gov.br>

<http://www.sei.ba.gov.br>

<http://www.seinfra.ba.gov.br>

<http://www.sinart.com.br>

<http://www.turismo.gov.br>

<http://www.word-tourism.org>

<http://www.wttc.org>

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)