

**IDENTIFICAÇÃO DE FATORES PARA A EFETIVAÇÃO DA
DESCENTRALIZAÇÃO DE VOOS INTERNACIONAIS
REGULARES DE PASSAGEIROS NO BRASIL**

RODRIGO ROSA DA SILVA CRUVINEL

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

FACULDADE DE TECNOLOGIA

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**IDENTIFICAÇÃO DE FATORES PARA A EFETIVAÇÃO DA
DESCENTRALIZAÇÃO DE VOOS INTERNACIONAIS REGULARES
DE PASSAGEIROS NO BRASIL**

RODRIGO ROSA DA SILVA CRUVINEL

ORIENTADOR: JOSÉ AUGUSTO ABREU SÁ FORTES

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM TRANSPORTES

PUBLICAÇÃO:

BRASÍLIA/DF: MARÇO/2013

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**IDENTIFICAÇÃO DE FATORES PARA A EFETIVAÇÃO DA
DESCENTRALIZAÇÃO DE VOOS INTERNACIONAIS REGULARES
DE PASSAGEIROS NO BRASIL**

RODRIGO ROSA DA SILVA CRUVINEL

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO SUBMETIDA AO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE
BRASÍLIA COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA
A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM TRANSPORTES.**

APROVADA POR:

**JOSÉ AUGUSTO ABREU SÁ FORTES, Dr. (UnB)
(ORIENTADOR)**

**SÉRGIO RONALDO GRANEMANN, Dr. (UnB)
(EXAMINADOR INTERNO)**

**ADYR DA SILVA, Dr. (UERJ)
(EXAMINADOR EXTERNO)**

BRASÍLIA/DF, 19 DE MARÇO DE 2013.

FICHA CATALOGRÁFICA

CRUVINEL, RODRIGO ROSA DA SILVA

Identificação de fatores para a efetivação da descentralização de voos internacionais regulares de passageiros no Brasil [Distrito Federal] 2013.

xvi, 162p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 2013).

Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Transporte Aéreo Internacional | 2. Análise Hierárquica de Processos |
| 3. Desregulamentação | 4. Identificação de fatores |
| I. ENC/FT/UnB | II. Título (série) |

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

CRUVINEL, R.R.S. (2013). Identificação de fatores para a efetivação da descentralização de voos internacionais regulares de passageiros no Brasil. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM – 001a/2013, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 163p.

CESSÃO DE DIREITOS

AUTOR: Rodrigo Rosa da Silva Cruvinel

TÍTULO: Identificação de fatores para a efetivação da descentralização de voos internacionais regulares de passageiros no Brasil.

GRAU: Mestre

ANO: 2013

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor se reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito do mesmo.

Rodrigo Rosa da Silva Cruvinel
SQN 411, Bloco F, Apto 208
70866-060 – Brasília - DF- Brasil.
rodrigorosacruzvinel@gmail.com

AGRADECIMENTOS

Diversas pessoas me auxiliaram durante a trajetória que percorri até concluir o mestrado. Cada uma delas deu uma contribuição importante, seja discutindo o assunto, sugerindo a adoção de métodos de pesquisa, revisando o material, ou mesmo dando apoio moral, que é tão importante durante a realização de um curso de mestrado.

Inicialmente, agradeço à minha mãe e avó pelo apoio dado ao longo de todo o curso. Ao meu orientador, Prof. José Augusto, por ter aceitado me orientar e auxiliado durante todo o desenvolvimento do trabalho. Agradeço os demais membros titulares da banca, professores Sérgio Grannemann e Adyr da Silva, além do membro reserva, Prof. Pastor Willy, por terem aceitado participar da avaliação e pelas contribuições por vocês dadas.

Agradeço o Programa de Pós-Graduação em Transportes – PPGT pela oportunidade dada e pelos ensinamentos obtidos. Cito nominalmente todos os professores que direta e indiretamente participaram do processo de aprendizado: Yaeko Yamashita, Joaquim Aragão, Paulo César Marques, José Matsuo, Adelaida Pallavacini, Fernando Sobrinho, Maria Alice Prudêncio e Carlos Henrique Rocha. Agradeço pelo auxílio do trabalho administrativo às secretárias Lucinete Pereira e Daniella Cotta.

Agradeço às instituições Capes e UnB, pelo auxílio financeiro dado, que permitiu a realização da pesquisa de campo e a minha permanência em Brasília. Agradeço à Infraero, Polícia Federal e Receita Federal, por terem permitido a realização da pesquisa de campo nos aeroportos estudados. Um agradecimento especial aos meus amigos Paulo Victor Hermetério e à Helena Lara, por terem me auxiliado durante o processo de obtenção de dados na pesquisa realizada nos aeroportos e pelas discussões sobre a pesquisa realizada.

Aos meus colegas de mestrado, ao qual me acompanharam durante a empreitada e que contribuíram para o meu aprendizado: Grazielle Moura, Sandro Gomes, Rômea Brito, Fernanda Fernandes, Cristiane Ferraz, Fabíola Guedes, Fabiane Santos, Neftali Saul, Érica Marques, Vinícius Policarpo, Michelle Arcúrio, Andres Idrobo e Fernando Pipicano.

Ao longo do desenvolvimento da dissertação, agradeço o apoio de todos os meus colegas de trabalho da SEAE. Pelas contribuições diretas dadas durante a pesquisa, agradeço à Carolina Avelino, ao Cícero Melo Filho, ao Maurício Estelitta, à Patrícia Pego e ao Renato Morato. Também agradeço todos os entrevistados que responderam os formulários AHP aplicados e aquelas pessoas que me ajudaram a contatar os entrevistados, destacando o Joaquim Estevam pelo apoio dado.

Agradeço aos meus amigos que fiz em Brasília e que me acompanharam durante esses dois anos, que de tão intensos, ganharam a alcunha de “A Grande Família”. Foram pessoas que estiveram juntas nos muitos momentos de alegria e diversão, seja em casa, em passeios em Brasília e viagens pelo país, mas também acompanharam em momentos que foram necessários conselhos, apoios e “*puxadas de orelha*”. Cito nominalmente: Natália Perígolo, Pamela Moser, Gustavo Paiva, Gustavo Mariano, Pedro Braunger, Daniel Chaves, Jeverson Giroldo e Ana Cláudia Mota. Por fim, um sincero e especial agradecimento ao Aelton Giroldo, pela estima e amizade, vindo a se tornar praticamente um irmão para mim ao longo desses anos.

E todos aqueles que torceram e me apoiaram, mas que acabaram não sendo citados, os meus sinceros agradecimentos!

RESUMO

IDENTIFICAÇÃO DE FATORES PARA A EFETIVAÇÃO DA DESCENTRALIZAÇÃO DE VOOS INTERNACIONAIS REGULARES DE PASSAGEIROS NO BRASIL

O mercado aéreo internacional de passageiros do Brasil possui uma elevada concentração no aeroporto Antônio Carlos Jobim/Galeão, no Rio de Janeiro, e, principalmente, no aeroporto Governador André Franco Montoro, em Guarulhos. Os demais aeroportos brasileiros somados não tem participação relevante neste mercado. De tal sorte, este trabalho visa identificar e elencar, em ordem de importância, os fatores que influenciam na descentralização de voos internacionais regulares de passageiros do Brasil para aeroportos fora das cidades do Rio de Janeiro e de Guarulhos. Para tanto, é feito levantamento bibliográfico e são entrevistados passageiros nos saguões de embarque internacional dos aeroportos de Guarulhos e de Brasília para identificar os elementos que influenciam a atração de voos internacionais. Posteriormente, profissionais que atuam na academia, na iniciativa privada e em órgãos governamentais, com o auxílio da Análise Hierárquica de Processos (AHP), apontam a ordem de importância dos elementos elencados. Como pressuposto de trabalho, tinha-se que a flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos (ASAs) era um fator estruturante para descentralizar o setor. Todavia, o trabalho expõe que a maior necessidade do momento é o oferecimento de uma infraestrutura aeroportuária adequada e a existência de fatores que impactam a demanda, como o desenvolvimento econômico. Os estímulos governamentais diretos, como a própria flexibilização dos ASAs e a concessão de subvenção econômica, apesar de poderem influenciar o setor, são relegados como elementos de menor importância pela maioria dos atores entrevistados. Os resultados encontrados visam auxiliar a priorização dos elementos que devem ser trabalhados no desenvolvimento de políticas públicas de estímulo à aviação internacional no Brasil, especialmente no que toca as ações governamentais para o setor.

ABSTRACT

IDENTIFICATION OF FACTORS FOR THE EFFECTIVE DECENTRALIZATION OF REGULAR INTERNATIONAL PASSENGER FLIGHTS IN BRAZIL

The international air passenger market in Brazil has a high concentration of flights in Rio de Janeiro, at Antônio Carlos Jobim/Galeão airport, and especially in Guarulhos, at Governador André Franco Montoro airport. The other Brazilian airports, combined, have no significant share in this market. This study aims to identify and rank, in order of importance, the factors that influence the decentralization of regular international passenger flights from airports outside of Rio de Janeiro and Guarulhos. Therefore, literary research was conducted and passengers in boarding lounges of international airports in Guarulhos and Brasília were interviewed to identify elements that attract international flights. Later, applying the Analytic Hierarchy Process (AHP), professionals working in academia, private enterprise and government agencies indicated the order of importance among the elements listed. A hypothesis based on research was that the flexibility of Air Services Agreements (ASAs) is a factor structuring to decentralize the sector. However, the study exposes that the greatest need of the moment is offering a proper airport infrastructure and the factors that impact demand, as economic development. The direct government stimulus, as the flexibility of ASAs and the granting of a subsidy, although they may influence the sector, are relegated to minor elements by most actors interviewed. The results are intended to assist the prioritization of the elements that must be worked on developing public policies to stimulate international aviation in Brazil, especially regarding government actions for the sector.

SUMÁRIO

1. Introdução.....	1
1.1. Definição do problema	2
1.2. Hipótese.....	2
1.3. Justificativa.....	2
1.4. Objetivo	5
1.5. Referencial teórico.....	5
1.5.1.Regulamentação dos serviços aéreos.....	5
1.5.2.A liberalização dos mercados aéreos internacionais e os seus benefícios econômicos.....	7
1.5.3. Análise do mercado aéreo brasileiro.....	9
1.6. Procedimento metodológico	10
2. Regulação da Aviação Civil no Brasil e no Mundo	12
2.1. Cenário internacional.....	12
2.1.1.Importância da ONU na regulação da aviação civil internacional	12
2.1.2. <i>Airline Deregulation Act</i> : a grande influência dos Estados Unidos.....	13
2.1.3. Lição europeia da liberalização em etapas	15
2.1.4. Acordos de Céus Aberto: a caminhada da flexibilização	17
2.2. Cenário brasileiro.....	19
2.2.1. Surgimento das primeiras empresas	19
2.2.2. Primeira crise da aviação civil brasileira.....	20
2.2.3. Intervenção no mercado aéreo – uma questão ideológica	21
2.2.4. Ventos da flexibilização atingem o Brasil.....	23
2.2.5. Atual situação da regulação do transporte aéreo internacional de passageiros no Brasil.....	25
2.3. Tópicos conclusivos.....	29
3. Fatores de Influência para a Escolha de Aeroportos para a Realização de Voos Internacionais Regulares de Passageiros	30
3.1. Estruturação do transporte aéreo internacional de passageiros brasileiro	30
3.1.1. Definição de aeroportos internacionais de passageiros	30
3.1.2. Distribuição de voos internacionais no Brasil	31
3.2. Fatores que influenciam na distribuição de voos internacionais de passageiros	34
3.3. Tópicos conclusivos.....	38
4. Opiniões dos Passageiros para a Escolha de Aeroportos Internacionais.....	40
4.1. Definição da amostra e da técnica estatística para análise dos dados	40
4.2. Análise dos resultados.....	41

4.3. Dados técnicos	42
4.3.1. Questão 1	42
4.3.2. Questão 2	43
4.3.3. Questão 3	43
4.3.4. Questão 4	44
4.3.5. Questão 5	45
4.3.6. Questão 6	45
4.3.7. Questão 7	46
4.3.8. Questão 8	47
4.3.9. Questão 9	48
4.3.10. Questão 10.....	48
4.3.11. Questão 11.....	49
4.3.12. Questão 12.....	51
4.3.13. Questão 13.....	53
4.4. Perfil socioeconômico	53
4.4.1. Questão 1	53
4.4.2. Questão 2	54
4.4.3. Questão 3	54
4.4.4. Questão 4	54
4.5. Tópicos conclusivos	55
5. Estruturação do Método de Análise.....	56
5.1. Análise Hierárquica de Processos - AHP.....	56
5.2. Descrição do método de trabalho	60
5.3. Tópicos conclusivos	64
6. Análise dos Resultados Encontrados ao Aplicar o Método AHP.....	66
6.1. Respostas dadas por servidores públicos	66
6.2. Respostas dadas por profissionais que trabalham para a iniciativa privada.....	68
6.3. Respostas dadas por profissionais que trabalham na academia	70
6.4. Resultados encontrados – análise de todos os critérios conjuntamente	72
6.5. Respostas dadas por cada ator apresentados de maneira individualizada.....	74
6.6. Tópicos conclusivos	74
7. Conclusões e Recomendações	79
7.1. Limitações do estudo.....	81
7.2. Recomendação para trabalhos futuros	82
Referências	83
Apêndice I – Lista dos aeroportos internacionais administrados pela Infraero e porcentagem de passageiros internacionais nos principais aeroportos brasileiros.....	90

Apêndice II – Questionários aplicados na pesquisa de campo realizada nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília.....	93
Apêndice III – Documentos de autorização para realização de pesquisa nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília.....	96
Apêndice IV – Tabulação dos dados encontrados na pesquisa realizada nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília.....	99
Apêndice V – Validação do questionário AHP.....	143
Apêndice VI – Questionário AHP aplicado em Word	144
Apêndice VII – Questionário AHP aplicado versão impressa	14452
Apêndice VIII – Respostas de Todos os entrevistados individualmente observados por grupos	159
Apêndice IX – Respostas de todos os entrevistados individualmente observando todos os itens analisados	160

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1: Elementos da Análise Econômica de um Acordo de Céus Abertos	9
Figura 5.1: Representação da Matriz Quadrada Utilizada do Método AHP	57
Figura 5.2: Exemplo da Inserção de Pesos na Matriz Quadrada AHP	58

LISTA DE QUADROS

Quadro 1.1: Liberdades do Ar	Erro! Indicador não definido.
Quadro 1.2: Porcentagem Máxima de Capital Estrangeiro em Companhias Aéreas.....	8
Quadro 2.1: Atos Liberalizantes do Mercado Aéreo Europeu	16
Quadro 2.2: Novos Serviços Internacionais e Eventos Liberalizantes.....	18
Quadro 2.3: Divisão Regional Promovida pelo SITAR	22
Quadro 2.4: Participação de Empresas Nacionais (BR) e Estrangeiras (ES) no Mercado de Transporte Aéreo Internacional de Passageiros Brasileiro.....	27
Quadro 3.1: Aeroportos Efetivamente Utilizados para Voos Internacionais	32
Quadro 3.2: Quantidade de Passageiros Internacionais.....	Erro! Indicador não definido.
Quadro 5.1: Escala Fundamental de Saaty	57
Quadro 5.2: Índices Randômicos (IR).....	60
Quadro 5.3: Árvore de Hierarquias da Técnica AHP Utilizada.	61
Quadro 5.4: Profissionais que Responderam o Questionário AHP.....	63
Quadro 6.1: Comparativo Entre a Ordem Hierárquica de Preferência dos Subcritérios para Cada Grupo Analisado.	77

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 2.1: Participação das Empresas Aéreas Nacionais no Mercado Aéreo Internacional Brasileiro com Origem no Brasil.....	26
Gráfico 3.1: Concentração de Voos Internacionais de Passageiros nos Terminais SBGR e SBGL.....	33
Gráfico 6.1: Ordem Hierárquica dos Critérios Cujas Respostas Dadas Por Todos os Servidores Públicos Foram Analisadas de Maneira Conjunta	66
Gráfico 6.2: Ordem de Hierarquia dos Subcritérios dos Servidores Públicos Analisados de Maneira Conjunta	67
Gráfico 6.3: Ordem Hierárquica dos Critérios Cujas Respostas Dadas Pelos Profissionais da Iniciativa Privada Foram Analisadas de Maneira Conjunta	68
Gráfico 6.4: Ordem Hierárquica dos Subcritérios Analisados por Profissionais da Iniciativa Privada Analisados de Maneira Conjunta	69
Gráfico 6.5: Ordem Hierárquica dos Critérios Cujas Respostas Dadas Pelos Docentes Foram Analisadas de Maneira Conjunta.	70
Gráfico 6.6: Ordem de Hierarquia dos Subcritérios Analisados por Docentes Cujas Respostas Foram Avaliadas de Maneira Conjunta.....	71
Gráfico 6.7: Ordem Hierárquica dos Critérios com as Respostas de Todos os Atores Analisadas de Maneira Conjunta.....	72
Gráfico 6.8: Ordem de Hierarquia dos Subcritérios Com as Respostas de Todos os Atores Analisadas de Maneira Conjunta.....	73

LISTA DE SIGLAS

ACA – Acordo de Céus Abertos
AHP – Análise Hierárquica de Processos
ANAC – Agência Nacional De Aviação Civil
ASAs – Acordos de Serviços Aéreos
BSCA – *Brussels South Charleroi Airport*
CAB – *The Civil Aeronautic Board*
CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica
CEE – Comunidade Econômica Europeia
CNT – Confederação Nacional dos Transportes
CONAC – Conferência Nacional de Aviação Comercial
CONAC – Conselho Nacional de Aviação Civil
DAC – Departamento de Aviação Civil
€ - Euro
EUA – Estados Unidos da América
Hotran – Horário de Transporte
IATA – *International Air Transport Association*
IC – Índice de Inconsistência
ICAO – *International Civil Aviation Organization*
IR – Índice Randômico
ITA – Instituto Tecnológico da Aeronáutica
MDAM – Tomada de Decisão Baseada em Multi-atributos
MF – Ministério da Fazenda
MTur – Ministério do Turismo
NYRBA – *New York Rio Buenos Aires Incorporation*
OACI – Organização da Aviação Civil Internacional
ONU – Organização das Nações Unidas
PIB – Produto Interno Bruto
PUCCAMP – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
RBHA – Registro Brasileiro de Homologação Aeronáutica
RC – Razão de Consistência
SBBE – Aeroporto Internacional Val-de-Cans

SBBR – Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek
SBCF – Aeroporto Internacional Tancredo Neves
SBCT - Aeroporto Internacional Afonso Pena
SBEG - Aeroporto Internacional Eduardo Gomes
SBFI - Aeroporto Internacional Cataratas
SBFL - Aeroporto Internacional Hercílio Luz
SBFZ - Aeroporto Internacional Pinto Martins
SBGL - Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim/Galeão
SBGR - Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro
SBKP - Aeroporto Internacional de Viracopos
SBNT - Aeroporto Internacional Augusto Severo
SBPA - Aeroporto Internacional Salgado Filho
SBRF - Aeroporto Internacional Gilberto Freire
SBSV - Aeroporto Internacional Deputado Luíz Eduardo Magalhães
SEAE – Secretaria de Acompanhamento Econômico
SITAR – Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional
SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas
UE – União Europeia
UnB – Universidade de Brasília
US\$ - Dólar Americano
VDC – Voos Diretos ao Centro

1. INTRODUÇÃO

O mercado aéreo brasileiro passa por um momento de crescimento, tanto no mercado interno, quanto no mercado internacional, amparado pela expansão econômica e pelo crescimento do país. Outro fator que contribuiu para esse crescimento foram as ações liberalizantes promovidas ao longo dos últimos anos pelo governo brasileiro, que permitiram maior concorrência entre as companhias aéreas. Tais elementos alteraram sobremaneira o cenário do segmento no Brasil, que assistiu em um período de pouco mais de dez anos o surgimento e a derrocada de várias companhias aéreas, entre elas algumas de grande renome nacional e internacional, bem como a queda vertiginosa dos preços das passagens aéreas em razão da maior competição entre as empresas. Tal cenário “liberalizante”, cujas ações foram iniciadas na primeira metade da década de 1990, foram aceleradas em 2005, após um breve período de retrocesso entre os anos de 2003 e 2005, quando houve novamente um aumento da presença do Estado na regulamentação do segmento aéreo.

Com a promulgação da Lei Nº 11.182/2005 (Brasil, 2005), que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e dava outras providências, foi estabelecido pelo artigo 49 que haveria liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares. Esse elemento foi de pronto aplicado aos voos no âmbito nacional, porém não foi aplicado aos voos internacionais. O mercado aéreo internacional apenas obteve liberação tarifária parcial em 2008, com a Resolução ANAC Nº 16/2008, que determinava esse regime tarifário para os voos entre o Brasil e os países sul-americanos. Os demais destinos só tiveram benefício semelhante a partir de 23 de abril de 2010, quando entrou em vigor a Resolução ANAC Nº 83/2009 (ANAC, 2012a). Essas medidas foram importantes, pois trouxeram benefícios para a sociedade como um todo, mas que não atenderam plenamente às necessidades de expansão do segmento aéreo internacional brasileiro, porque esbarraram, de um lado, em gargalos estruturais dos aeroportos, em que vários dos principais terminais internacionais, como Guarulhos, Brasília e Manaus, apresentam taxa de ocupação acima de 100% da capacidade (IPEA, 2011), e de outro lado, nas relações internacionais, em que alguns Acordos de Serviços Aéreos (ASAs), como o para a Argentina, que atingiu o limite de frequências semanais acordadas entre os dois países (La Nación, 2011).

Ao analisar a distribuição dos voos internacionais que tem o Brasil como origem e ou destino, percebe-se que há uma excessiva concentração nos aeroportos de Guarulhos, em São Paulo, e do Galeão, no Rio de Janeiro, os quais respondem por mais de 80% do fluxo de passageiros internacionais do país. É uma situação que causa grande desconforto para os cidadãos brasileiros de diversas regiões do país, que percorrem muitas vezes grandes distâncias até esses centros para conseguir um voo para cidades estrangeiras, mesmo estando em posição mais próxima do destino final do que São Paulo ou Rio de Janeiro. Dificuldade de deslocamento que afeta setores inteiros da economia, como o turismo, que veem seus esforços em estimular o desenvolvimento dos Estados terem uma perda de eficácia, por conta da dificuldade de acesso de estrangeiros às suas regiões.

1.1. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Diante desse contexto, tem-se o seguinte problema:

Quais elementos são preponderantes para descentralizar os voos internacionais regulares de passageiros dos aeroportos Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, e Antônio Carlos Jobim, no Rio de Janeiro?

1.2. HIPÓTESE

Com base no referido problema, a hipótese adotada é:

A flexibilização de acordos de serviços aéreos é um elemento preponderante para a descentralização dos voos internacionais regulares de passageiros dos aeroportos Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, e Antônio Carlos Jobim, no Rio de Janeiro.

1.3. JUSTIFICATIVA

As ligações aéreas internacionais são feitas mediante a assinatura de Acordos de Serviços Aéreo, cujas características são analisadas caso a caso. Estes acordos são bilaterais e impõem as condições para que se tenha uma ligação aérea entre dois países. São atualizados periodicamente por estes em razão da evolução das aeronaves e dinamicidade econômica dos mercados envolvidos (Marinho, 2009). Os acordos podem

determinar os valores mínimos a serem cobrados por cada companhia aérea para fazer as ligações aéreas entre os países. Passam ainda pela determinação da quantidade de ligações e do tipo de voo, se de passageiros ou cargueiros, que podem ser feitos por semana, pelos direitos de tráfego, etc. Destaca-se que os direitos de tráfego relacionam-se com as possibilidades de voos autorizadas para serem realizadas por cada país e são classificados em liberdades de voo (ANAC, 2008a).

Uma modalidade de ASA são os Acordos de Céus Abertos (ACA). A utilização desta modalidade durante a negociação ou renegociação dos ASAs determina a adoção do regime de liberdade tarifária e o direito de tráfego autorizado entre os países acordantes, deixando de impor quantidades máximas de ligações entre os países, os tipos de aeronaves empregadas, entre outras. O principal elemento que passa a atuar para restringir a ligação entre os países que assinam este tipo de acordo é a infraestrutura aeroportuária dos destinos escolhidos pelas empresas que atuarão no transporte aéreo, já que é necessário que se tenha disponibilidade estrutural, como pátios, horários de pousos e decolagens, guichês das polícias de fronteira, entre outros, para receber os voos. Com essa liberdade regulatória, há a possibilidade de se ter maior quantidade de ligações internacionais e maior concorrência de mercado, aumentando o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países envolvidos, e conseqüentemente trazendo maior desenvolvimento socioeconômico, devido à facilidade de transporte entre eles.

Pelo fato de terem restrições de aumento na quantidade de ligações aéreas na maioria das ligações, por conta dos ASAs brasileiros atualmente vigentes, há uma preferência das empresas aéreas nacionais e estrangeiras em atuar principalmente nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. A busca por ligações internacionais chega ao ponto dos aeroportos internacionais que atendem às cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo concentrarem em 2011, juntos, 82,97% do fluxo de passageiros internacionais da rede de aeroportos administradas pela Infraero. Sendo que deste somatório, o aeroporto de Guarulhos – São Paulo movimentou 62,41% e o do Galeão – Rio de Janeiro movimentou 20,56% (Infraero, 2012a).

O baixo nível de exploração internacional dos aeroportos brasileiros pode ser visto com a porcentagem do terceiro colocado no ranking, o aeroporto de Porto Alegre, que recebeu 3,12% do tráfego de passageiros internacionais da rede Infraero (Infraero,

2012a). Destaca-se a importância das informações já que cerca de 97% do tráfego regular de passageiros do setor aéreo brasileiro passam por aeroportos administrados ou com a participação da Infraero (Infraero, 2012b).

No entanto, em razão da saturação do sistema de pátios e de terminais de passageiros (BNDES, 2010a), o aeroporto de Guarulhos, não tem capacidade operacional para receber um amplo crescimento da quantidade de voos nacionais e internacionais. Situação que as autoridades aeronáuticas já lidam ao revisar os acordos de serviços aéreos. A título de exemplo, a revisão do ASA com os Estados Unidos, realizada em 2011, aumenta a quantidade de voos permitidos entre o Brasil e os Estados Unidos até o ano de 2014, quando que entrará em vigor o Acordo de Céus Abertos assinado entre esses países, porém restringe a expansão de voos no Terminal São Paulo (que no documento considera como tal os aeroportos de Guarulhos e de Viracopos, em Campinas). Há, inclusive, uma restrição de infraestrutura para novos voos do aeroporto de Guarulhos, por meio da citação da restrição regulatória imposta em 26 de junho de 2008, que impossibilita adicionar novos voos com origem/destino para este aeroporto (USA, 2011). Um importante gargalo estrutural em um período em que há um aumento da quantidade de voos internacionais por conta do crescimento da economia brasileira, que registrou no primeiro semestre de 2011 um aumento de 20,83% da oferta de voos semanais internacionais (MTur, 2011). Além deste fator, há uma declarada posição da Agência Nacional de Aviação Civil junto à mídia nacional para desconcentrar os voos internacionais que atendem ao Brasil (Folha, 2011).

Tendo como base esse cenário e com vistas a promover o intercâmbio socioeconômico e cultural com nações estrangeiras, além de buscar a dinamização da economia, alguns Estados brasileiros têm desenvolvido ações de estímulo à criação de ligações aéreas internacionais em seus territórios. O Governo do Estado de Minas Gerais, por exemplo, implantou o programa “Decola Minas”, em 2008, que teve como resultado o aumento do fluxo de passageiros internacionais em seis vezes em seu primeiro ano de atuação (SETUR-MG, 2012a).

As ações e declarações governamentais do Governo de Minas Gerais e da ANAC corroboram a importância social e econômica propiciada pelas ligações aéreas internacionais. Um fator que deverá exercer um papel cada vez mais preponderante no

planejamento territorial e econômico brasileiro. Por isso, torna-se imperativo conhecer os fatores que impactam diretamente na constituição de rotas aéreas internacionais.

1.4. OBJETIVO

O objetivo principal é identificar e hierarquizar os elementos que, juntamente com a flexibilização dos acordos de serviços aéreos, podem incentivar a descentralização de voos internacionais regulares de passageiros dos aeroportos de Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, e Antônio Carlos Jobim, no Rio de Janeiro.

O objetivo secundário é obter a opinião de passageiros e profissionais das iniciativas privada, poder público e docentes, para identificar os fatores preponderantes justificar a descentralização de voos internacionais de passageiros no Brasil.

1.5. REFERENCIAL TEÓRICO

1.5.1. Regulamentação dos serviços aéreos

Nos primórdios da aviação, o avião demonstrou potencial de facilitar o deslocamento entre grandes distâncias em um tempo relativamente curto. Em um cenário traumático em nível internacional por conta do pós-guerra, foi realizada a Convenção de Paris, em 1919, para que fossem definidas as diretrizes norteadoras dos direitos da aviação civil. Como resultado principal do evento, foi definido um dos direitos aeroespaciais básico: os países possuem soberania sobre o espaço aéreo sobrejacente a seu território. Em 1944 foi realizada a Convenção Internacional de Aviação Civil, que mais tarde fora comumente conhecida como Convenção de Chicago, que buscou estabelecer normas e regras gerais para a aviação civil. Como resultado criou-se um órgão responsável pelo estabelecimento dos procedimentos e padrões a serem seguidos, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) (ANAC, 2012b). Além disso, foi reafirmado o princípio da soberania dos estados sobre o espaço aéreo, estabelecido em 1919, além de criar, conforme defendido por Westlake na convenção de Paris, o direito de passagem inocente por sobre os Estados Nacionais (Mattos, 1998). Para regular tanto o direito de passagem, quanto os direitos de transporte de pessoas, mercadorias e malas postais sobre os territórios, foram criadas as chamadas liberdades do ar. Essas liberdades, compostas mediante acordo formal entre países junto a OACI, são em número de 5, cujas 2 primeiras englobam o direito de passagem inocente. Em ocasiões posteriores, foram criadas mais 4 liberdades que não foram oficialmente formalizadas por acordos

junto à OACI, mas que são aceitas pela própria OACI e pela comunidade internacional. As nove liberdades existentes estão expostas a seguir na Tabela 1:

Quadro 1.1: Liberdades do ar.

LIBERDADES DO AR	TIPOS DE PERMISSÃO
Direito de Primeira Liberdade (1º)	Direito de voar sobre um território de um Estado sem realizar o pouso.
Direito de Segunda Liberdade (2º)	Direito de pousar em um território quando em voos não comerciais.
Direito de Terceira Liberdade (3º)	Direito de desembarcar o tráfego oriundo do Estado sede da empresa aérea operadora do voo em outro país.
Direito de Quarta Liberdade (4º)	Direito de realizar o embarque, em outro Estado, de tráfego destinado ao país sede da empresa aérea operadora do voo.
Direito de Quinta Liberdade (5º)	Direito de realizar o embarque e desembarque em um Estado estrangeiro, do tráfego originado ou destinado a um país que não seja a sede da operadora do voo.
Direito de Sexta Liberdade (6º)	Direito de transportar, passando pelo Estado de origem da empresa aérea, o tráfego entre dois países.
Direito de Sétima Liberdade (7º)	Direito de transporte de tráfego entre um país e um país terceiro, sem incluir algum ponto no Estado de origem da empresa aérea.
Direito de Oitava Liberdade (8º)	Direito de transporte de tráfego entre dois pontos dentro de um país, de um voo que começou no Estado de origem da empresa aérea, ou que se destina a ele. É também conhecido como cabotagem consecutiva.
Direito de Nona Liberdade (9º)	Direito de uma empresa aérea estrangeira realizar inteiramente voos nacionais dentro de outro país. É conhecida como cabotagem pura.

Fonte: (Cerna *et al*, 2011, p. 911, *apud* ICAO, 2011)

Como resultado da Convenção e da criação das liberdades, ficou estabelecido que cada nação negociaria individualmente os graus de liberdade do ar que seriam aplicados com os outros. Para tal, as nações se utilizariam dos chamados Acordos de Serviços Aéreos. Tais acordos, além de determinar o grau de liberdade, poderiam ter o poder de estabelecer as condições em que as rotas aéreas seriam estabelecidas: determinação de destinos, fixação de preço, determinação do tipo de aeronave utilizada, imposição das empresas que poderiam operar as rotas etc (ANAC, 2008a). Esse instrumento serviu, na prática, para estabelecer um rígido controle econômico sobre a atividade, já que os fatores exigidos por cada governo atuavam como delimitadores do setor aéreo.

1.5.2. A liberalização dos mercados aéreos internacionais e os seus benefícios econômicos

O setor aéreo permaneceu regulamentado em nível global até o final dos anos de 1970. Em 1978, os Estados Unidos promoveram a liberalização do seu mercado aéreo com a vigência do *Airline Deregulation Act*. Tal instrumento visava estimular a concorrência entre as empresas aéreas, aumentar a eficiência dos operadores aéreos, e, por meio da liberdade tarifária autorizada, oferecer um menor preço quando da compra de uma passagem aérea ao consumidor final (Ferreira *et al*, 2008). A atuação dos Estados Unidos no mercado aéreo obteve pleno êxito, por ter conseguido aumentar a quantidade de empresas aéreas operantes nos segmentos de passageiros e de cargas, sendo que algumas delas eram do tipo “*low cost*”, isto é, de baixo custo. (Entrevistas-GA2, 2006a).

A liberalização do mercado aéreo global atingiu um novo patamar em 1992, quando os Estados Unidos fizeram um acordo com a Holanda para ampliar o ASA que regulamentava o transporte aéreo entre estes países. O acordo firmado posteriormente passou a ser chamado de Acordo de Céus Abertos por conta das suas características que permitia que,

“as operadoras aéreas dos países envolvidos voassem de qualquer ponto de um país para qualquer ponto do outro sem restrições de taxas ou frequências, permitindo também que tais companhias realizassem entre si acordos comerciais, como codesharing (pelo qual uma companhia aérea transporta passageiros cujos bilhetes são emitidos por outra companhia), além de garantir o direito previsto pela quinta liberdade do ar.” (Vieira, 2012, p. 204)

Ao longo das décadas de 1980 e 1990 inúmeros países seguiram o exemplo estadunidense de diminuir as amarras estatais sobre o mercado aéreo, estimulando, com isso, a entrada de novos operadores e a concorrência entre as empresas. Os países integrantes da União Europeia foram além, saíram de um mercado fortemente regulado, em que as empresas aéreas mantidas por Estados nacionais possuíam reservas de mercado, para o chamado Céu Comum, em que o espaço aéreo da União Europeia foi considerado único, permitindo inclusive a realização de voos de cabotagem (8ª e 9ª liberdades do ar). Isto é, as empresas tiveram total liberdade comercial para determinarem os condicionantes que desejavam operar, seja rota, preço, horário, capacidade etc (Ferreira *et al*, 2008).

Apesar da liberalização do mercado, a posse e controle de empresas aéreas, de uma maneira geral, conta com um fator de restrição porque inúmeras legislações nacionais consideram a aviação como um elemento de segurança nacional. E, como tal, o capital e o controle das empresas aéreas devem permanecer nos respectivos países das companhias. Exemplos podem ser visualizados a seguir:

Quadro 1.2: Porcentagem máxima de capital estrangeiro em companhias aéreas

País / Bloco Econômico	Participação máxima
Brasil	20%
Estados Unidos	25%
Índia	49%
União Europeia	49%
Chile	100%

Fonte: Ferreira *et al* (2008).

Destaca-se que as liberalizações dos mercados de transportes aéreos geraram impactos positivos na economia dos países, não apenas aumentaram o tráfego aéreo. A Figura 1.1 expõe a reação em cadeia promovida:



Fonte: DGET-EU (2007, pg.142)

Figura 1.1: Elementos da Análise Econômica de um Acordo de Céus Abertos¹

Um estudo desenvolvido pela Intervistas-Ga2 (2009) sobre a liberalização do acesso ao mercado aéreo internacional expôs que:

- foram criadas novas rotas e aumentou a competitividade entre as companhias no mercado aéreo, na União Europeia;
- as tarifas foram reduzidas e o tráfego aumentou: houve um decréscimo das tarifas de viagens a lazer de 17% e aumento no tráfego de 108% após a liberalização bilateral entre a Índia e o Reino Unido (CAA, 2006, p.111, *apud* Intervistas, 2009);
- houve um crescimento de 38% na quantidade de empregos gerados na aviação, no turismo e em outras indústrias (CAA, 2004, *apud* Intervistas, 2009).

1.5.3. Análise do mercado aéreo brasileiro

O mercado aéreo brasileiro passou por diferentes abordagens governamentais ao longo dos últimos 40 anos. Houve maior rigidez regulatória no final dos anos 1960 que perdurou até o início da década de 1990. Essa época foi marcada por uma competição controlada, em que o Estado escolheu menos de 10 empresas para explorar o mercado aéreo brasileiro em seus diferentes níveis: regional, nacional e internacional. A partir dos anos 1990, houve uma contínua diminuição das amarras governamentais, de forma a aumentar e estimular a concorrência entre as companhias aéreas. Ocorreu o fim de

¹ Tradução do autor.

reservas de mercado para companhias aéreas, foi estimulado o surgimento de novas empresas, as tarifas das passagens foram gradativamente liberadas (inicialmente por bandas tarifárias até chegar a livre definição de preços), entre outras ações (Gurgel, 2007). O ato culminante do processo, no âmbito interno, aconteceu com a instalação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em substituição ao Departamento de Aviação Civil (DAC), ocorrido em 2005. A Lei Nº 11.182/2005 instituiu a liberdade tarifária, que sacramentou o regime de livre concorrência.

Em 2008 foi permitida a liberdade tarifária entre voos do Brasil para a América do Sul. No entanto, apenas em 2010, com a publicação da resolução ANAC Nº 140/2010, o segmento internacional passou a contar com a possibilidade de liberdade tarifária. Essa situação depende das características dos Acordos de Serviços Aéreos firmados pelo Brasil com cada país para que possa entrar em vigor.

Ampliando o processo de liberalização, o país alterou vários ASAs para a modalidade céus abertos, de forma a estimular a diversificação de rotas e ligações, além de estimular a entrada de novas companhias no tráfego aéreo internacional brasileiro. Acordos com alguns dos principais mercados brasileiros foram firmados, como com os Estados Unidos, a partir de 2015, e com a União Europeia, que está em negociação (Valor Econômico, 2013), e tem um total de mais de 20 acordos já firmados. Segundo o Superintendente de Relações Internacionais da ANAC, Bruno Dalcolmo, busca-se renegociar os ASAs para a modalidade céus abertos pois,

"A partir do momento em que existe um número limitado de frequências (voos de ida e volta) por empresa, a tendência é que elas coloquem-nas no mercado mais rentável, que, naturalmente, é o de São Paulo. Conforme se permite um número maior de voos, a tendência é que outras cidades recebam esses voos, uma vez que não vai mais ser necessário concentrar um bem escasso, que é a frequência, nesse mercado denso" (Correio Brasiliense, 04/04/2011).

1.6. PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

O trabalho pressupõe-se a existência de assimetria de informações entre governo e operadores aéreos, que dificulta a adoção de medidas para concretizar a descentralização dos voos internacionais e permitir a entrada de novas empresas. Para o seu desenvolvimento foram seguidos os seguintes passos:

1º Passo - Revisão bibliográfica: foi utilizada a técnica de observação indireta como ponto de partida para conhecer profundamente o objeto a ser estudado, de forma a identificar o que já foi e está sendo desenvolvido na área.

2º Passo – Elaboração e aplicação de questionários com usuários de voos internacionais nos saguões de embarque internacional dos aeroportos Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, e Presidente Juscelino Kubitschek, em Brasília: buscou-se identificar os principais fatores que impactam o usuário na determinação da escolha de um aeroporto internacional em detrimento de outro aeroporto.

3º Passo – Tratamento das informações obtidas na pesquisa realizada nos aeroportos supracitados com o uso do software Microsoft Excel.

4º Passo – Elaboração, validação e aplicação de questionário de pesquisa utilizando o método de Análise Hierárquica de Processos (AHP): técnica aplicada junto aos profissionais atuantes na área internacional do mercado aéreo brasileiro: agentes públicos [ANAC, Infraero, Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, Ministério do Turismo - MTur, Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - SNEA, Confederação Nacional dos Transportes - CNT, *International Air Transport Association* – IATA] e docentes (Universidade de Brasília – UnB e Instituto Tecnológico da Aeronáutica – ITA), em que foram apresentados a estes entes a lista de elementos levantados e foi solicitado que cada um hierarquizasse as questões consideradas mais importantes.

5º Passo - Tratamento das informações obtidas ao aplicar o método AHP: com o auxílio do software *Expert Choice* os dados foram tratados para a obtenção de uma lista final dos itens considerados primordiais.

6º Passo – Análise dos resultados e conclusão: foram comparados os pontos, individualmente e entre si, que os entes entrevistados consideram mais importantes para o atingimento da descentralização de voos internacionais no Brasil.

2. REGULAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL E NO MUNDO

A seguir é apresentado um breve histórico do desenvolvimento das políticas regulatórias da aviação civil internacional. São analisados dois dos principais mercados aéreos internacionais, da União Europeia e dos Estados Unidos, ressaltando uma breve síntese dos procedimentos adotados, além de expor os principais efeitos causados e/ou esperados pela liberalização dos mercados.

Posteriormente, é analisado como ocorreu o desenvolvimento das políticas regulatórias da aviação civil brasileira, que ao longo de pouco mais de 80 anos de história passou pelos mais diversos cenários: desde a total “liberalização”, com permissão inclusive de voos de cabotagem, passando por períodos de total enrijecimento regulatório, com uma intensa presença estatal, até chegar ao atual período de flexibilização controlada das empresas aéreas.

2.1. CENÁRIO INTERNACIONAL

2.1.1. Importância da ONU na Regulação da Aviação Civil Internacional

A primeira metade do século XX foi um período pródigo em termos regulatórios da aviação civil mundial, por terem sido estabelecidas nesse período várias das normas regulatórias que ainda vigoram no segmento em todo o mundo. A regulamentação técnica e legal do transporte aéreo internacional possui como principal marco a Convenção de Chicago. Este acordo internacional instituído em 1944 levou a criação, no mesmo ano, da *Internacional Civil Aviation Organization* (ICAO). Esta entidade possui status de agência especializada ligada à Organização das Nações Unidas (ONU) e tem como atribuições estipular normas de operação a serem adotadas internacionalmente pela aviação civil, abrangendo aspectos de segurança, eficiência, regularidade e proteção ambiental (ICAO, 2012). A Convenção de Chicago sacramentou o princípio da soberania dos Estados Nacionais sobre o espaço aéreo sobrejacente a seus territórios, uma decisão que havia sido definida na primeira reunião internacional para regulamentar a aviação internacional, a Convenção de Paris, ocorrida em 1919.

Como consequência da validação do princípio da soberania e pela necessidade de se normatizar os voos internacionais, foi criado o Acordo de Serviços Aéreos (ASAs). Este é um instrumento jurídico internacional que pode ser assinado de forma bilateral, entre dois países, ou multilateral, entre vários países, e que determinariam as condições técnicas e comerciais dos voos que podem ser realizados entre os países signatários.

As regulamentações econômicas do setor aéreo internacional passaram a ser feitas essencialmente pelos ASAs. Acordos entre empresas aéreas e a existência de um mecanismo de fixação de tarifas criada pela *Internacional Air Transport Association* (IATA), associação internacional que defende os interesses das empresas aéreas em todo o mundo, são instrumentos que auxiliam o processo de regulamentação econômica do setor (Gurgel e Costa, 2007; BNDES, 2010b). Por fim, Tolfo (2009) expõem que as normas e legislações de cada país também contribuem para o universo regulatório, ao definir os direitos e obrigações para o estabelecimento de ligações aéreas internacionais.

O Acordo de Serviços Aéreos foi utilizado, desde a sua instituição, como instrumentos de proteção econômica do setor aéreo de cada nação. Nele, inúmeras restrições foram impostas para evitar que medidas antieconômicas fossem adotadas em seus Estados por terceiros países, enfraquecendo as companhias aéreas de cada país. Esse pressuposto foi considerado devido o segmento aéreo ser sensível para a segurança nacional, o que se alinha à posição defendida especialmente pela Grã-Bretanha nos primórdios da aviação, que temia que os Estados Unidos dominassem o mercado aéreo mundial por conta de possuírem, após o término da 2ª Guerra Mundial, uma indústria aérea consolidada e pilotos treinados, enquanto, por conta desta guerra, os britânicos e outras nações tinham seus parques produtivos e condições financeiras debilitadas (Fay, 2002).

2.1.2. *Airline Deregulation Act*: A Grande Influência dos Estados Unidos

O cenário mundial da aviação civil era marcado por uma intensa regulação dos governos. No entanto, durante a década de 1970, a política regulatória do mercado aéreo doméstico dos Estados Unidos passou por períodos de contestação. As ligações aéreas entre as unidades federativas estadunidenses eram reguladas de 1938 a 1985 pela *The Civil Aeronautic Board* (CAB), um órgão do governo federal dos EUA. A CAB tinha como responsabilidades

“[...] promover e regulamentar o setor aéreo civil nos Estados Unidos e entre os Estados Unidos e países estrangeiros, defendendo os interesses do comércio interior e estrangeiro dos Estados Unidos, serviço postal e defesa nacional²” (National Archives, 2012).

A CAB estabelecia os preços a serem praticados nas ligações aéreas, que eram determinados baseados na distância percorrida em cada trecho, e escolhia as operadoras que podiam operar voos em cada rota, controlando, com isso, a concorrência. Para tanto, ela promovia uma estratégia de subsídios cruzados, no qual as ligações de longo curso possuíam tarifas mais altas de forma a subsidiar as tarifas aplicadas em trechos de curta distância. A conformação do cenário regulatório estimulava a existência de ligações ponto a ponto, já que havia restrição da atuação de mercado das empresas: poucas empresas operavam cada rota e somente as grandes empresas aéreas podiam operar as rotas consideradas nacionais (Farina e Schembri, 1990). No entanto, sinais da ineficiência desta política podiam ser visualizados em ligações aéreas intraestaduais, cuja gerência ficava a cargo dos governos estaduais. Apesar de distâncias percorridas semelhantes, os voos que aconteciam intraestados apresentavam tarifas mais competitivas que os voos interestaduais (Avjobs, 2012).

Para alterar este cenário, em uma ação até então inédita no mundo, em 1978 os Estados Unidos desregulamentaram o setor aéreo doméstico por meio da promulgação da lei conhecida como *Airline Deregulation Act*. Esta lei visava estimular a concorrência entre as empresas aéreas por liberalizar o regime de preços que podiam ser adotados, além de eliminar restrições para a entrada e saída dos operadores aéreos do mercado (Ferreira *et al*, 2008). O resultado obtido foi considerado extremamente satisfatório, trazendo muitos benefícios para os usuários. Houve um aumento na quantidade de empresas aéreas que atuavam nos Estados Unidos, sendo algumas de baixo custo que passaram a operar rotas nacionais, e a emergência do sistema de distribuição de voos *hub and spoke* (Entrevistas-ga, 2006b).

É necessário esclarecer que o sistema *hub-and-spoke* é um tipo de rede de voos cujas ligações são concentradas em um aeroporto central em que os passageiros realizam conexões para chegarem aos seus destinos finais (Costa *et al*, 2008). Este sistema popularizou-se, a nível mundial, após a desregulamentação dos mercados aéreos. Até

² Tradução do autor.

então, o sistema de rede de voos mais comum era o ponto a ponto, em que um mesmo voo ligava várias cidades, permitindo os passageiros chegarem ao seu destino final sem a realização de conexões.

O consumidor final beneficiou-se, pois foram criadas novas rotas, o que acarretou na queda das tarifas praticadas pelas operadoras aéreas (Ferreira *et al*, 2008). Segundo estudos da *Brookings Institution* (Farina e Schembri, 1990), a desregulamentação trouxe economias para os consumidores de aproximadamente US\$100 bilhões, além de quase dobrar o volume de passageiros transportados de 240 milhões, em 1978, para 540 milhões em 1988. Farina e Schembri (1990) ainda expõem que a desregulamentação gerou alguns efeitos colaterais: ela levou a uma diminuição do padrão de serviço prestado pelas operadoras, já que o custo passou a ser o principal elemento de competição; o mercado tornou-se após dez anos mais concentrado, pois muitas empresas faliram por não suportar elevada concorrência; e houve uma piora nas condições de trabalho dos profissionais do segmento aéreo, em razão do incremento da pressão pela redução de custos. Apesar de alguns pontos negativos, essa ação regulatória foi considerada um grande sucesso.

2.1.3. Lição Europeia da Liberalização em Etapas

Seguindo o exemplo de sucesso estadunidense, inúmeros países promoveram um processo de liberalização de seus mercados aéreos ao longo das décadas de 1980 e 1990, como o Chile, a Alemanha, o Reino Unido e o Canadá. Ao observar mais diretamente à Europa Ocidental, percebe-se que o referido processo ocorreu de maneira gradativa. Este mercado distingue-se do estadunidense pelo fato das ligações aéreas internacionais possuírem maior volume do que as ligações domésticas. Como apresentam Ferreira *et al* (2008), o mercado era extremamente regulado, as ligações eram normatizadas por rígidos e restritos Acordos de Serviços Aéreos, poucas empresas eram autorizadas a realizar as rotas – e na maior parte das vezes empresas grandes e com longa data de operação. Essas situações ocasionavam elevadas tarifas e restrição artificial do mercado aéreo intraeuropeu.

Por tais razões, decidiu-se que o cenário protecionista europeu deveria ser alterado, porém de forma gradativa para que todos os atores - governo, empresas e consumidores, pudessem se adaptar à nova realidade do mercado aéreo. É importante ressaltar que tais

medidas ocorreram de maneira concomitante com a intensificação da integração dos países membros da Comunidade Econômica Europeia (CEE), bloco que, a partir de 1992, com a assinatura do Tratado de Maastricht passou a se chamar União Europeia – UE (Europa, 2012a). A liberalização neste mercado deu-se em quatro etapas:

Quadro 2.1: Atos Liberalizantes do Mercado Aéreo Europeu

Ano	Atos liberalizantes
1987	<ul style="list-style-type: none"> - Redução das restrições tarifárias, de forma a dar maior liberdade na fixação de preços pelas companhias aéreas; - Foi extinto o compartilhamento da capacidade de voos internacionais entre os países europeus; - Foi facilitado o processo para a operação de novas empresas aéreas
1990	<ul style="list-style-type: none"> - Foi autorizado que todas as empresas aéreas europeias, cujos países fizessem parte da CEE, realizassem voos de 3º e 4º liberdades do ar entre as nações integrantes da Comunidade Econômica Europeia; - A extinção quase total de restrições de capacidade e tarifária.
1993	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de sistema de céus abertos, em que uma empresa aérea europeia detentora de uma licença especial pudesse operar qualquer rota da UE; - Instituição da liberdade de fixação de preços quase total por parte das empresas;
1997	<ul style="list-style-type: none"> - Foi dada autorização para que todas as companhias aéreas portadoras da licença especial, criada em 1993, realizassem voos de cabotagem dentro da UE (8º e 9º liberdades do ar).

Fonte: Ferreira *et al* (2008)

Ferreira *et al* (2008) mostram que o processo de desregulamentação trouxe uma queda dos preços das tarifas praticadas e estimulou o surgimento de novas empresas no mercados – especialmente as atuante no segmento de baixo custo conhecidas como *Low Cost Carriers*. Além disso, a medida funcionou como um estímulo ao desenvolvimento regional por terem criado novas rotas aéreas, que passaram a utilizar aeroportos secundários, menores, que estavam subutilizados.

2.1.4. Acordos De Céus Aberto: A Caminhada da Flexibilização

Um ano antes de vigorar a terceira etapa do processo de liberalização do mercado aéreo europeu, ocorrida em 1993, os Estados Unidos e a Holanda assinaram o que veio a ser considerado o primeiro Acordo de Serviço de Aéreo classificado como Acordo de Céus Abertos (ACAs).

Os ACAs obtiveram grande sucesso a nível mundial, sendo adotados por inúmeras nações. Um dos maiores expoentes ao se tratar de ACAs são os Estados Unidos, que possuem mais de 100 acordos nesta modalidade (USA, 2012). Destaca-se que tal política vem ao encontro da posição estadunidense adotada ainda nos anos de 1940, que buscavam a implantação e a consolidação de um mercado aéreo internacional com poucas restrições governamentais.

Estudo produzido pela InterVistas-GA (2006b) expõe que os países que efetuaram a liberalização de seus mercados tiveram como resultado um aumento dos serviços aéreos disponibilizados, inclusive no segmento internacional. Dados do banco de dados do Departamento de Transportes dos Estados Unidos divulgados nesse mesmo estudo expuseram que a adoção de ações liberalizantes para com países terceiros, pela adoção da política de céus abertos ou pela ampliação dos tradicionais acordos de serviços aéreos, levou a um aumento médio de 84% da quantidade de passageiros transportados entre os países envolvidos, sejam ligações aéreas antigas ou o surgimento de novas ligações aéreas. Como exposto no Quadro 2.2, aeroportos fora dos principais centros também se beneficiaram do incremento do tráfego de passageiros ao longo dos anos.

Quadro 2.2: Novos serviços internacionais e eventos liberalizantes³

Pares de cidades	Operadora⁴	Evento liberalizante	Ganho
Vancouver - Phoenix	America West	Acordo Bilateral entre EUA e o Canadá em 1995	146,4%
Toronto - Minneapolis	Air Canada (1995) e Northwest	Acordo Bilateral entre EUA e o Canadá em 1995	55,3%
Toronto – Nova Orleans	Air Canada (1998)	Acordo Bilateral entre EUA e o Canadá em 1995	41,2%
Ottawa - Chicago	Air Canada / American (1998)	Acordo Bilateral entre EUA e o Canadá em 1995	109,7%
Montreal - Atlanta	Delta (1995)	Acordo Bilateral entre EUA e o Canadá em 1995	55,5%
Atlanta – San Jose	Delta (1998)	Acordo Bilateral entre EUA e a Costa Rica em 1998	118,5%
Chicago – Hong Kong	United (1996, voo não diário)	Acordo Bilateral entre EUA e Hong Kong em 1996	21,1%
Chicago - Londres	United (1995)	Mini-Acordo entre os EUA e o Reino Unido em 1995	42,1%
Houston - Tóquio	Continental (1998)	Acordo Bilateral entre EUA e o Japão em 1998	116,6%
Atlanta - Roma	Delta (1999)	Acordo Bilateral entre EUA e a Itália em 1998	110,8%
Dallas / Fort Worth - Zurique	American (2000)	Céus Abertos em 1995	115,3%

Fonte: InterVistas-GA (2006b)

A ligação aérea entre a União Europeia e os Estados Unidos, uma das principais rotas da aviação mundial, após intensas negociações entre as nações envolvidas ao longo da década de 2000, levaram a assinatura de um Acordo de Céus Abertos, que entrou em vigor no ano de 2008. Tal instrumento aborda quatro pontos-chave para os envolvidos: há um reconhecimento, por parte dos Estados Unidos, da natureza europeia do direito de realizar voos, permitindo a realização de voos entre a União Europeia e os Estados Unidos e vice-versa, por qualquer cidade por quaisquer empresas aéreas das nações envolvidas; extinção de restrições da quantidade de voos, modelos de aviões e rotas que

³ Tradução do autor.

⁴ Em parênteses os anos que tais voos começaram a operar.

podem ser utilizadas; liberdade tarifária; e possibilidade de assinatura de acordos operacionais entre as empresas (Europa, 2012b). De acordo com estudos da Brattle Group *et al.* (2002) *apud* Cosmas *et al.* (2011), espera-se com esse acordo que se obtenha uma economia anual de US\$3,8 bilhões, em razão de uma maior eficiência nas operações aéreas, que levará a um decréscimo das tarifas e um aumento do tráfego de passageiros com possibilidade de incremento nas receitas de US\$481 milhões por ano.

Conforme conclui Cosmas *et al.* (2011), a liberalização é um pré-requisito para que se ataque as ineficiências causadas pela restrição regulatória, já que em estudos progressos este regime mostrou ocasionar maiores benefícios econômicos e bem estar social, por aumentar os níveis de serviço e o tráfego aéreo, além de trazer economias de escala.

2.2. CENÁRIO BRASILEIRO

2.2.1. Surgimento das Primeiras Empresas

A primeira concessão do governo brasileiro para a operação de voos regulares de passageiros aconteceu no ano de 1927, quando foram permitidas operações de voos pelas empresas estrangeiras *Condor Syndikat*, da Alemanha, e a *Aeropostale*, da França (Malagutti, 2001). Estas empresas receberam permissão para, além de realizar operações internacionais, operarem voos de cabotagem. A autorização para voar em solo nacional refletia a dificuldade da época em promover a interligação do país, em razão da inexistência de empresas nacionais para oferecerem o serviço aéreo. Esta situação perdurou por pouco tempo, já que em 1928 foi criada a Sindicato Condor, subsidiária brasileira da empresa alemã. Esta operadora aérea, em razão do antigermanismo oriundo da Segunda Guerra Mundial, alterou em 1943 o seu contrato social para Cruzeiro do Sul.

Como expõe Malagutti (2001), a *Condor Syndikat* contribuiu de maneira decisiva para o desenvolvimento da aviação brasileira, ao fornecer conhecimento técnico e equipamentos para a fundação da Varig Linhas Aéreas, em 1927. A companhia aérea que nos seus primórdios atuava somente no mercado do Rio Grande do Sul, e veio a ser durante décadas a principal empresa aérea do país.

Em 1929, surgiu a empresa americana *New York Rio Buenos Aires Incorporation* (NYRBA), que se dispunha a operar voos no trajeto Nova York – Rio de Janeiro – Buenos Aires. Esta empresa realizava voos internacionais e logo passou a desempenhar voos nacionais, com a criação no início do ano de 1930 de uma subsidiária, a Nyrba do Brasil. No entanto, em razão de dificuldades financeiras por conta da quebra da bolsa de Nova Iorque em 1929, a NYRBA foi absorvida pela sua concorrente, a *Pan American Airways*. A empresa manteve a subsidiária brasileira, apenas alterando a razão social para Panair do Brasil (IPEA, 1993).

Conforme expõem Bielschowsky e Custódio (2011), a aviação brasileira em seus primórdios teve como fator essencial para o seu desenvolvimento a presença de subsidiárias de companhias aéreas estrangeiras. Os anos 30 foram marcados pelo intenso desenvolvimento aeronáutico, cuja tecnologia o Brasil tinha acesso restrito pelo fato de ter poucos recursos e não estar na vanguarda da pesquisa aeronáutica à época. Devido a isso eram as matrizes de empresas aéreas estrangeiras que repassavam as suas empresas subsidiárias o acesso às novas tecnologias, para obter maior eficiência e eficácia nas suas operações brasileiras. Por sua vez, o fato de integrarem empresas que apresentavam franco crescimento em países à época mais desenvolvidos possibilitava que as empresas tivessem acesso a linhas de financiamento e *know-how* gerencial, itens que apresentavam grandes limitações no Brasil de então.

2.2.2. Primeira Crise da Aviação Civil Brasileira

Segundo Bielschowsky e Custódio (2011), as décadas de 1940 e 1950 foram os períodos de expansão e consolidação da aviação brasileira. Em razão da 2ª Guerra Mundial, o mercado brasileiro era operado por aviões de transporte militar, considerados excessos de guerra, que exigiam para sua obtenção e operação investimentos substancialmente baixos. Com isso, viu-se uma proliferação de empresas brasileiras no mercado nacional.

“No final da guerra, encontravam-se no nordeste numerosos aviões, em particular DC3 e hidroaviões Catalina, que foram ofertados aos brasileiros como excedentes de guerra a um câmbio favorecido pela supervalorização do cruzeiro, artificialmente mantido até 1946 no seu valor de 1941. Deste fato resultou uma proliferação de companhias aéreas. Em 1950 havia 22 companhias aéreas no Brasil, mas em 1955 este número já havia caído para 14 e em 1960 para 10, via processo

acelerado de falências e absorções (Castro e Larnny, 1993, 6 apud, Bielschowsky e Custódio, 2011, 76.).”

A falência das empresas aéreas advinha do excesso de oferta de voos provocada pelas várias operadoras à época e a demanda restrita. A economia brasileira não estava suficientemente desenvolvida para absorver a demanda de assentos proporcionada pelas empresas. Além do desequilíbrio de mercado, dificuldades na aquisição de peças e equipamentos, aliadas a alteração da política econômica do país, em que as empresas aéreas deixaram de ser beneficiadas por uma política cambial que as favorecia, tornaram as perspectivas futuras das companhias aéreas uma incógnita (Malagutti. 2001).

2.2.3. Intervenção no Mercado Aéreo – Uma Questão Ideológica

Debates para a recuperação do setor aéreo foram promovidos durante a década de 1960. Eles se materializaram nas Conferências Nacionais de Aviação Comercial (CONAC), integrados por representantes do governo e das companhias aéreas. Foram realizadas 3 edições do CONAC à época: em 1961, 1963 e 1968 (Rodrigues, 2004). Como resultado das discussões, o setor aéreo brasileiro passou a ter uma forte interferência estatal, com a incidência de uma competição controlada (Oliveira, 2007a; Rodrigues, 2004)

Segundo Oliveira (2007a), a adoção de tais medidas significou o princípio da era conhecida como regulação restrita, época que abrangia o final dos anos 60 até o princípio da década de 90. Na primeira etapa, entre os anos de 1973 e 1986, o governo brasileiro buscou utilizar da regulação da aviação civil como um instrumento de ligação das diversas regiões brasileiras com o intuito de promover o desenvolvimento socioeconômico do país. Essa visão desenvolvimentista do governo para o transporte aéreo que, como consequência, levou a um aumento da intervenção estatal.

A regulação proposta pelo governo brasileiro impôs um oligopólio na aviação brasileira, com a permissão, por meio do artigo 15 do Decreto Nº 72.898/1973 (Brasil, 1973), de apenas quatro empresas operarem voos em nível nacional: Varig, Vasp, Transbrasil e Cruzeiro do Sul. Complementado a ampla regulação do setor, foi publicado o decreto Nº 76.590/1975 (Brasil, 1975), que constituiu o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR). O SITAR previu dividir o país em cinco regiões, e determinava que

localidades de baixa e média demanda de cada região seriam atendidas de maneira exclusiva por uma empresa regional.

Quadro 2.3: Divisão regional promovida pelo SITAR

Empresas	Áreas atendidas
Nordeste	Região nordeste, e partes dos estados do Espírito Santo e de Minas Gerais
Rio-Sul	Estados do Sul, Rio de Janeiro, parte do Espírito Sul e litoral de São Paulo
Taba	Estados da Amazônia, oeste do Pará e norte de Mato Grosso
TAM	Mato Grosso do Sul, partes do Mato Grosso e São Paulo
Votec	Tocantins, Goiás, Distrito Federal, partes do Pará, Minas Gerais e Mato Grosso

Fonte: Oliveira (2007b)

Reforça-se que neste período as empresas aéreas não tinham liberdade nas decisões operacionais, como a determinação das rotas a serem exploradas, os valores das tarifas a serem cobradas, a quantidade de assentos a serem disponibilizados. A relação entre os setores privado e público era confusa, no qual as empresas eram quase ‘braços governamentais’, pois necessitavam de um relacionamento próximo com o governo federal de forma a garantir a sua sobrevivência. Situação que vinha ao encontro com o cenário internacional da aviação civil até o final dos anos 1970, como exposto em tópico anterior, cuja presença estatal no setor da aviação civil era marcante.

Por conta do esgotamento do modelo econômico de desenvolvimento promovido pelo governo militar (período que abrangeu de 1964 a 1985), baseado no planejamento industrial do território financiado por empréstimos externos, além da crise internacional do petróleo, houve uma intensa deterioração das contas públicas e um grande aumento da inflação brasileira. Como resposta a crise e aproveitando-se da proximidade entre governo e empresas, no período de 1986 e 1992 diversas ações foram desenvolvidas e adequadas ao setor aéreo, período que foi conhecido como “Regulação com Política de Estabilização Ativa” (Oliveira, 2007b). As medidas adotadas pelo governo promoveram sérios reveses financeiros às empresas aéreas, já que, segundo o autor supracitado, elas eram baseadas em desvalorizações sucessivas do câmbio e na imposição de preços em amplos setores da economia brasileira. Como consequência dessas medidas teve-se a diminuição da rentabilidade das companhias aéreas, já que havia um aumento sucessivo de custos das empresas, pois vários insumos da aviação civil possuem cotação baseada

em moeda estrangeira (dólar americano), que não eram repassados na velocidade adequada às tarifas aplicadas. A demanda da economia brasileira como um todo foi afetada, já que restrições à rentabilidade de inúmeros setores voltados ao mercado interno foram impostas.

Destaca-se que ainda seguindo a linha desenvolvimentista da indústria aérea, foi promulgada em dezembro de 1986 o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), por meio da Lei Nº 7.565/1986, que estabeleceu o marco regulatório do setor (Tavares, 1999). Lei que vigora nos dias atuais com poucas alterações desde a sua vigência. No entanto, a atualização do CBA está sendo intensamente debatida no Congresso Nacional, de forma que nele possa refletir a realidade vivenciada pela aviação civil brasileira do princípio do século XXI.

2.2.4. Ventos da Flexibilização Atingem o Brasil

Conforme expõe Salgado (2008), tendências de alteração da regulação da aviação civil começaram a surgir com a adoção, em 1989, do sistema de bandas tarifárias na aviação civil doméstica, em que foi cedida maior liberdade comercial para as empresas aéreas. Em 1990, o governo do então presidente Fernando Collor visou reduzir a presença do Estado na economia, por meio da adoção de ações liberalizantes que se concretizaram com o chamado Programa Federal de Desregulamentação, imposto por meio do Decreto Nº 99.179/1990. Ao encontro dessa estratégia de ação do Estado brasileiro foi realizada, em 1991, mais uma edição da Conferência Nacional de Aviação (CONAC). Repetindo as edições das conferências realizadas na década de 1960, mais uma vez foram reunidos com o governo, as empresas aéreas e os usuários, para traçar as diretrizes do novo marco regulatório da aviação civil. Em 1992, as deliberações deste evento levaram a flexibilização do setor aéreo civil, que tiveram como principais pontos a adoção das seguintes medidas: “fim das restrições territoriais para as empresas regionais, que puderam passar a concorrer com as companhias nacionais em linhas de maior distância; o fim da exclusividade, para as empresas nacionais, de operar os Voos Diretos ao Centro (VDC), isto é, aqueles voos entre os aeroportos Santos Dumont, Pampulha, Congonhas e Brasília; e uma mudança, ao longo do tempo no método de controle, pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), do valor das tarifas (Tavares, 1999, p.43)”.

Conforme expõe Oliveira (2007b), este período, que se estendeu de 1992 até o ano de 1997, foi por ele intitulado de “Liberação com Política de Estabilização Inativa”. As ações de desregulamentação, que foram o padrão para as políticas regulatórias da aviação brasileira durante quase todo período desde então, foram implementadas com parcimônia, de forma a permitir que o mercado se ajustasse paulatinamente ao novo cenário em que operariam, sem ocasionar grandes impactos negativos. O principal parâmetro para a adoção de tal cautela foi o mercado aéreo europeu, que adotou tal política durante a desregulamentação de sua aviação civil, como apresentado anteriormente.

Em prosseguimento à flexibilização regulatória da aviação brasileira, no ano de 1998 o governo brasileiro extinguiu a reserva de mercado das linhas aéreas nacionais, permitindo que qualquer companhia aérea explorarem os Serviços Aéreos Especiais, as rotas entre São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte - Pampulha. Complementando tal medida, o controle de preços mediante bandas tarifárias deixa de vigorar, restando apenas restrição para reajuste de preços da tarifa cheia, que ainda necessitaria de autorização governamental para ser estabelecida.

Tais ações foram complementadas em 2001, quando um acordo entre o DAC e o Ministério da Fazenda levou à retirada de inúmeras medidas restritivas que ainda pairavam sobre o setor, como a extinção do controle governamental das tarifas praticadas; a facilitação para obtenção de autorização para operação de novas linhas e alterações de frequência de voos pelo fim da necessidade de comprovação de viabilidade econômicas dos trajetos; e o fim de medidas econômicas que restringiam a aquisição de aviões. O que, por sua vez, atingiu o objetivo visado pelo governo: estimular a concorrência entre as empresas (Oliveira, 2007b).

As medidas promovidas contribuíram para o surgimento da Gol Linhas Aéreas Inteligentes, que à época da fundação, em 2001, adotou a política de baixos preços das tarifas e de baixos custos, caracterizando como uma empresa *Low Cost Low Fare*. A entrada da Gol no mercado, com um conceito até então novo para a aviação brasileira, acentuou a competição entre as empresas.

Todavia, em virtude de uma estrutura inchada, com custos crescentes por conta da instabilidade do câmbio oriundas de crises internacionais, a de 1999 que levou o Brasil a adotar o câmbio flutuante, e a de 2002, em que o mercado financeiro brasileiro estava em pânico por medo da eleição do Lula para a Presidência da República, um político de esquerda, agravaram os problemas administrativos que as tradicionais empresas aéreas brasileiras passavam, levando a falência, no caso da Transbrasil, e a iminente falência, no caso da Vasp e da Varig. Situações preocupantes, já que estas companhias dominavam até então o mercado aéreo brasileiro.

Em 2003 o DAC publicou as Portarias N° 243/GC5 e N° 731/GC5, buscando “disciplinar” o mercado aéreo brasileiro, já que considerava que este passava por um momento de excesso de oferta de assentos e de uma competição inadequada entre as empresas aéreas. Com isso, o processo de desregulamentação sofreu um revés, no qual o órgão gestor da aviação civil proibiu a importação de novas aeronaves, passou a exigir que novas linhas aéreas fossem aprovadas mediante a apresentação de estudos de viabilidade econômica, além de restringir a entrada de novas empresas no mercado. O controle de preço das tarifas, entretanto, não sofreu interferência governamental, ficando totalmente a cargo das empresas os valores a serem cobrados. (Oliveira e Silva, 2006)

Dois anos depois da publicação das portarias houve alteração na organização e gestão da aviação brasileira, com a substituição do DAC pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por meio da Lei N° 11.182, de 27 de setembro de 2005. A lei retomou a desregulamentação do setor econômico em questão, por meio da imposição legal de se buscar um mercado com uma menor interferência governamental. O artigo 49 é um dos principais pontos da Lei, já que ele determina que haja a prevalência da liberdade tarifária para a aviação civil, o que dificulta, por sua vez, que se tenha reversão abrupta da política regulatória por viés ideológico de políticos.

2.2.5. Atual Situação da Regulação do Transporte Aéreo Internacional de Passageiros no Brasil

Na aviação doméstica, a Lei n° 11.182/2005 oficializou a liberdade tarifária que o setor vivenciava há alguns anos. No entanto, o mercado aéreo internacional de passageiros

brasileiro não recebeu, de imediato, o mesmo tratamento pela ANAC. Alguns fatores explicam essa situação. Um deles é a necessidade de renegociação dos Acordos de Serviços Aéreos assinados pelo Brasil, para que fossem previstas maiores liberdades comerciais e regulatórias para os voos entre os países. Outro ponto é o fato das empresas aéreas brasileiras no mercado aéreo internacional com destino e origem Brasil deterem o maior número de voos regulares desde o ano de 1999. Além disso, o ano de 2005 marcou o início de uma grave crise estrutural da Varig, companhia aérea que operou 79,49% de todos os voos internacionais realizados por empresas brasileiras entre 2000 e 2005 (ANAC, 2012c), e que veio a suspender inúmeras linhas de sua malha aérea. A Varig não mais se recuperou, sendo parte da empresa (alguns ativos, como aviões, *hotrans*, a marca Varig etc) adquirida pela empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes, em 2007. Após a compra, a razão social da empresa foi alterada para VRG Linhas Aéreas, e voos com aeronaves pintadas com o nome Varig continuam a ocorrer sob a responsabilidade da Gol.

As características dos voos operados pela Varig, por sua vez, impossibilitava a rápida substituição da empresa por outra companhia nacional, já que muitos voos eram de longo curso, que exigiam aeronaves maiores, com maior capacidade, autonomia, funcionários preparados em países estrangeiros, além de atender a várias exigências regulatórias de países terceiros. Essa lacuna de mercado deixada pela Varig foi preenchida paulatinamente, a partir de 2006, principalmente pela Tam Linhas Aéreas, conforme atualização do gráfico proposto por Rossi e Fernandes (2008).

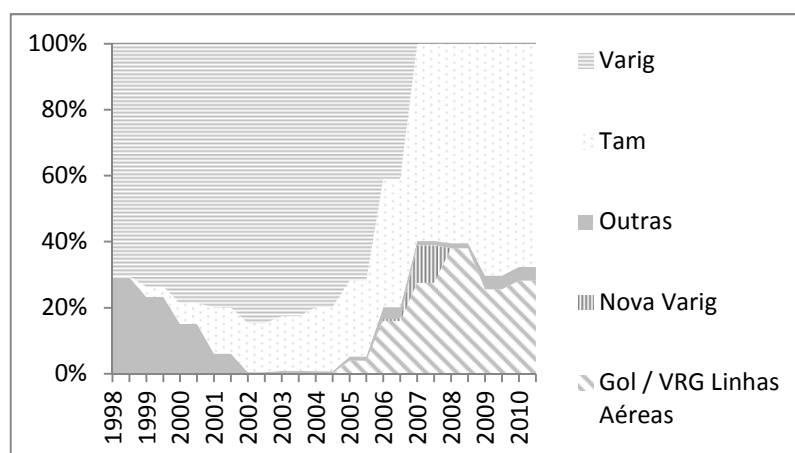


Gráfico 2.1: Participação das Empresas Aéreas Nacionais no Mercado Aéreo Internacional Brasileiro com Origem no Brasil. Fonte: ANAC (2012c)

Quadro 2.4: Participação de Empresas Nacionais (BR) e Estrangeiras (ES) no Mercado de Transporte Aéreo Internacional de Passageiros Brasileiro

Empresas	BR	ES	BR	ES	BR	ES
Ano	1998		1999		2000	
Origem	52,3%	47,7%	47,3%	52,7%	46,1%	53,9%
Destino	52,8%	47,2%	47,2%	52,8%	46,7%	53,3%
Ano	2001		2002		2003	
Origem	48,3%	51,7%	44,6%	55,4%	42,3%	57,7%
Destino	48,3%	51,7%	44,7%	55,3%	42,9%	57,1%
Ano	2004		2005		2006	
Origem	41,6%	58,4%	42,3%	57,7%	32,9%	67,1%
Destino	42,0%	58,0%	42,2%	57,8%	33,2%	66,8%
Ano	2007		2008		2009	
Origem	28,6%	71,4%	33,6%	66,4%	35,3%	64,7%
Destino	29,1%	70,9%	33,5%	66,5%	34,0%	66,0%
Ano	2010					
Origem	36,3%	63,7%				
Destino	35,3%	64,7%				

Fonte: ANAC (2012c)

Por todos esses fatores supracitados, os primeiros passos para que houvesse maior liberdade regulatória para voos internacionais ocorreu apenas após pressão do Conselho de Aviação Civil (CONAC), por meio da Resolução CONAC N° 07/2007, de 20 de julho de 2007. A resolução determinou como diretriz para a aviação brasileira a expansão do fluxo de pessoas e mercadorias por entre os países, tendo como parâmetro o oferecimento de uma maior liberdade de mercado e estímulo à concorrência entre as empresas, embasado no Art. 49, da Lei N° 11.182/2005, conforme explicitado na resolução em questão (CONAC, 2007).

Destaca-se que o CONAC, conforme determina o Decreto N° 3.564, de 17 de agosto de 2000, é um conselho de assessoramento da Presidência da República que tem por atribuições, conforme expõe o seu Artigo 1°, formular a política de ordenação da aviação civil brasileira (Brasil, 2000).

Com base na sugestão do CONAC, a medida foi adotada de maneira progressiva pela agência reguladora. A primeira medida ocorreu com a publicação da Resolução ANAC

Nº 16, de 27 de fevereiro de 2008. Ela determinava que fosse adotada a liberdade tarifária para voos com destino ao continente sul-americano de maneira gradual. Para tanto, permitiu que as empresas pudessem ceder descontos de até 50% do valor das passagens a partir de 1º de março daquele ano, aumentando o desconto para até 80% da tarifa vigente três meses após a primeira medida, em 1º de julho, até que houvesse total liberdade tarifária, a partir de 1º de setembro de 2008 (ANAC, 2008b).

A expansão dessa medida para voos internacionais entre países fora da América do Sul ocorreu dois anos após, com a publicação da Resolução ANAC Nº 140, de 9 de março de 2010. Tal propositura extinguiu a imposição tarifária pelo órgão regulador das tarifas a serem aplicadas no transporte aéreo internacional, obrigando, apenas, que as companhias aéreas registrassem na ANAC, ao final do exercício de cada mês, as tarifas praticadas nos voos originados no Brasil (ANAC, 2010a). Com isso, o principal elemento para a operação de linha internacional passou a ser os Acordos de Serviços Aéreos, que determinavam se tal medida liberalizante podia ser adotada em cada rota.

De forma a ampliar os ASAs, a ANAC, ente governamental responsável juntamente com o Ministério de Relações Exteriores por negociar acordos bilaterais de aviação civil, está buscando promover alterações nas cláusulas dos acordos de serviços aéreos que são periodicamente rediscutidas pelo Brasil. Discussões com vários países estão sendo feitas desde 2010 com o intuito de que os acordos sejam alterados para a modalidade Céus Abertos. Como expõe Cerna *et al* (2011), em pouco mais de dois anos, o Brasil já assinou dezenove acordos na modalidade Céus Abertos com os seus principais mercados para a aviação civil internacional. Entretanto um acordo que abranja tais regras com a Argentina, importante destino internacional brasileiro, não foi contemplado por recusa do governo argentino em adotar tal tipo de acordo. Reforça-se que o acordo com um dos destinos mais importantes em termos de tráfego, os Estados Unidos, entrará em vigor apenas a partir de 2015. Conforme declaração de Bruno Dalcomo, Superintendente de Relações Internacionais da ANAC, este período de espera para entrada em vigor dos acordos atende aos pedidos das companhias aéreas brasileiras para que possam se adaptar ao novo cenário regulatório e concorrencial que se avizinha (Diário de Pernambuco, 2011).

2.3. TÓPICOS CONCLUSIVOS

No Brasil o mercado aéreo internacional de passageiros é um setor cujas principais regulações surgiram na primeira metade do século XX. No entanto, alterações dos cenários políticos e econômicos ao longo do tempo levaram a atualizações do entendimento do papel que tal setor desempenharia perante a sociedade mundial. Como consequência, houve a flexibilização da aviação civil, tanto nos níveis interno e externo, em diversas regiões do mundo. Dois dos principais mercados mundiais, os EUA e a União Europeia, buscaram estimular a concorrência entre as companhias aéreas, por meio da liberdade gerencial e diminuição da restrição de barreiras econômicas, como exposto, de forma que se obtivessem incremento de benefícios para as sociedades destes países, como menores tarifas e melhores serviços. Objetivos que foram atingidos com pleno êxito.

Exemplos importantes influenciaram diretamente na atuação do governo brasileiro para com o mercado aéreo por ela regulado. Tendo como parâmetros os resultados encontrados em vários países, especialmente os EUA e a UE, o Brasil alterou sua regulação que possuía uma intensa interferência estatal, para uma atuação marcada pela flexibilidade gerencial e tarifária. Grandes mudanças ocorreram no mercado brasileiro. Empresas que não se adaptaram adequadamente ao cenário saíram do mercado, sendo substituídas por outras companhias aéreas.

Observado especificamente o mercado aéreo internacional brasileiro, observa-se que tal segmento é considerado estratégico pelo país e por terceiros Estados e que, por isso, exige uma atuação diferenciada do poder público. Diante da representatividade socioeconômica da aviação internacional, foi definido pelo Estado brasileiro que deveriam ser buscadas formas de aumentar a quantidade de ligações e passageiros nestes tipos de voos, o que, por sua vez, acabam sendo um reflexo da representatividade do país no mundo. Somente após isso, obteve-se um ambiente regulatório em que foi possível alterar de um cenário essencialmente protecionista, para que a agência reguladora do setor, a ANAC, pudesse adotar uma postura em que visassem maior liberdade comercial, chegando ao ponto de serem assinados vários Acordos de Céus Abertos com países que têm grande tráfego de passageiros com o Brasil.

3. FATORES DE INFLUÊNCIA PARA A ESCOLHA DE AEROPORTOS PARA A REALIZAÇÃO DE VOOS INTERNACIONAIS REGULARES DE PASSAGEIROS

Neste capítulo serão apresentadas a distribuição de voos internacionais procedentes do Brasil, bem como a participação dos principais aeroportos brasileiros nesse mercado. Em seguida, com base na bibliografia serão apresentados elementos que influenciam na escolha de um aeroporto para que haja a operação de voos internacionais.

Por fim, será apresentada uma pesquisa de campo realizada nos aeroportos Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, e Juscelino Kubitschek, em Brasília, junto aos passageiros de voos internacionais, de forma a capturar os aspectos mais relevantes para determinação da escolha do aeroporto utilizado para realização da viagem.

3.1. ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS BRASILEIRO

3.1.1. Definição de Aeroportos Internacionais de Passageiros

O transporte aéreo de passageiros é dividido em voos domésticos e internacionais. Voo doméstico é todo transporte cujos pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional (Brasil, 1986). Já voo internacional é aquele cujo ponto de destino, com ou sem interrupção de transporte, baldeação ou escalas, seja em um território sob a soberania, suserania, mandato ou autoridade de um Estado Estrangeiro (Brasil, 1931).

O serviço de transporte aéreo pode ser classificado em: transporte de passageiros e transporte de cargas. O primeiro é definido como “qualquer operação de aeronave transportando pessoas, a menos que as únicas pessoas transportadas sejam aquelas identificadas em 121.583 (a) ou 135.85”, normas do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) (ANAC, 2010b, p.9). O segundo é definido como “qualquer operação de serviço aéreo público que não inclua o transporte aéreo de pessoas ou, se forem transportadas, sejam aquelas especificadas nas normas 121.583 (a) ou 135.85” do RBHA (ANAC, 2010b, p.6).

Conforme define o artigo Nº 174 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), os voos podem ser público ou privado. Público segundo o artigo Nº 175 do CBA é quando se tem a realização de atendem serviços aéreos especializados e serviços de transporte de passageiros, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional. Os voos privados, segundo o artigo nº 174 do CBA, são aqueles que utilizam a aeronave visando benefícios do próprio operador sem fins lucrativos. (Brasil, 1986).

O aeroporto é o elo entre o voo e o passageiro. Existem aeroportos domésticos e aeroportos internacionais. O que os difere é o fato do segundo dever disponibilizar alfândega, polícia de fronteira, saúde pública, vigilância agropecuária e demais requisitos estabelecidos pela Resolução ANAC Nº 181/2011 (ANAC, 2011). Conforme destacado por Abreu (2008), os aeroportos classificados como internacionais geralmente possuem maior capacidade de infraestrutura, de forma a possibilitar o acesso de aeronaves de maior porte.

3.1.2. Distribuição de Voos Internacionais no Brasil

Por conta de ajustes advindos da Resolução ANAC Nº 181/2011, no qual os aeroportos interessados em se classificar como internacionais estão passando pelo processo de homologação, a ANAC, momentaneamente, não está divulgando a lista com os aeroportos internacionais brasileiros. Todavia, os dados dos aeroportos relevantes podem ser obtidos junto à Infraero, empresa pública responsável por gerenciar os principais aeroportos brasileiros e que representa aproximadamente 97% do transporte aéreo regular brasileiro (Infraero 2012b). Segundo dados divulgados em seu portal eletrônico, ela administra 33 aeroportos classificados como internacionais. A lista dos aeroportos internacionais pode ser visualizados no Apêndice I.

Ao analisar os dados de Hotran divulgado em 06 de setembro de 2012 (ANAC, 2012d), verifica-se que efetivamente estão sendo utilizados, para o transporte de passageiros, apenas 15 aeroportos internacionais, conforme visto no quadro 3.1.

Quadro 3.1: Aeroportos efetivamente utilizados para voos internacionais regulares de passageiros

	Sigla	Nome do Aeroporto Internacional	Cidade/Estado
1	SBBE	Val-de-Cans	Belém – PA
2	SBBR	Juscelino Kubitschek	Brasília – DF
3	SBCF	Tancredo Neves	Confins – MG
4	SBCT	Afonso Pena	Curitiba – PR
5	SBEG	Eduardo Gomes	Manaus – AM
6	SBFI	Cataratas	Foz do Iguaçu – PR
7	SBFL	Hercílio Luz	Florianópolis – SC
8	SBFZ	Pinto Martins	Fortaleza – CE
9	SBGL	Antônio Carlos Jobim/Galeão	Rio de Janeiro - RJ
10	SBGR	Governador André Franco Montoro	Guarulhos – SP
11	SBKP	Viracopos	Campinas – SP
12	SBNT	Augusto Severo	Parnamirim - RN
13	SBPA	Salgado Filho	Porto Alegre – RS
14	SBRF	Gilberto Freire	Recife – PE
15	SBSV	Deputado Luís Eduardo Magalhães	Salvador – BA

Fonte: ANAC (2012d)

Apenas três Estados brasileiros não possuem aeroportos internacionais, são eles: Goiás, Sergipe e Tocantins. A grande capilaridade da internacionalização dos aeródromos nas unidades federativas brasileiras vai ao encontro da importância dada ao segmento aéreo internacional pelos órgãos gestores. O Conselho de Aviação Civil, já declarou o caráter estratégico deste tema ao publicar a resolução CONAC nº 007/2007 (2007), cujo item 1.2 expõe que:

“a operação internacional de empresas aéreas brasileiras é considerada instrumento de projeção econômica e comercial de importância política e estratégica para o País e para a integração regional, devendo ter tratamento fiscal, tributário e creditício semelhante ao das atividades de exportação e de infraestrutura”.

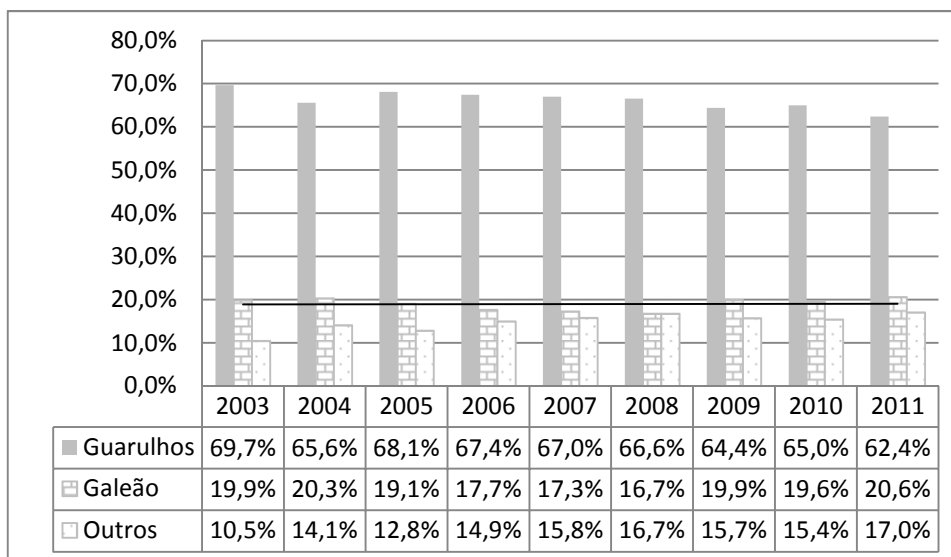
Com base no quadro 3.2, pode-se dizer que o número de passageiros procedentes de voos internacionais, que passaram pelos aeroportos administrados pela Infraero, praticamente dobrou em um período de 9 anos (comparação de 2003 com 2011).

Quadro 3.2: Quantidade de passageiros internacionais

Número de Passageiros Internacionais (por ano)					
Ano	Nº Passageiros Internacionais	Crescimento (%)	Ano	Nº Passageiros Internacionais	Crescimento (%)
2003	9.946.946	-	2008	13.288.743	+ 5,3
2004	11.217.159	+ 12,8	2009	13.133.216	- 1,2
2005	12.595.298	+ 12,3	2010	15.970.780	+ 21,6
2006	12.180.225	- 3,3	2011	18.189.779	+ 13,9
2007	12.618.036	+ 3,6			

Fonte: Infraero (2012c)

Do total de passageiros de voos internacionais, percebe-se a dominância de dois aeroportos brasileiros: Guarulhos (São Paulo) e Galeão (Rio de Janeiro). Entre 2003 e 2011 passaram em média 85,23% de todo o fluxo de passageiros internacionais, procedentes ou com destino ao Brasil. O Gráfico 3.1 destaca de maneira detalhada a parcela de voos internacionais que se concentram nos aeroportos de Guarulhos (SBGR) e do Galeão (SBGL), em detrimento a todos os demais aeroportos internacionais brasileiros.

Gráfico 3.1: Concentração de voos internacionais de passageiros nos terminais SBGR e SBGL.

Fonte: Infraero (2012c)

Os dados expõem a pequena participação dos demais aeroportos brasileiros no volume total do transporte aéreo internacional, cujo tráfego total dos demais aeroportos não tem

a mesma movimentação do aeroporto do Galeão, segundo mais movimentado. Essas informações destacam a distorção existente no setor, que acaba por forçar usuários de outras regiões do país a se deslocarem ao Rio de Janeiro ou São Paulo para realizarem suas viagens internacionais. Essa situação gera uma incongruência geográfica, tendo em vista que muitas vezes obrigam os usuários a se deslocarem para regiões distantes de sua origem.

Por exemplo, um passageiro procedente do Estado de Pernambuco (região nordeste do Brasil), que tem de realizar uma viagem para Londres, em geral, acaba tendo de se deslocar para o Rio de Janeiro ou São Paulo (região sudeste do Brasil), para conseguir realizar a viagem. Essa situação aumenta em, pelo menos 8 horas o tempo total da viagem.

Esse aumento no tempo total da viagem pode ser atribuído, por exemplo, ao tempo médio de deslocamento entre Recife – São Paulo – Recife, ou entre Recife – Rio de Janeiro – Recife, cujo tempo médio de voo por trecho é de 3 horas (Recifecvb, 2012). Além disso, a esse tempo de deslocamento deve ser adicionado o tempo gasto para realização dos procedimentos de embarque internacional, como controle de imigração, além dos procedimentos normais de check-in, dentre outros. Para realização desses procedimentos, as empresas aéreas recomendam, em média, que o passageiro chegue ao aeroporto com, pelo menos, duas horas de antecedência (Infraero, 2012d).

3.2. Fatores que Influenciam na Distribuição de Voos Internacionais de Passageiros

Dentre alguns fatores que influenciam a percepção dos usuários dos terminais aeroportuários, tanto passageiros quanto operadores aéreos, em relação ao conforto e nível de serviço são: a existência de sala de embarque adequada para a realização do check-in; disponibilização de serviços de conveniência (Fiorio e Correia, 2007). A disponibilização de pontes de embarque é outro elemento comumente relacionado ao nível de conforto de um sítio aeroportuário, pois acelera o processo de embarque e desembarque das aeronaves, já que o passageiro se desloca diretamente do terminal de passageiros, tornando inclusive mais seguro o processo por evitar o deslocamento de passageiros no pátio de aeronaves. Além disso, as pontes de embarque tem uma vantagem extra, pois elas são climatizadas, refletindo as condições oferecidas pelo

terminal de passageiros. Itens que propiciam uma melhor percepção de qualidade dos serviços disponibilizados pelas companhias aéreas, e que pode influenciar no incremento de voos em aeroporto que oferece tais elementos.

A forma como a malha aérea doméstica está estruturada é outro elemento que afeta a disposição da malha aérea internacional, sobretudo pela facilidade de conectividade com outras localidades no país. Hoje, as principais operadoras aéreas brasileiras utilizam o sistema *hub and spoke*. Segundo Siqueira (2008), os principais fatores para que tenha a escolha de um aeroporto *hub* são: a posição geográfica favorável (que facilite o acesso de diversas regiões em um tempo razoável); a existência de volume significativo de passageiros; a existência de alta conectividade com outras ligações (aerportos médios e aeroportos *hubs*) no país; e a concentração dos voos das cidades próximas ou de baixa demanda para o hub por parte da companhia aérea.

Passos (2010) expõe que parcerias entre empresas aéreas nacionais e ou internacionais, atuam de forma a propiciar a alimentação dos voos e, com isso, maior ocupação das aeronaves. As ações podem se dar por meio da participação de alianças empresariais, como a *Star Alliance* e a *Oneworld*, e ou por meio da realização de *codeshares* entre as transportadoras aéreas. Essas parcerias beneficiam as companhias aéreas propiciando economia de escalas, favorecendo os consumidores, tendo em vista maior capilaridade da malha aérea, e elementos de conforto e conveniência, como salas Vips, integração de programas de milhagem, entre outros benefícios.

Um exemplo de como a infraestrutura disponível afeta os voos internacionais é o aeroporto de Viracopos, em Campinas – SP. Após dois anos de operação ininterrupta, a empresa aérea portuguesa TAP cancelou seus voos de maneira temporária tendo como uma das alegações a ausência de empresa de catering adequado no aeroporto, para o fornecimento de refeições a bordo. Destaca-se que o serviço existente em Viracopos atende a característica de demanda da Azul Linhas Aéreas, maior operadora do aeroporto, que serve a bordo pequenos lanches, inadequado para voos de longo curso. Tal situação forçava a compra de alimentos para os voos da TAP em São Paulo, encarecendo o serviço. A ausência de um *free shop* na instalação aeroportuária foi outro argumento levantado, já que, segundo a empresa, levava muitos viajantes a preterirem o aeroporto por não poderem comprar itens com isenção de impostos (Estadão, 2012).

Com base nessas premissas as transportadoras aéreas se valem de alguns aeroportos para concentrar o transbordo de passageiros (Siqueira, 2008). Esse procedimento é efetuado tanto para voos nacionais, quanto para voos internacionais. Os aeroportos de Congonhas, em São Paulo, e Juscelino Kubitschek, em Brasília, são os dois principais *hubs* para os voos nacionais, em razão das suas localizações estratégicas e centrais (Silva, 2010). E, pelo fato de concentrarem os voos internacionais brasileiros, os aeroportos de Guarulhos e do Galeão são considerados *hubs* de voos internacionais (Costa *et al*, 2008).

Blackstone *et al.*(2006) fez um estudo, cujos dados foram levantados por meio de uma pesquisa telefônica. Essa pesquisa visou identificar como o consumidor se comportava quanto à concorrência de preços em uma região onde havia a possibilidade de escolher o aeroporto que iria realizar o seu voo. Foi analisada a região da Philadelphia, Estados Unidos, onde havia quatro aeroportos que concorriam entre si: *Baltimore - Washington International* (em Washington), *Newark International* e *JFK International* (em Nova Iorque) e o *Philadelphia International* (na Philadelphia). O estudo verificou que o preço das passagens foi levado em consideração pelos passageiros, porém não possuía grande importância. Os principais elementos considerados pelos passageiros foram a disponibilização de voos diretos, disponibilização de amplo estacionamento, o tempo de espera para a realização do *check-in*, renda dos passageiros e a distância de casa. Fatores que se relacionam com o tempo de viagem.

Maertens (2010) fez um estudo de como promover a descentralização de voos internacionais na Europa. Ao analisar o mercado europeu, foi identificado que a maior parte dos voos de longa distância se concentravam em aeroportos *hubs*, e que os aeroportos secundários tinham dificuldades em conseguir atrair voos. A pesquisa indicou que para conseguir atrair voos, o aeroporto deveria estar localizado em uma região com renda mais elevada (para sustentar a demanda) e que, existindo tal fator, passa a ser elemento condicionante a disponibilização de pista adequada a receber aeronaves de maior porte. No entanto, tal condição se demonstrava economicamente inviável em razão da baixa utilização da pista por aeronaves de maior porte.

Ações governamentais foram promovidas de forma a estimular a criação de voos. A cidade da região da *Wallonia, Charleroi*, na Bélgica, promoveu ações no princípio do ano 2000 para atrair a companhia aérea *Ryanair* a instalar a sua base operacional na cidade, composta basicamente por voos internacionais de curto e médio alcance (como a maioria dos voos intra-europa). Para tanto, o governo belga concedeu à empresa redução de aproximadamente 50% das tarifas de pouso. Além disso, o cálculo dessa tarifa, que usualmente é feito tendo como base o peso por tonelada transportada, passou a ser cobrada (da *Ryanair*) de acordo com o volume de passageiros embarcados. Outra ação do governo da *Wallonia* foi o comprometimento de compensações à *Ryanair* por eventuais perdas que a companhia tivesse em razão de possíveis alterações das tarifas aeroportuárias e ou alteração do horário de operação do aeroporto entre 2001 e 2016. (Europa, 2004)

Além das medidas já apresentadas, a *Brussels South Charleroi Airport (BSCA)*, empresa do governo da *Wallonia*, cedeu à *Ryanair*, como contribuição para a abertura de voos, os seguintes subsídios anuais (Europa, 2004):

- € 250.000,00 para gastos com hotéis e pessoal da *Ryanair*;
- € 160.000 por cada nova rota aberta (máximo de três por aeronave baseada ou no máximo €1.920.000,00);
- Auxílio de custo para o treinamento e recrutamento de pilotos e comissários de bordo para novos destinos que seriam oferecidos no aeroporto no valor de €768.000,00;
- € 4.000,00 para a compra de equipamentos de escritório e 100 m³ de equipamentos de engenharia;
- Direito de acesso a salas para treinamentos;
- Contribuição mínima ou zero para o uso de hangares para manutenção de aeronaves;
- Custo fixo de €1 por passageiro para uso de serviços em terra;
- Ações promocionais das novas operações possuíam contribuição fixa da BSCA de € 62.500,00;
- Contribuição anual para ações de marketing de €4 por passageiro.

Essas medidas possibilitaram um crescimento, do tráfego de passageiros no aeroporto de *Charleroi*, de 6.235% de 1997 a 2002. O volume de passageiros saltou de cerca 20.000 passageiros/ano, em 1997, para 1.247.087 passageiros/ano, em 2002. Essas medidas elevaram substancialmente o valor de mercado do aeroporto, a região em que ele está instalado teve maciças ações promocionais, além da criação de 10 novos destinos para 4 diferentes países europeus. (Europa, 2004).

Algumas ações semelhantes às realizadas pelo governo belga estão em curso por órgãos governamentais brasileiros responsáveis por estimular o turismo (tanto na esfera federal quanto na estadual), de forma a incentivar à criação de ligações internacionais a partir de outros aeroportos brasileiros fora do eixo Rio – São Paulo. Criado em 2008 tendo como base a promoção e comercialização de destinos turísticos de Minas Gerais, o Programa Decola Minas, promovido pela Secretaria de Turismo do Governo do Estado de Minas Gerais, tem como objetivo estimular a criação de voos internacionais tendo como origem e destino a cidade de Belo Horizonte. Desde que o programa foi criado, o aeroporto internacional Tancredo Neves (em Confins), que atende a região metropolitana de Belo Horizonte, passou de 15 mil passageiros internacionais desembarcados em 2007 para 227 mil passageiros internacionais desembarcados em 2011 (Setur-MG, 2012b).

O Ministério do Turismo em 2012 criou o Programa de Apoio à Promoção Internacional de Voos Fretados, também chamado de Voo Direto, com o intuito de ampliar as rotas aéreas internacionais brasileiras. Suas ações, a exemplo do seu congênere mineiro, consistem na cessão de verbas para a divulgação de cidades brasileiras no exterior, conjuntamente com a divulgação de pacotes turísticos, de forma a estimular a criação de voos *charters*⁵ internacionais para as regiões destes municípios (EBC, 2012).

3.3. Tópicos Conclusivos

Ao analisar os atuais dados da aviação brasileira, observa-se a ampla concentração de voos regulares de passageiros nos aeroportos de Guarulhos e do Galeão. Ao comparar a participação total dos aeroportos internacionais da rede Infraero, que concentram 97% de toda a movimentação internacional de passageiros, tem-se que o somatório da

⁵ Voos fretados.

participação de mercado do terceiro ao último aeroporto não atinge a participação de mercado do aeroporto do Galeão, segundo mais movimentado. Concentração que está diminuindo lentamente, mas ainda insuficiente para causar grandes alterações do cenário da aviação internacional de passageiros brasileira.

Levantamentos bibliográficos demonstraram que não basta a adoção de um regime regulatório mais liberal para que se consiga a descentralização dos voos internacionais. Inúmeros elementos também devem estar presentes: ações que estimulem e/ou potencializem demanda de passageiros, como a promoção turística de regiões e a existência de polos industriais; a existência de adequada infraestrutura aeroportuária, tanto do lado ar quanto do lado terra; a estrutura de distribuição de voos nacionais de um país. Além disso, ações governamentais demonstraram sucesso ao estimular a empresas privadas a aumentarem a frequência e a capilaridade de voos internacionais, vide o caso da empresa *Ryanair*. No entanto, a forma como foi conduzido o processo da Bélgica, por meio de subvenção econômica, torna-se um modelo mais difícil aceitação, já que é diretamente influenciado pelo viés político no processo de tomada de decisões, além do risco do Estado privilegiar determinados grupos econômicos, podendo gerar, no caso brasileiro, insegurança política e regulatória.

4. OPINIÕES DOS PASSAGEIROS PARA A ESCOLHA DE AEROPORTOS INTERNACIONAIS

Diante das questões já discutidas, buscou-se compreender os motivos que influenciam os passageiros na escolha de um determinado aeroporto brasileiro para a realização de viagens internacionais. Para tanto, decidiu-se entrevistar passageiros dentro das salas de embarque internacional dos aeroportos Governador André Franco Montoro, em Guarulhos, e Presidente Juscelino Kubitschek, em Brasília. O primeiro por ser a principal porta de entrada/saída por via aérea brasileira, e o segundo em razão de ter apresentado um vigoroso crescimento no número de voos internacionais nos últimos anos, por ter uma posição geográfica favorável e ter uma importante atuação como centro de distribuição de passageiros em voos domésticos.

4.1. DEFINIÇÃO DA AMOSTRA E DA TÉCNICA ESTATÍSTICA PARA ANÁLISE DOS DADOS

A amostra é composta por dados de Hotran divulgados pela ANAC (2012e) em 15/06/2012. Segundo a amostra existe autorização para 14 voos internacionais em Brasília. Os respectivos destinos são: Atlanta, Bogotá, Cidade do Panamá, Curaçao, Lisboa, Miami e Montevideú. Para esses mesmos destinos, foram identificados 40 voos procedentes do aeroporto de Guarulhos.

Conforme expõe Luchesa (2011), quando não se conhece o tamanho exato da população considera-se que esta é infinita. Neste caso, para determinar a amostra da população utiliza-se a fórmula (1):

$$n = \left(z * \frac{\sigma}{e} \right)^2 \quad (1)$$

Em que:

n = tamanho da amostra calculada;

z = grau de confiança representado pela variável aleatório normal padrão tabulada;

σ = desvio padrão da população;

e = erro desejado.

Dessa forma, a amostra determinada é de 384 passageiros, com um intervalo de confiança de 95% e margem de erro de 5%. Observada a proporcionalidade entre os sítios aeroportuários, deveriam ser entrevistados 284 passageiros em Guarulhos e 100 passageiros em Brasília. A pesquisa transcorreu entre os dias 30/06/2012 e 01/07/2012, no aeroporto paulista, e entre os dias 07/07/2012 e 08/07/2012, no aeroporto brasiliense.

Durante a aplicação dos questionários no aeroporto de São Paulo, devido à amplitude do espaço da sala de embarque internacional e ao intenso fluxo de passageiros percebeu-se a impossibilidade, com a estrutura preparada, de se entrevistar apenas passageiros dos destinos pré-selecionados. Assim sendo, decidiu-se considerar quaisquer passageiros de voos internacionais. Além disso, durante a tabulação dos dados do aeroporto de Guarulhos, foi identificada a necessidade de anular 6 unidades por falhas no preenchimento do material. No total foram aplicados 278 questionários em São Paulo e 107 questionários em Brasília, somando 385 unidades. Destaca-se que a quantidade de voos esperados para Brasília sofreu redução por conta de problemas financeiros da empresa aérea uruguaia Pluna, que a levou a interromper a operação de voos, anunciada no dia 05/07/2012, dois dias antes da aplicação dos questionários no referido aeroporto.

Os questionários foram aplicados em português, inglês e espanhol, de forma a facilitar a abordagem junto aos passageiros estrangeiros. Dois pesquisadores foram necessários para que levantamento dos dados em cada aeroporto. No apêndice II está a cópia do questionário aplicado. Para o desenvolvimento do trabalho foram obtidas autorizações de acesso às áreas restritas junto a Infraero, a Polícia Federal e a Alfândega, cujo exemplo do documento utilizado pode ser visualizado no apêndice III.

4.2. ANÁLISE DOS RESULTADOS

A análise da pesquisa foi realizada de forma descritiva e qualitativa, com o intuito de identificar os percentual de respostas encontrados em cada item, e estatisticamente, por meio da aplicação da técnica de análise estatística qui-quadrado (X^2). Este é um teste utilizado para “avaliar a significância de uma associação” entre itens destacados (Barbeta *et al*, 2010, p.287). Ainda de acordo com o mesmo autor, os dados são dispostos em tabelas de contingência, em que os dados obtidos representam os eixos X e Y, sendo as Linhas e Colunas. Para tanto, deve-se calcular os valores esperados (E) para os resultados encontrados (O) para cada casa analisada, por meio da fórmula (2):

$$E_{ij} = \frac{(\text{total da linha } i) \times (\text{total da linha } j)}{(\text{total geral})} \quad (2)$$

A fórmula utilizada para calcular a probabilidade é dada por (3):

$$X^2 = \sum_{i=1}^L \sum_{j=1}^C \left[\frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}} \right] \quad (3)$$

Para identificar o grau de liberdade (gl) do teste estatístico, é utilizada a equação (4):

$$gl = (L - 1)(C - 1) \quad (4)$$

Os dados tabulados em tabelas e histogramas podem ser visualizados no apêndice IV.

4.3. DADOS TÉCNICOS

Para a análise dos dados obtidos foi utilizado o software Microsoft Excel 2007, em que foi considerado um nível de significância de 5%. Isto é, os valores abaixo disso são estatisticamente significantes, o que possibilita compreender que os dados encontrados são substancialmente diferentes dos dados esperados. Vale ressaltar que esse teste é recomendado apenas para amostras cujos intervalos em cada ponto são maiores ou iguais a 5 frequências (Barbeta *et al*, 2010, p.291).

4.3.1. Questão 1

A primeira questão identificou a nacionalidade dos passageiros. Da amostra, 285 passageiros se declararam brasileiros (sendo 194 e 91, em São Paulo e Brasília respectivamente), 99 passageiros estrangeiros (83 em São Paulo e 16 em Brasília) e 1 não respondeu (em São Paulo). O teste estatístico qui-quadrado demonstrou que os dados encontrados são diferentes dos dados esperados por ter um $X^2 = 0,87\%$.

Em São Paulo, sobressaiu-se a quantidade de passageiros estrangeiros oriundos de países sul-americanos (paraguaios, uruguaios, colombianos, argentinos e chilenos nas seis primeiras posições, com 63,9% do total). Na lista das seis principais nacionalidades, na quinta colocação encontram-se os americanos, com 7,2% do total de

entrevistados. Ao observar Brasília, dentre os estrangeiros, a maior parte era composta de americanos, com 31,3%, seguido por espanhóis, portugueses e colombianos com 12,5% cada. O teste estatístico apontou que os dados encontrados são diferentes dos dados esperados ($X^2 = 0,72\%$).

Em Guarulhos, observou-se maior presença de estrangeiros do que de brasileiros. Dentre esses estrangeiros, foi verificada maior presença de passageiros sul-americanos do que o esperado no teste estatístico. Essa situação pode ser explicada pelo fato deste aeroporto ser a principal porta de entrada do Brasil, além da grande concentração de voos o que o fornece uma característica de *hub* para a América do Sul. Já no aeroporto de Brasília, foram encontrados mais passageiros brasileiros do que de outras nacionalidades. Situação que pode ser respondida pelo fato deste aeroporto ter poucas opções de voos, servindo a destinos específicos, além de ser um destino provavelmente pouco conhecido dos estrangeiros.

4.3.2. Questão 2

A segunda questão identificou o local de residência dos passageiros. Do total, 75,8% afirmaram morar no Brasil (71,6% das respostas de São Paulo e 86,9% das respostas de Brasília), 23,4% afirmaram não morar no país (27,3% das respostas de São Paulo e 13,1% das respostas de Brasília), além de 1,1% dos entrevistados do aeroporto paulistano não terem respondido a pergunta. Além disso, 100% dos entrevistados que afirmaram não morar no Brasil disseram que entraram no país por modal aéreo. Ao efetuar o teste qui-quadrado foi identificado que os dados encontrados são diferentes dos dados esperados ($X^2 = 0,59\%$).

Item que, a exemplo da questão anterior, pode ser explicado pelo fato do aeroporto Internacional de Guarulhos ser a porta de entrada de estrangeiros, levando a, conseqüentemente, receber mais passageiros de outras nacionalidades, e o aeroporto de Brasília a receber mais passageiros brasileiros pela ampla conectividade do aeroporto com demais localidades brasileiras.

4.3.3. Questão 3

A terceira questão identificava se o passageiro viajava só ou acompanhado. Houve a predominância dos passageiros que viajavam acompanhados, representado 64,4% do

total (64,6% e 63,6%, respectivamente, das respostas encontradas em Guarulhos e Brasília). Por sua vez, 35,6% dos passageiros viajavam sós (35,3% em Guarulhos e 35,6% em Brasília). Respostas que o teste qui-quadrado apontou serem próximos aos dados esperados ($X^2 = 82,61\%$).

Entre aqueles que viajavam acompanhados, 37,9% viajavam com mais uma pessoa (43,3% dos viajantes de Guarulhos e 23,5% dos viajantes de Brasília), 15,7% viajavam com duas pessoas (14,4% dos viajantes de Guarulhos e 19,1% dos viajantes de Brasília) e 18,2% viajavam com três pessoas (19,4% dos viajantes de Guarulhos e 14,7% dos viajantes de Brasília). Diferentemente do exposto no parágrafo anterior, foi apontado que os dados encontrados são díspares dos dados esperados ($X^2 = 1,80\%$).

O primeiro ponto, por ter sido tão elevado, pode indicar a existência de um padrão na maneira em que os passageiros realizam as suas viagens internacionais, tendo um indicativo de padrão próximo a 35% : 65%. Isto é, 35% dos passageiros usualmente viajam sós e 65% dos passageiros viajam acompanhados. Não foi encontrado um indicativo de padrão específico ao analisar o padrão de viagem dos passageiros acompanhados.

A pesquisa, em função do período em que foi aplicado, também pode ter sido influenciado pelo início do período de férias escolares, razão de ter sido encontrado várias pessoas viajando acompanhadas.

4.3.4. Questão 4

Esta questão identificava o motivo da viagem do passageiro. Da amostra, 60,5% realizaram viagens de turismo (59,4% dos viajantes de Guarulhos e 63,6% dos viajantes de Brasília); 17,9% viajavam a trabalho (19,4% dos viajantes de Guarulhos e 14,0% dos viajantes de Brasília); 12,5% realizavam a viagem por motivos de estudo (12,2% dos viajantes de Guarulhos e 13,1% dos viajantes de Brasília); 6,6% iriam visitar familiares (6,1% dos viajantes de Guarulhos e 8,4% dos viajantes de Brasília); e 2,3% possuíam motivos diversos (2,9% dos viajantes de Guarulhos e 0,9% dos viajantes de Brasília). O teste apontou que as respostas encontradas são próximas às respostas esperadas em cada aeroporto ($X^2 = 49,62\%$).

A exemplo da questão anterior, o fato de ser um período de início de férias escolares no Brasil, pode explicar o fato de se ter proporção semelhante de pessoas que viajariam para estudar e para trabalhar.

4.3.5. Questão 5

A questão cinco aborda a frequência que o passageiro realiza viagens ao exterior. A menor parcela dos entrevistados declarou que viajava para o exterior pela primeira vez, 15,3% das respostas (15,1% dos viajantes de Guarulhos e 15,9% dos viajantes de Brasília). Declararam viajar esporadicamente 19,0% dos entrevistados (18,6% dos viajantes de Guarulhos e 20,6% dos viajantes de Brasília); uma vez ao ano 29,6% dos entrevistados (31,7% dos viajantes de Guarulhos e 24,3% dos viajantes de Brasília); duas vezes ao ano 17,4% dos entrevistados (17,3% dos viajantes de Guarulhos e 17,8% dos viajantes de Brasília); e três ou mais vezes ao ano 18,70% dos entrevistados (17,6% dos viajantes de Guarulhos e 21,5% dos viajantes de Brasília). O teste qui-quadrado novamente apontou que as respostas encontradas são semelhantes às respostas encontradas em cada aeroporto ($X^2 = 68,59\%$).

O fato de ter sido encontrado um elevado qui-quadrado pode indicar um padrão de viagens dos passageiros. Além disso, a grande frequência de passageiros que realizam uma ou mais viagens ao exterior por ano, 65,7%, é um indicativo do grau de riqueza das cidades cujos aeroportos estão instalados.

4.3.6. Questão 6

A questão seis identificou o destino final da viagem dos passageiros. Não houve uma forte preponderância em um destino específico a partir do aeroporto paulista. O destino mais citado foi Buenos Aires, com 9,0% dos viajantes, seguido por Santiago, com 7,9%, Orlando, com 6,1%, Miami, com 5,8%, e Londres, com 5,4%. Demais destinos totalizaram 65,8% do total. Entre os destinos dos passageiros do aeroporto brasiliense houve a preponderância de Miami, com 16,8%, Aruba, com 10,3%, Curaçao, com 8,4%, Londres, com 7,5% e Nova Iorque, com 5,6%. Os demais destinos totalizaram 42,1% da amostra. O teste qui-quadrado apontou que os dados encontrados são fortemente distintos dos resultados esperados ($X^2 = 2E-15$).

Situação que pode ser explicada pela baixa capilaridade de voos internacionais do aeroporto do Distrito Federal se comparado com o aeroporto de Guarulhos. As cidades de Miami e de Londres se destacam no ponto em análise. Miami reflete a grande quantidade de voos que partem de Brasília e de São Paulo para este destino, sendo um dos principais destinos destes aeroportos e também do Brasil como um todo. Já Londres destacou-se pelo fato de ter apresentado um grande volume de passageiros nos dois aeroportos, ressaltando o caso de Brasília, que não possui voos diretos para esse destino. Com isso, nichos de mercados estão sendo explorados por terceiras companhias, ao oferecer voos para tal destino por meio da realização de escalas, como é o caso da portuguesa TAP.

4.3.7. Questão 7

A questão sete identificou a origem dos viajantes. Em São Paulo houve a preponderância de passageiros que eram oriundos de outra cidade, com 52,9% do total. 46,0% dos passageiros afirmaram terem partido da região metropolitana de São Paulo, e 1,1% não responderam a pergunta. Entre os viajantes de Brasília, 50,5% afirmaram terem partido da capital federal, e 49,5% declararam terem saído de outras cidades. O teste qui-quadrado apontou que as respostas encontradas são próximas das respostas encontradas em cada aeroporto ($X^2 = 44,02\%$).

Resultado que pode indicar que a alta renda dos moradores das regiões metropolitanas de São Paulo e Brasília influenciam positivamente na demanda dos voos que partem dos referidos aeroportos, aproximando-se a 50% da demanda total dos voos. Além disso, a diversificação de cidades encontradas na pesquisa, exposta no parágrafo seguinte, pode indicar a necessidade de se ter um fácil acesso aos aeroportos para que haja a complementação dos voos internacionais.

Ainda observando a sétima questão, entre os passageiros que declararam terem iniciado a viagem em cidade diferente da do aeroporto cujos questionários foram aplicados, 150 foram declarados no aeroporto de Guarulhos e 54 no aeroporto de Brasília, totalizando 204 passageiros. No aeroporto do estado paulista, predominaram pessoas que iniciaram a viagem nas cidades do Rio de Janeiro, Curitiba e Buenos Aires, com, respectivamente, 4,9%, 4,4% e 3,9%. No aeroporto do Distrito Federal houve a predominância de pessoas com origem em São Paulo, com 15,1%, Teresina, com 5,8%, e Curitiba, São Luís e

Goiânia, com 4,7% cada. Além disso, houve uma grande dispersão das cidades de origem, sendo encontradas 86 origens diferentes, ao analisar os aeroportos de São Paulo e Brasília, razão que impossibilitou a aplicação da técnica qui-quadrado neste subitem.

4.3.8. Questão 8

A oitava questão identificou se os passageiros haviam chegado aos aeroportos por avião. Por tal característica do questionamento, ela era voltada principalmente para passageiros cuja viagem não tivesse originado nas mesmas cidades em que os aeroportos da pesquisa estavam instalados. Em Guarulhos, 43,2% dos entrevistados afirmaram terem chegado ao aeroporto por avião, tendo encontrado resposta negativa por 56,8% dos entrevistados. Em Brasília 48,6% afirmaram terem chegado ao aeroporto por avião, 42,1% responderam negativamente à pergunta, e 9,3% não responderam. O teste qui-quadrado apontou que os resultados encontrados são fortemente distintos dos resultados esperados ($X^2 = 4E-5$).

Entre os entrevistados que responderam sim para na oitava questão, foi questionada qual foi a empresa aérea em que o voo foi efetuado. Em São Paulo, dos 120 passageiros que responderam ao questionamento, houve a predominância de companhias aéreas do grupo Latam⁶, em que 53,3% voaram pela Tam e 11,7% voaram Lan, totalizando 65% do total. 12,5% dos passageiros viajaram pela Gol Linhas Aéreas. Ao observar apenas empresas nacionais, além do percentual apresentado para a participação das empresas Tam e Gol, primeira e segunda colocadas da pesquisa, já citadas, as companhias Webjet, Azul e Avianca foram citadas, tendo apenas 1 passageiro cada (0,8% do total cada).

Em Brasília, apenas três empresas foram citadas. A Tam, com 59,6% das respostas, a Gol Linhas Aéreas, com 38,5%, e a Taca, com 1,9% das respostas. Em razão da grande opção de empresas aéreas com baixo número de frequência de passageiros encontrada nas respostas do aeroporto de Guarulhos, não foi aplicada a técnica estatística do qui-quadrado.

⁶ Latam é a holding formada pela união das companhias aéreas Tam e Lan.

4.3.9. Questão 9

Na questão nove foi questionado por qual empresa aérea o passageiro iria realizar o voo em que embarcaria em poucos minutos. Em São Paulo, foi identificada a predominância de passageiros que voariam pelo grupo Latam, com 43,2%, sendo 36,3% pela Tam e 6,8% pela Lan, primeira e terceira respostas mais encontradas respectivamente.

A segunda colocada foi a Pluna Linhas Aéreas, com 11,5% dos passageiros. A TAP foi a quarta resposta com maior frequência, com 5,4% dos passageiros. As demais companhias citadas no apêndice 3, juntas, responderam por 40,0% do total. Apenas as empresas Tam e Gol Linhas Aéreas, de origem brasileira, foram citadas, sendo a minoria, com 40,3% do total. As empresas estrangeiras responderam por 59,7% do total dos passageiros entrevistados.

Em razão do baixo número de companhias que operam voos internacionais a partir de Brasília, apenas cinco companhias aéreas foram citadas. A principal operadora aérea encontrada foi a TAP, com 41,1%, a segunda colocada foi a Gol Linhas Aéreas, com 19,6%, a terceira colocada foi a Tam, com 16,8%, e, em seguida aparecem, respectivamente, a American Airlines e a Lacs, com 12,2% e 10,3% do total. A exemplo do aeroporto Internacional de Guarulhos, houve em Brasília um predomínio de passageiros transportados por empresas estrangeiras, 63,6%, com as empresas nacionais representando 36,5% do total de passageiros entrevistados.

4.3.10. Questão 10

A décima questão buscou identificar o destino do voo internacional em que os passageiros iriam embarcar no aeroporto brasileiro. Em São Paulo, por conta da grande quantidade de destinos internacionais operados a partir do aeroporto, foram citados inúmeros destinos. Entre os mais citados estão Montevideu, com 14,0%, Miami, com 9,7%, Madri e Buenos Aires, com 6,5% cada.

Os demais destinos citados no anexo 3 representaram 63,3% do total. Em Brasília, os percentuais refletiram a baixa presença de destinos e voos internacionais. Dos destinos encontrados, 41,1% eram para Lisboa, 29,0% Miami, 19,6% Curaçao, 10,3% San Jose com escala em Bogotá. Nesta questão a ampla quantidade de destinos impossibilitou a realização da análise estatística qui-quadrado. Além disso, caso ela tivesse sido feita, os

resultados seriam influenciados pela imensa disparidade de quantidade de destinos existentes entre os aeroportos de Guarulhos e o de Brasília.

4.3.11. Questão 11

A questão de número onze refere-se ao principal objetivo visado pela pesquisa, identificar os motivos que levaram o passageiro a escolher determinado aeroporto internacional para realizar suas viagens. Para captar a espontaneidade dos entrevistados, tal resposta era aberta, isto é, não foi cedida nenhuma opção para o passageiro escolher a resposta. Além disso, foi permitido que um mesmo passageiro apresentasse mais de uma resposta para a questão.

Dos 385 entrevistados foram obtidas 434 respostas, sendo 313 em São Paulo (de uma amostra de 278 entrevistados) e 121 em Brasília (de uma amostra de 107 entrevistados). Entre as respostas encontradas, as três mais citadas foram as mesmas encontradas nos dois aeroportos pesquisados.

A mais citada, com 29,7% e 42,2%, em São Paulo e Brasília respectivamente, foi o fato do aeroporto ser de mais fácil acesso a partir de casa/trabalho. Em segundo lugar é o fato da escolha ter sido determinada pela empresa aérea no momento da compra da passagem, isto é, o passageiro só se atentou ao destino final, não se atentando à origem, com 13,1% das respostas do aeroporto de Guarulhos e 11,6% das respostas do aeroporto brasiliense. A terceira resposta mais citada está o fato da agência de viagens ter determinado que o passageiro passasse por aquele aeroporto, em que o passageiro apenas avalizou a escolha feita pelo prestador de serviço, tendo a frequência de 10,5% em São Paulo e 8,3% em Brasília.

A quarta e quinta respostas mais frequentes tiveram inversão da posição em Guarulhos e Brasília. Para os passageiros de Guarulhos, foi encontrado como mais importante à conveniência dos voos do aeroporto (entendida como a existência da maior quantidade de voos, horários mais adequados, menor quantidade de escalas de voos, além da maior rapidez para chegada ao destino final), com 6,4% das respostas, ante o menor preço dos voos, com 6,1% das respostas. Já em Brasília, para os passageiros entrevistados mostrou-se mais importante a existência de menores preços das passagens, com 7,4% das respostas, ante a conveniência dos voos do aeroporto, com 5,8%.

Tanto em Guarulhos quanto em Brasília, a sexta resposta mais encontrada foi à declaração que esta era a única opção de voo para o trecho desejado, com 5,1% e 4,1% das respostas, respectivamente. Como sétima resposta mais encontrada está o fato do aeroporto ser a única opção de voos internacionais existente no estado/distrito, com 5,1% das respostas em Guarulhos e 1,7% das respostas em Brasília. No aeroporto paulista foram obtidas duas respostas que ocuparam a oitava posições. O fato de este ser o único aeroporto brasileiro com voos internacionais, com 4,5% das respostas, além de ser o único com voo direto para o destino desejado, com 4,5% das respostas. Respostas com baixa frequência, até 8 respostas, foram agrupadas em outros, representando 15,0% das respostas de Guarulhos e 19,0% das respostas de Brasília. O teste qui-quadrado apontou que os resultados encontrados são distintos dos resultados esperados ($X^2 = 2,22\%$).

Ao analisar de maneira pormenorizada o resultado do teste estatístico realizado, foi encontrado que três itens diferiram substancialmente dos resultados esperados. O primeiro tópico, “aeroporto seja de mais fácil acesso, próximo de casa”, ao comparar com os resultados esperados, tiveram maior frequência do que esperada para os passageiros do aeroporto brasiliense, situação inversa a encontrada em Guarulhos, cuja frequência encontrada para tal opção foi aproximadamente 11% menor do que a esperada. O segundo e terceiros tópicos destacaram apenas no aeroporto paulista: “único aeroporto com voo internacional” e “existência de voos diretos”.

O simples fato de ter sido citada a opção “único aeroporto com voo internacional” foi um ponto que causou surpresa, já que inúmeros voos internacionais partem de outros aeroportos há décadas e as pessoas não possuem esse conhecimento. Situação que pode denotar uma falha de comunicação da companhia aérea e ou do órgão gestor da aviação civil para com o usuário final, pelo fato deste não conhecer que existem outros aeroportos, que não Guarulhos, que podem ser utilizados para realizar seus voos.

Os resultados encontrados nessa questão, por sua vez, corroboraram os dados da pesquisa desenvolvida por Blackstone *et al* (2006), desenvolvida na Philadelphia, e já citada. Assim como encontrado nos EUA, o passageiro brasileiro não se importa em pagar um pouco mais caro pela passagem, desde que consiga facilmente acessar o

aeroporto para realizar seus voos e cujos voos sejam mais convenientes para o passageiro (em relação a horários, tempo total de viagem, etc).

Além disso, apesar do fortalecimento da comercialização de bilhetes de passagens aéreas por meio eletrônico, pode ser percebido que a figura do agente de viagens ainda é bastante forte quando ocorre a comercialização de passagens. A influência que tal profissional exerce sobre o passageiro, além da confiança do consumidor para com o agente de viagens, é transpassada nas várias informações que o desejado era apenas chegar ao destino final. O meio, isto é, como chegar, estava a cargo totalmente da agência de viagens contratada.

Ao observar unicamente as respostas dadas por passageiros estrangeiros, 9% do total entrevistado declararam que a disponibilização de internet wi-fi gratuita foi um fator determinante para a escolha de um aeroporto brasileiro ao realizar os seus voos internacionais.

4.3.12. Questão 12

A questão seguinte, de número doze, visa complementar a identificação das razões que levam os passageiros a escolherem um aeroporto internacional. Para tanto, foi questionado que itens, dentre oito opções dadas, contribuiriam para que o passageiro desse preferência a um dado aeroporto internacional para realizar as suas viagens. Dentre os itens citados, o entrevistado poderia escolher até três opções. Além disso, caso desejasse, o entrevistado poderia citar algum novo elemento que melhor lhe conviesse. Foram obtidas 1.030 respostas, as quais geraram 23 diferentes respostas. Dentre elas, as opções citadas pelos passageiros, corresponderam a 7,6% e a 7,5% do total das respostas dadas, respectivamente, em São Paulo e Brasília.

O primeiro item, facilidade de acesso ao aeroporto, foi citado como importante para 65,1% dos entrevistados em Guarulhos e 67,3% dos entrevistados em Brasília.

Para os passageiros do aeroporto paulista, o segundo item mais importante é a agilidade dos trâmites burocráticos e de imigração, com 46,0% das respostas, enquanto para os passageiros de Brasília é a existência de voos de conexão para o destino final, com 48,6% das respostas.

O terceiro item considerado mais importante em Guarulhos é a existência de voos de conexão para o destino final, enquanto que em Brasília foi encontrado o fato das passagens serem mais baratas, com 38,3% das respostas.

Em quarto lugar, em São Paulo foi encontrado o fato das passagens serem mais baratas, com 41,4%, enquanto que em Brasília o item encontrado foi à agilidade dos trâmites burocráticos de alfândega e imigração, com 29,0%. A ordem de frequência dos itens subsequentes foi idêntica tanto Guarulhos quanto em Brasília.

O quinto item, a existência de empresa que opere no aeroporto e ofereça programas de milhagem foi citado por 24,5% dos passageiros em Guarulhos e 21,5% dos passageiros de Brasília.

O sexto item, qualidade de atendimento e ampla variedade de itens do free-shop obteve a frequência de 17,3% em Guarulhos e 17,8% em Brasília.

O sétimo item, ter companhia aérea originária de meu país foi respondida por 15,8% dos passageiros em Guarulhos e 10,3% dos passageiros do aeroporto do Distrito Federal.

Por fim, a oitava questão, existência de amplas opções de lojas e lanchonetes foi citada por 11,5% dos passageiros em Guarulhos e 10,3% dos passageiros do aeroporto de Brasília. Foi efetuado o teste qui-quadrado que apontou que as respostas encontradas não são distintas das respostas esperadas ($X^2 = 57,68\%$).

A ordem das respostas encontradas corroborou a importância da facilidade de acesso ao aeroporto encontrada na questão 11. A alta frequência obtida do item “agilidade dos trâmites burocráticos (alfândega/imigração)” em São Paulo pode refletir a insatisfação dos passageiros para com tais processos neste aeroporto, já que o questionário foi aplicado logo após este passar pelos referidos controles governamentais.

O fato do preço das passagens ter menor frequência que outros itens citados pode denotar que os passageiros de voos internacionais são menos sensíveis a elasticidade-preço das passagens, o que pode dar margem as companhias aéreas para que cobrem

tarifas mais caras ao oferecer voos diretos em aeroportos que disponibilizem maiores facilidades de acesso e conectividade aos passageiros.

A popularidade dos programas de milhagem entre os passageiros internacionais destacou-se no estudo. Resposta que confirma que os programas de milhagem servem como elemento de atração dos passageiros (Cairns e Galbraith, 1990; Proussaloglou e Koppelman, 1995; Proussaloglou e Koppelman 1999). Situação que leva a interpretar que há mais disposição dos passageiros a procurar as companhias aéreas que ofereçam maiores benefícios de programas de fidelidade. Além disso, pode-se interpretar que este elemento possui maior influencia na escolha do aeroporto que demais itens de conforto que possa a vir ser oferecidas pelo administrador aeroportuário, como amplas estruturas de comércio.

4.3.13. Questão 13

A questão treze avaliou o grau de satisfação que o passageiro tinha em relação ao aeroporto em que ele estava embarcando. Para tanto, tendo como base a escala Likert, foi pedido que o entrevistado desse uma nota de 1 a 5 para aeroporto, sendo 1 a pior nota e 5 a melhor. O aeroporto de Guarulhos recebeu os seguintes percentuais em cada resposta: 1 – 6,1%; 2 – 22,3%; 3 – 36,3%; 4 – 24,8%; e 5 – 10,4%. O aeroporto de Brasília recebeu as notas: 1 – 8,4%; 2 – 13,1%; 3 – 27,1%; 4 – 31,8%; e 5 – 19,6%.

O teste qui-quadrado expôs que os resultados encontrados foram distintos dos resultados esperados ($X^2 = 1,52\%$). O aeroporto de Guarulhos obteve respostas mais desfavoráveis que as esperadas pela análise estatística, situação inversa que a encontrada no aeroporto de Brasília, que obteve mais respostas favoráveis do que as esperadas. Respostas que refletiram na avaliação final, tendo o aeroporto paulista maior frequência de respostas a nota 3 e o aeroporto brasiliense a nota 4.

4.4. PERFIL SOCIOECONÔMICO

4.4.1. Questão 1

Foram realizadas perguntas para identificar o perfil socioeconômico dos passageiros de cada aeroporto. A primeira questão identificou a idade dos indivíduos. Para analisar os resultados, as idades foram agrupadas em grupos de 10 anos, exceto o primeiro grupo,

que foi composto por pessoas de 14 a 20 anos, e o último grupo, que foi composto por pessoas de 61 anos a 79 anos, sendo os extremos a menor e maior idade encontrada. Os passageiros entrevistados em São Paulo possuem, em sua maioria, entre 21 e 50 anos, com 78,4% do total, sendo a faixa etária de 21 a 30 anos a mais frequente, com 28,1%. Brasília apresentou a maioria dos passageiros na faixa de 21 a 50 anos, com 71,0% do total, sendo a faixa etária de 41 a 50 anos a mais frequente, com 28,0%. O teste qui-quadrado expôs que os resultados encontrados não diferiram dos resultados esperados ($X^2 = 41,28\%$).

4.4.2. Questão 2

Foi identificado o gênero dos entrevistados. Houve a predominância de pessoas do sexo masculino, sendo 55,4% e 51,4% dos entrevistados em Guarulhos e Brasília, respectivamente. O sexo feminino representou 44,6% dos entrevistados em Guarulhos e 48,6% dos de Brasília. A exemplo do item anterior, os resultados encontrados não diferiram dos resultados esperados ($X^2 = 48,10\%$).

4.4.3. Questão 3

Em relação ao estado civil, houve predomínio dos indivíduos casados, tendo em Guarulhos 53,6% das respostas e Brasília 51,4%. Os solteiros representaram 41,0% dos entrevistados em Guarulhos e 37,4% em Brasília. Os divorciados representaram 4,7% dos entrevistados em Guarulhos e 9,4% dos entrevistados em Brasília. Os viúvos foram 0,7% da amostra do aeroporto paulista e 0,9% da amostra do aeroporto brasiliense. Em Brasília, 0,9% das pessoas não responderam a tal questionamento. Mais uma vez os resultados encontrados não diferiram dos resultados esperados ($X^2 = 21,56\%$).

4.4.4. Questão 4

Quanto ao grau de escolaridade, há um predomínio de pessoas com ensino superior completo (graduação com e sem pós-graduação), representando 87,1% da amostra de São Paulo e 83,2% da amostra de Brasília. E, tal como encontrado nas demais perguntas socioeconômicas, os resultados encontrados não diferiram dos resultados esperados ($X^2 = 77,34\%$).

4.5. Tópicos Conclusivos

Após observar a opinião de passageiros internacionais em campo, dentre os diversos elementos que podem contribuir para que haja a atração de passageiros internacionais para um determinado aeroporto brasileiro, o menor tempo de viagem necessário para os deslocamentos apresentou-se como fundamental, representado pela opção fácil acesso aos aeroportos. Tendo este ponto atendido, os demais pré-requisitos são relegados pelos passageiros, acarretando na determinação do aeroporto a ser utilizados pela operadora aérea e pelo agente de viagens. Último elemento que, a despeito da elevada informatização do processo de comercialização de passagens aéreas enfrentada pelo setor na última década, ainda demonstrou ter um mercado cativo com grande influência sobre os passageiros. Cenário que corrobora pesquisa realizada nos EUA, cujos passageiros locais também demonstraram menor sensibilidade a variação de custos ante ao menor tempo despendido em viagem: seja no deslocamento para o aeroporto, seja no check-in junto à empresa aérea.

5. ESTRUTURAÇÃO DO MÉTODO DE ANÁLISE

Neste capítulo é exposta a base teórica do método de trabalho adotado, a Análise Hierárquica de Processos (AHP). Em seguida, são apresentados os públicos-alvo da pesquisa realizada e os documentos que, juntamente com o questionário AHP desenvolvido, auxiliaram na aplicação da técnica em estudo.

5.1. ANÁLISE HIERÁRQUICA DE PROCESSOS - AHP

É um método de análise multicritério desenvolvido na década de 1970 pelo matemático egípcio Thomas Saaty. Tal método tem por objetivo

“representar os modelos de decisão do modo mais realista possível, incluindo todas as medidas importantes tangíveis ou intangíveis e fatores quantitativamente mensuráveis ou qualitativos” (Saaty, 1980, apud, Oliveira et al, 2006, p. 5).

Segundo Hwang and Yoon, (1981), *apud*, Pirdashti *et al*, (2009), a técnica AHP é um tipo de tomada de decisão baseada em multi-atributos (MDAM). Tais técnicas podem ser utilizadas para resolver problemas apresentam limitações de opções de escolha, cujas alternativas são pré-determinadas ou cuja possibilidade de escolha é limitada. Além disso, o MDAM requer que a identificação da melhor escolha seja feita por meio de comparações intra e extra-atributos, e, nessas comparações, envolvem ações perde-e-ganha (*trade-off*) implícitas e explícitas entre os atributos.

Em um método de análise multicritérios, critérios e objetivos que se contrapõem entre si são investigados de forma a identificar, por meio de hierarquizações de opções, os itens que sobressaem entre si mediante avaliação de um tomador de decisões (Gomes *et al*, 2002, *apud*, Mello *et al*, 2005). Com tal premissa, o AHP consiste em decompor complexas situações para identificar os elementos que dele fazem parte. Após identificado os elementos, o pesquisador ordena itens encontrados, de maneira arbitrária, em grupos que apresentarem características comuns entre si. Procedimento semelhante ao adotado pelo ser humano ao raciocinar (Millioni *et al*, 2000). Em seguida, é feita a hierarquização das opções disponíveis dentro de cada grupo e entre os grupos formados, tendo como base a Escala Fundamental de Saaty, de forma a identificar os elementos que se sobressaem dentro de uma determinada situação e/ou

objetivo (Bandeira e Correia, 2008). Escala esta cujas opções disponibilizadas assumem pesos de 1 a 9, possuindo as seguintes definições:

Quadro 5.1: Escala Fundamental de Saaty

Peso	Significado	Peso	Significado
1	Igualmente Importante	5	Muito Mais Importante
2	Intermediário entre 1 e 3	6	Intermediário entre 5 e 7
3	Pouco Mais Importante	7	Bastante Importante
4	Intermediário entre 3 e 4	8	Intermediário entre 7 e 9
		9	Extremamente Mais Importante

Fonte: Marques (2012).

A ponderação dos elementos pode ser feita de maneira coletiva, no qual as pessoas que venham responder o material cheguem a um consenso entre si ao definir cada peso, ou de maneira individual, em que cada pessoa responde integralmente o questionário, passando a sua visão pessoal em relação a um dado objetivo pesquisado. Ambas as formas de aplicação exigem que os entrevistados tenham a correta compreensão dos elementos trabalhados e saibam identificar a importância de cada elemento/grupo ao observar uma determinada meta, o que torna, por sua vez, de suma importância que os entrevistados tenham amplo e profundo conhecimento do tema tratado no estudo.

Para tratar os dados obtidos, os pesos são colocados em uma

“[...] matriz quadrada $n \times n$, onde as linhas e as colunas correspondem aos n critérios analisados para o problema em questão. Assim, o valor a_{ij} representa a importância relativa do critério da linha i face ao critério da coluna j . Como esta matriz é recíproca, apenas a diagonal principal assume valores iguais a 1.” (Oliveira et al, 2006, pg. 7)

$$A = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & a_{2n} \\ a_{n1} & a_{n2} & a_{nn} \end{bmatrix}$$

Figura 5.1: Representação da matriz quadrada utilizada no método AHP (Bandeira et al, 2008)

Se a linha i tiver maior importância relativa do que o critério da coluna j , o valor a ser inserido na matriz é um número inteiro. Se o critério da coluna j tiver maior importância relativa do que o critério da linha i , o valor a ser inserido na matriz é fracionado (Paiva, 2008).

$$A = \begin{bmatrix} 1 & \frac{1}{7} & 9 \\ 4 & 3 & 8 \\ \frac{1}{5} & 1 & \frac{1}{5} \end{bmatrix}$$

Figura 5.2: Exemplo da inserção de pesos na matriz quadrada AHP

Para que se identifique os itens que foram priorizados pelos entrevistados durante as comparações, é necessário que seja realizada a normalização dos pesos dados. Para tanto, deve-se dividir cada item da matriz $A = (a_{ij})$ pela soma dos itens que compõe a coluna a qual está inserida. Com isso, tem-se $\bar{w}_i(a_j)$, conforme apresenta a equação (5) (Paiva, 2008).

$$\bar{w}_i(a_j) = \frac{a_{ij}}{\sum_{i=j}^n a_{ij}} \quad (5)$$

Em que:

\bar{w}_i = normalização dos pesos;

a = item da coluna a qual está inserida;

$j = 1, \dots, n$;

Em seguida, deve-se identificar a ordem de prioridade dos n itens analisados, tendo como base os pesos dados pelos especialistas para cada item. Para tanto, calcula-se o vetor prioridade (w), que irá estimar os pesos reais dos itens que estão sendo comparados por meio da equação (6) (Paiva, 2008; Marques, 2012)

$$w(a_i) = \frac{\sum_{i=j}^n \bar{w}_i(a_j)}{n} \quad (6)$$

Em que:

w = vetor prioridade;

\bar{w}_i = normalização dos pesos;

a = item da coluna a qual está inserida;

$j = 1, \dots, n$;

Como apresentam Feldens *et al* (2010), após este procedimento deve-se verificar a consistência das respostas obtidas, para, segundo Marques (2012), identificar se os entrevistados obedeceram durante os seus julgamentos os princípios da transitividade e da proporcionalidade. Para tanto, calcula-se a razão de consistência (RC), que é considerada aceitável quando for menor ou igual a 0,10 (Expert Choice, 2002; Feldens *et al*, 2010).

Segundo Feldens *et al* (2010, p.18), para identificar a RC deve-se utilizar o “máximo autovalor da Matriz de Julgamentos, λ_{max} . Quanto mais próximo λ_{max} for de n (ordem da matriz), mais consistente será o resultado”. Para obter λ_{max} , usa-se a seguinte equação (Marques, 2012):

$$\lambda_{max} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \frac{[Aw_j]}{w_i} \quad (7)$$

Em que:

λ_{max} = matriz de julgamentos

A = matriz de comparação paritária;

w = vetor dos pesos;

n = número de critérios.

Logo em seguida, deve-se calcular o Índice de Consistência (IC) por meio da equação a seguir (Paiva, 2008; Feldens *et al*, 2010; Marques, 2012):

$$IC = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \quad (8)$$

Em que:

IC = índice de inconsistência

λ_{max} = matriz de julgamentos

n = número de critérios

De posse dos dados calculados, é possível obter a razão de consistência por meio da equação (9) (Paiva, 2008; Feldens *et al*, 2010; Marques, 2012):

$$RC = \frac{IC}{IR} \quad (9)$$

Em que:

RC = razão de consistência;

IC = índice de consistência;

IR = índice randômico.

O IR para matrizes de até 15 critérios pode ser encontrado em trabalho desenvolvido por Saaty (1991), cujos dados foram obtidos em experimentos com matrizes recíprocas aleatórias.

Quadro 5.2: Índices Randômicos (IR)

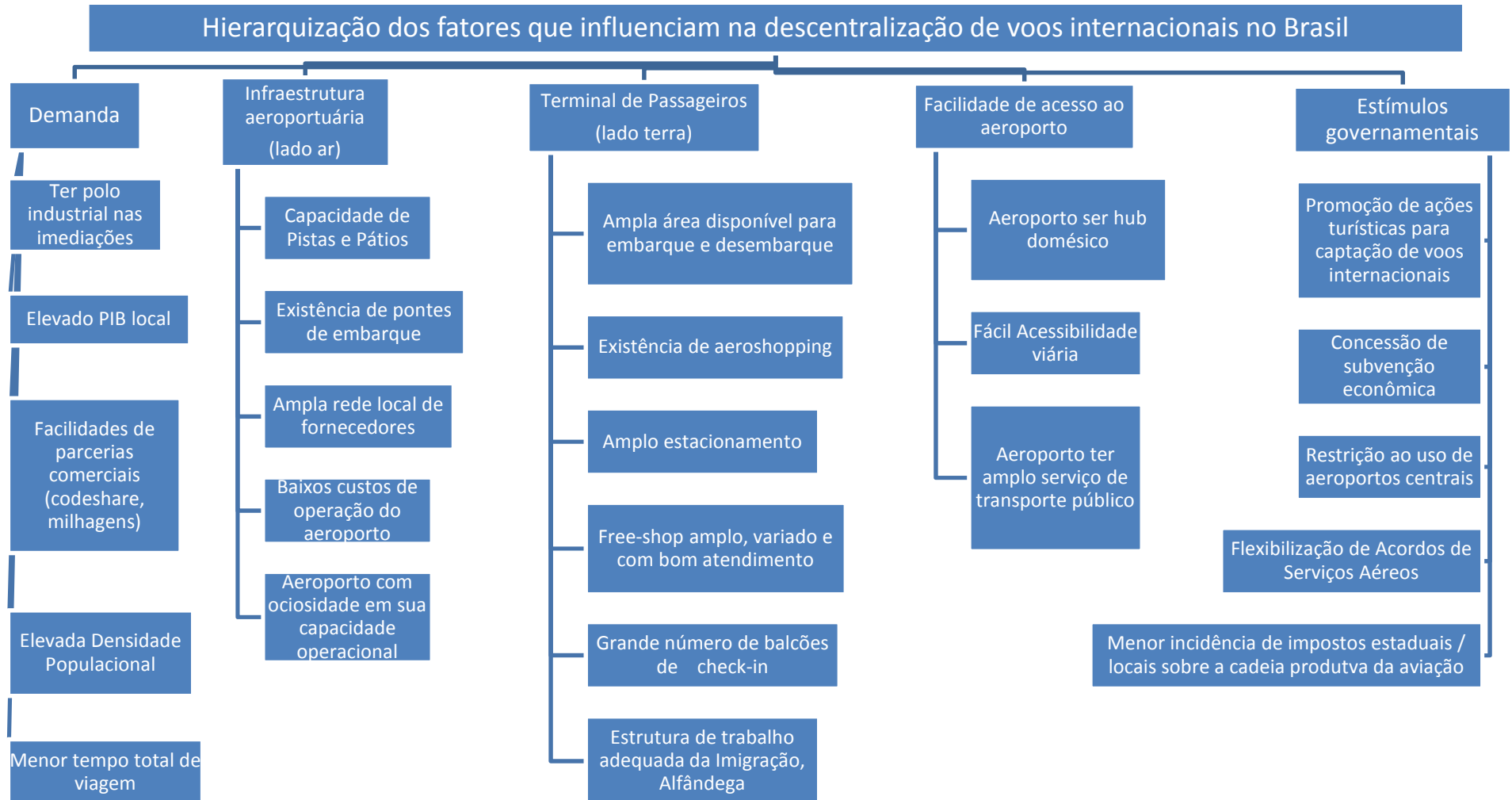
Nº de critérios	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
IR	0,00	0,00	0,58	0,90	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49	1,51	1,48	1,56	1,75	1,59

5.2. DESCRIÇÃO DO MÉTODO DE TRABALHO

Para o desenvolvimento do trabalho foi escolhida a técnica AHP, por ser um dos métodos de tomada de decisão mais utilizados mundialmente (sendo largamente utilizado pela academia e grandes empresas); se adequar ao objetivo proposto no trabalho (identificar os fatores que afetam a descentralização de voos internacionais); e o Programa de Pós-Graduação em Transportes deter licenças de uso do programa Expert Choice.

Os questionários utilizados para a aplicação da técnica foram montados tendo como base os fatores destacados por passageiros de voos internacionais que partem do Brasil, e em pesquisa bibliográfica. Elementos já apresentados nos capítulos anteriores. Dentre os elementos levantados, foi feita uma pré-classificação, de maneira arbitrária, para agrupar os fatores em cinco grupos: Demanda; Estímulos Governamentais; Estrutura Aeroportuária – Lado Ar; Terminal de Passageiros – Lado Terra; e Facilidade de Acesso ao Aeroporto. De forma a facilitar a visualização e avaliação dos questionários, os fatores levantados foram dispostos em uma árvore de hierarquias, que pode ser visualizada no Quadro 5.3.

Quadro 5.3: Árvore de hierarquias da técnica AHP utilizada



Para validar a escolha dos fatores escolhidos, foi desenvolvido um questionário que foi submetido a profissionais que desempenham suas funções: na ANAC; na Coordenação de Transportes e Logística da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda; na Infraero no Aeroporto de Fortaleza; e uma discente do curso de mestrado em Engenharia de Infraestrutura Aeronáutica do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). Questionário de validação que pode ser visualizado no Apêndice V.

Durante a aplicação do primeiro questionário AHP, junto ao profissional da Infraero em Fortaleza, foram identificados problemas na divisão de um item, além de falhas por descrição imprecisa de alguns itens que estavam sob análise. Por tais razões, as respostas dadas pelo entrevistado foram aproveitadas apenas para aprimorar o questionário AHP, acarretando na inclusão, por sugestão do entrevistado, do elemento “Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque”, por ser um elemento observado empiricamente para aquele profissional.

Após obter as opiniões dos entrevistados, diversos ajustes foram feitos até obter a versão final do questionário AHP aplicado. Destaca-se que a estruturação e a validação do questionário AHP utilizou mesma forma e formatação desenvolvida por Marques (2012), que, por sua vez, foi inspirada em semelhante disposição de questão sugerida pelo software *Expert Choice* (2002) e por Sato (2005).

Para responder o questionário, foram escolhidos profissionais que atuam em órgãos e entidades do poder público federal e da iniciativa privada que possuem envolvimento direto com a aviação civil de passageiros no Brasil, e de docentes universitários que atuam como pesquisadores no referido setor. Os pesquisados foram contatados inicialmente, em sua grande maioria, por meio de correio eletrônico. Foram convidados para responder o questionário AHP 30 profissionais dos três grupos supracitados, sendo que responderam o questionário AHP 13 profissionais, cujos órgãos de origem podem ser visualizados no Quadro 5.4.

Destaca-se que as respostas obtidas na pesquisa refletem apenas a **opinião pessoal dos profissionais que trabalham nos órgãos citados, não refletindo, em nenhuma hipótese, a posição oficial dos órgãos e entidades em que os entrevistados trabalham.**

Quadro 5.4: Profissionais que responderam o questionário AHP

Natureza do ente	Coordenação/Gerência	Entidade/Órgão
Governamental	Secretaria de Acompanhamento Econômico	Ministério da Fazenda (SEAE/MF)
Governamental	Superintendência de Relações Internacionais	Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
Governamental	Gerência de Relacionamento com a Indústria	Infraero/Nacional
Governamental	Gerencia de Operações	Infraero/Fortaleza
Governamental	Departamento de Mercados Internacionais	Embratur
Privado	Diretoria	Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA)
Privado	Diretoria	IATA/Brasil
Privado	Assistente	Confederação Nacional dos Transportes (CNT)
Academia	Docente	Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA)
Academia	Docente	Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA)
Academia	Docente	Universidade de Brasília (UnB)
Academia	Docente	Universidade de Brasília (UnB)
Academia	Docente	Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUCCAMP)

As entrevistas foram realizadas de maneira individual junto a cada entrevistado. Das 13 pessoas que responderam os questionários: 05 pessoas responderam em entrevistas realizadas pessoalmente; 07 pessoas responderam os questionários à distância e os enviaram por correio eletrônico; 01 respondeu em entrevista realizada por videoconferência.

Para que fosse possível responder a distância por meio eletrônico, foi desenvolvido um questionário para o software Word, exposto no Apêndice VI. O questionário original, para ser respondido pessoalmente ou por videoconferência com o pesquisador, exposto no

Apêndice VII, foi feito com o auxílio do software Corel Draw, em razão da sua barra paritária de pesos, dificultando que os entrevistados respondessem eletronicamente tal material. Juntamente com o questionário, foi enviado um arquivo exemplificando como deveriam ser respondidos os questionários.

Durante o processo de respostas via e-mail surgiram algumas dúvidas por parte dos entrevistados para com o questionário AHP. Dúvidas que foram sanadas por meio de esclarecimentos via telefone e ou e-mail pelo entrevistador.

Por falha durante o preenchimento das respostas e a impossibilidade de contato com o pesquisado para que fosse novamente respondido o questionário, as respostas obtidas junto ao docente da PUCCAMP foram desconsideradas do trabalho. De tal sorte, foram apreciadas as respostas de 11 profissionais: 04 docentes; 03 profissionais da iniciativa privada; e 04 servidores públicos.

Devido aos profissionais da iniciativa privada atuarem em organizações de classe que representam as operadoras aéreas no Brasil e no mundo, e pela grande dificuldade em contatar profissionais que atuam em empresas aéreas, julgou-se que as 3 respostas obtidas representavam satisfatoriamente o universo em questão.

As análises das respostas obtidas foram feitas com o auxílio do software *Expert Choice 2000 – 2nd edition*, cuja licença acadêmica é detida pelo Programa de Pós-Graduação em Transportes da Universidade de Brasília. No próximo capítulo são apresentados os diagnósticos encontrados.

5.3. TÓPICOS CONCLUSIVOS

Este capítulo apresentou a estruturação da técnica AHP, expondo a metodologia de aplicação deste método de análise multicritérios, isto é: forma como devem ser estruturados e respondidos os questionários; o procedimento para análise matemática das respostas encontradas; além de expor a importância e a estruturação do índice de inconsistência, responsável por validar a consistência de dados encontrados em pesquisa de campo.

Por fim, é exposta de maneira pormenorizada como foi estruturada a pesquisa AHP utilizada para atingir o objetivo proposto pela dissertação (base para montagem dos questionários AHP, forma de escolha dos especialistas que responderam a pesquisa, como foi feita a aplicação da técnica, entre outros). Os instrumentos de trabalho de campo são apresentados em apêndices. As respostas obtidas serão apresentadas e analisadas no capítulo subsequente.

6. ANÁLISE DOS RESULTADOS ENCONTRADOS AO APLICAR O MÉTODO AHP

Este capítulo apresenta as análises das respostas encontradas durante a aplicação dos questionários AHP para os profissionais individuais e em grupos que atuam na iniciativa privada, órgãos governamentais e na academia. A análise consiste, basicamente, na hierarquização dos critérios e subcritérios estudados de forma a identificar a ordem de importância destes para cada grupo pesquisado, e a ordem de importância que melhor atenderia aos anseios de todos os grupos ao serem analisados de maneira conjunta.

6.1. RESPOSTAS DADAS POR SERVIDORES PÚBLICOS

A seguir são expostos os resultados obtidos da análise conjunta dos critérios dados por profissionais que trabalham para entes governamentais.

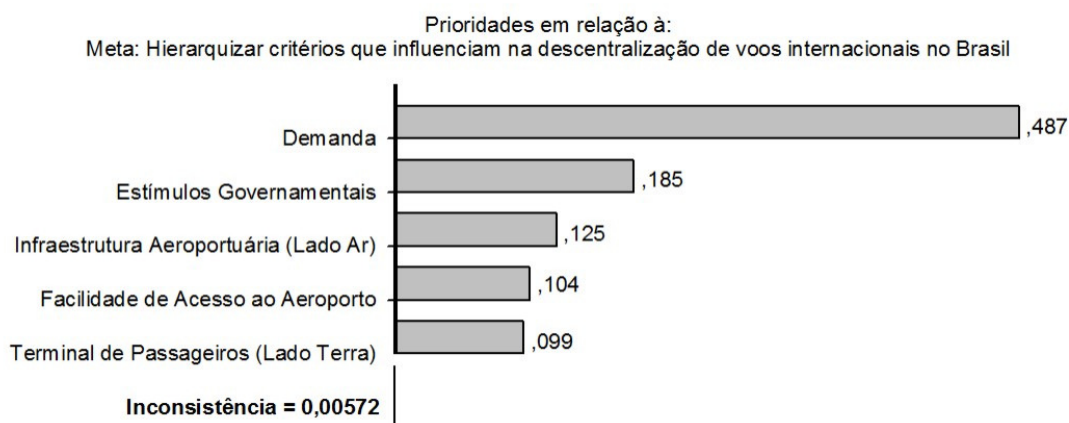


Gráfico 6.1: Ordem hierárquica dos critérios cujas respostas dadas por todos os servidores públicos foram analisadas de maneira conjunta

As respostas obtidas demonstraram que o critério “Demanda” é considerado o de maior importância para que se atinja o objetivo proposto. Para profissionais que trabalham para o governo, o critério “Estímulos Governamentais” destacou-se, aparecendo na segunda posição, com o peso 0,185 pontos. Resposta que demonstra que tais colaboradores acreditam que a atuação governamental é de grande importância para a alteração do cenário centralizador hoje existente no transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil, sendo um dos elementos decisivos a serem trabalhados. Os demais critérios analisados, como será apresentado no Gráfico 6.7, expuseram pesos semelhantes aos encontrados quando observado a análise de todos os grupos de maneira conjunta. Porém,

houve alteração na ordem de importância dos itens, sendo do terceiro ao quinto colocados, respectivamente, “Infraestrutura Aeroportuária (Lado Ar)”, “Facilidades de Acesso ao Aeroporto” e “Terminal de Passageiros (Lado Terra)”.



Gráfico 6.2: Ordem de hierarquia dos subcritérios dos servidores públicos analisados de maneira conjunta

Em relação aos dados do Gráfico 6.2, o subcritério “Elevado PIB local” destacou-se, porém com uma amplitude ligeiramente menor do que a encontrada quando analisados os critérios de todos os entrevistados de maneira conjunta. Elementos que reforçam a convicção da importância da atuação governamental são encontrados ao observar os sete primeiros itens, pois os subcritérios “Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais”, “Concessão de Subvenção Econômica” e “Redução de Impostos Estaduais/Municipais Sobre a Cadeia da Aviação”, estão na segunda, quarta e sétima posições respectivamente.

A “Flexibilização dos Acordos de Serviços Aéreos”, objeto da hipótese de trabalho, na classificação geral entre todos os subcritérios avaliados apareceu na 19ª colocação, apresentando um peso de 0,023 pontos. Porém tal colocação demonstra que este é um

subcritério de menor importância quando comparados com outros subcritérios de desenvolvimento socioeconômicos e de infraestrutura analisados.

6.2. RESPOSTAS DADAS POR PROFISSIONAIS QUE TRABALHAM PARA A INICIATIVA PRIVADA

No Gráfico 6.3 são analisados os resultados da análise conjunta dos critérios dados por profissionais que trabalharam na iniciativa privada.

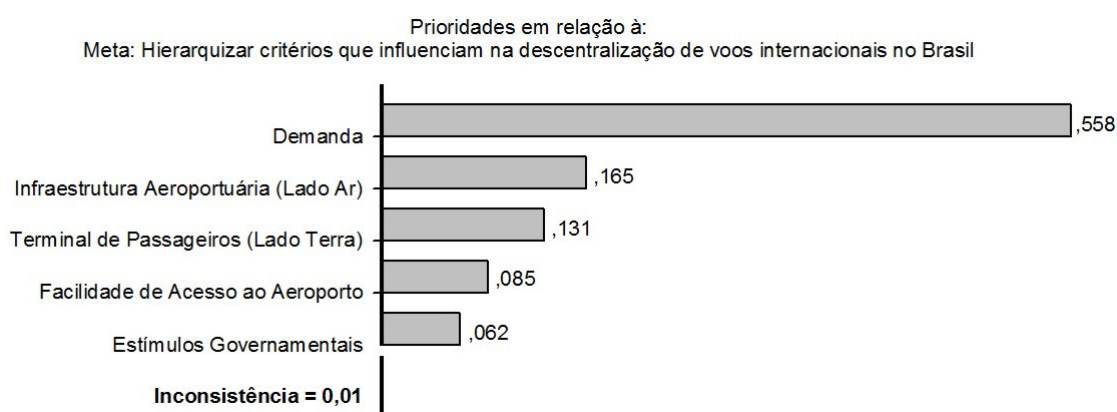


Gráfico 6.3: Ordem hierárquica dos critérios cujas respostas dadas pelos profissionais da iniciativa privada foram analisadas de maneira conjunta

Como no grupo anteriormente apresentado, o critério “Demanda” sobressaiu no estudo, apresentando o maior peso para um critério dentre todas as categorias analisadas, com 0,558 pontos. Há uma divergência quanto às posições subsequentes de hierarquia quando comparados com os grupos dos entes governamentais, porque apareceram, respectivamente, na segunda e terceira colocações, os itens “Infraestrutura Aeroportuária (Lado Ar)” e “Terminal de Passageiros (Lado Terra)”, com 0,034 pontos de diferença entre si. Na quarta colocação em ordem de hierarquia está o critério “Facilidade de Acesso ao Aeroporto”. Por fim, na quinta colocação, encontrou-se o item “Estímulos Governamentais”, com 0,062 pontos.

Destaca-se que na avaliação conjunta das respostas dadas por profissionais da iniciativa privada foi encontrada a maior amplitude dos dados entre o primeiro e último colocados. Tal informação pode refletir a crença que tais profissionais possuem de que a existência de demanda é o elemento garantidor para atração de voos internacionais, além de expor uma

possível aversão para com intervenções governamentais no setor, cujas ações são vistas com muitas ressalvas para o atingimento da meta em estudo.



Gráfico 6.4: Ordem de hierarquia dos subcritérios analisados por profissionais da iniciativa privada analisados de maneira conjunta

As respostas que podem ser visualizadas no Gráfico 6.4 apresentaram, assim como quando observado os grupos analisados, a maior amplitude dentre todas as análises comparativas dos subcritérios realizadas. O subcritério “Elevado PIB local” mais uma vez se destacou, apresentando 0,252 pontos, sendo o elemento mais importante para este ator. Aliás, os subcritérios que compõem o critério “Demanda” estão todos entre os 10 subcritérios mais importantes em ordem de hierarquia, sendo que 4 deles estão entre as 5 primeiras colocações. O único elemento que não compõe o subcritério é o item “Parcerias Comerciais (Codeshare, Programas de Milhagem)”.

Nas duas últimas posições estão os itens que compõem o critério “Estímulos Governamentais”: “Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos” e “Concessão de

Subvenção Econômica”. O primeiro subcritério, na penúltima colocação, é um indicativo de que para os entes privados a hipótese de trabalho é fortemente refutada, isto é, não é necessário que tal elemento seja trabalhado para que se atinja a descentralização de voos internacionais. O segundo item, na última colocação, indica que pode haver uma aversão dos entes privados para com a concessão de subvenção econômica para o setor. Posição que pode ser explicada pelo histórico de concessão de subsídios durante as décadas de 1970 e 1980, quando o controle governamental sobre o setor era mais rígido e impunha um sistema de subsídio cruzado, o que trouxe distorções no mercado, levando as empresas a serem dependentes do governo para operarem.

6.3. RESPOSTAS DADAS POR PROFISSIONAIS QUE TRABALHAM NA ACADEMIA

No gráfico a seguir estão expostos os resultados encontrados quando analisadas as respostas dadas pelos docentes entrevistados, observando os critérios estudados.

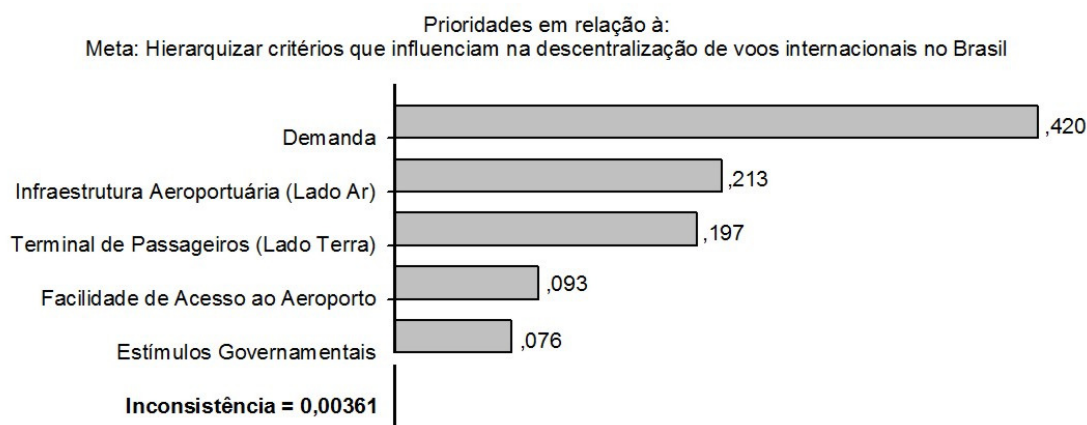


Gráfico 6.5: Ordem hierárquica dos critérios cujas respostas dadas pelos docentes foram analisadas de maneira conjunta

As respostas dadas pelos docentes apresentaram a menor amplitude, isto é, a diferença entre o critério com maior pontuação e o item com menor pontuação, entre todos os grupos da pesquisa. Como nas respostas anteriormente apresentadas ao observar os critérios, sobressaiu-se o item “Demanda”, corroborando, mais uma vez, o quão mais importante que tal item é ante aos demais critérios analisados. Ressalta-se que a ordem hierárquica dos critérios é a mesma encontrada ao analisar as respostas dadas por profissionais que trabalham na iniciativa privada e quando analisadas as respostas de todos os grupos de maneira conjunta.

Combined instance -- Synthesis with respect to: Goal: Hierarquizar fatores que influenciam na descentralização de voos internacionais no Brasil

Overall Inconsistency = ,01



Gráfico 6.6: Ordem de hierarquia dos subcritérios analisados por docentes cujas respostas foram analisadas de maneira conjunta

As respostas expostas no Gráfico 6.6 apresentam a menor amplitude entre o item mais importante e o item menos importante quando observados os subcritérios. Para os docentes, foi encontrada apenas uma ligeira diferença quanto à ordem de importância entre ter um “Elevado PIB Local” e “Ter Polo Industrial nas Imediações do Aeroporto”, de apenas 0,07 pontos entre eles.

Dentre a ordem hierárquica de importância apresentada no Gráfico 6.6, o subcritério que representa o pressuposto da hipótese de trabalho desta dissertação teve a melhor pontuação e colocação dentre todos os profissionais estudados, ficando na 11ª colocação, com 0,026 pontos. Resposta que expõe a distorção de pensamentos da academia para com este tema, se comparado com os demais atores ouvidos, quando é tratada a importância de se flexibilizar os acordos de serviços aéreos para atingir a descentralização de voos internacionais no Brasil. No material em comento pode haver uma aversão à “Concessão

de Subvenção Econômica”, indicativo encontrado pelo fato de tal item ser o último dentre todos os subcritérios analisados.

6.4. RESULTADOS ENCONTRADOS – ANÁLISE DE TODOS OS CRITÉRIOS CONJUNTAMENTE

Conforme apresentado no capítulo anterior, a pesquisa em estudo consistiu na aplicação de 11 questionários junto a profissionais que atuam em atividades ligadas ao setor aéreo, seja na iniciativa privada, em atividades governamentais ou no meio acadêmico.

Ao analisar as respostas dadas pelos diferentes atores trabalhados de maneira conjunta, observando inicialmente os 5 critérios trabalhados, têm-se os seguintes dados em ordem de importância:

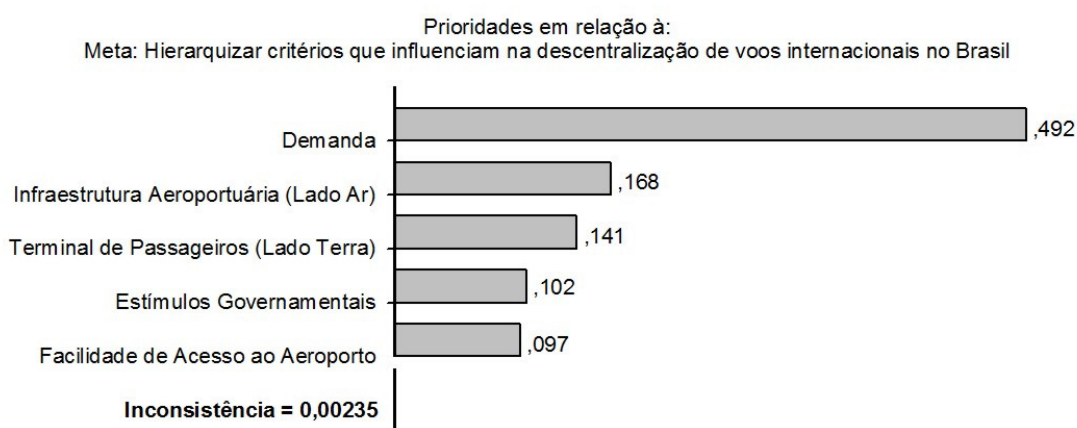


Gráfico 6.7: Ordem de hierarquia dos critérios com as respostas de todos os atores analisadas de maneira conjunta

Pode-se identificar que o item “Demanda” sobressaiu em relação aos demais itens analisados, representando, para os atores trabalhados, o principal elemento necessário para que se obtenha a descentralização de voos internacionais no Brasil, com 0,492 pontos do peso entre todas as opções analisadas. Para o atingimento do objetivo em questão, o segundo item a ser trabalhado em ações públicas é a disponibilização da “Infraestrutura Aeroportuária (Lado Ar)” adequada para a operação das aeronaves, com 0,168 pontos do peso total das respostas obtidas. Em terceiro colocado, com uma leve desvantagem em relação à segunda opção, com 0,141 pontos do peso total entre as opções analisadas, está o item “Terminal de Passageiros (Lado Terra)”. Por fim, estão subsequentemente na quarta e quinta colocação em ordem de importância, as opções “Disponibilização de Estímulos

Governamentais” e “Facilidade de Acesso ao Aeroporto”, com 0,102 e 0,097 pontos respectivamente do peso total dentre todas as opções analisadas para atingir o objetivo em questão.

Ao observar de maneira detalhada todos os subcritérios analisados, desconsiderando os grupos formados para classificar os elementos, têm-se a seguinte ordem hierárquica:



Gráfico 6.8: Ordem de hierarquia dos subcritérios com as respostas de todos os atores analisadas de maneira conjunta

Percebe-se que os subcritérios “Elevado PIB Local” e “Ter Polo Industrial nas Imediações do Aeroporto” sobressaíram-se durante a análise realizada, representando para os atores, quando analisadas as respostas de maneira conjunta, 0,192 e 0,083 pontos respectivamente do peso total entre todos os subcritérios trabalhados. E, das opções constantes no critério “Demanda”, apenas o critério “Parcerias Comerciais (Codeshare, Programas de Milhagem)”, não está entre as dez primeiras posições.

O subcritério “Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos”, que deveria estar entre as primeiras posições da ordem hierárquica para confirmar que hipótese de trabalho dessa dissertação, apareceu apenas na 19ª posição, entre os 24 elementos analisados, com o peso de apenas 0,017 pontos. Colocação que refuta parcialmente a hipótese, pois demonstra que há elementos de maior importância a serem trabalhados no setor aéreo brasileiro para que se consiga estimular a descentralização de voos internacionais. No entanto, tal critério confirmou a sua importância no trabalho de busca da descentralização de voos internacionais que o governo brasileiro está desenvolvendo desde o início da década de 2010, por não ser último elemento dentre as opções analisadas.

6.5. RESPOSTAS DADAS POR CADA ATOR APRESENTADOS DE MANEIRA INDIVIDUALIZADA

Nos apêndices VIII e IX são expostos os resultados individuais dados por cada ente que participou da pesquisa. Inicialmente são expostos os pesos encontrados ao analisar os critérios e, logo em seguida, são expostos os pesos ao analisar os subcritérios envolvidos. Os entrevistados são identificados por siglas, de forma a preservar suas identidades, não citando o nome dos profissionais, nem o local que cada pessoa trabalha. As siglas Gov 1 a Gov 4 significam que os respondentes são profissionais que trabalham para entes governamentais. As siglas Pri 5 a 7 significam que os respondentes são profissionais que trabalham para a iniciativa privada. As siglas Acd 8 a 11 representam os respondentes que trabalham como docentes em universidades brasileiras. Em cada critério e subcritério analisado, foi destacado, em itálico e em negrito, a resposta que apresentou o maior valor dentre todas as respostas dadas.

6.6. TÓPICOS CONCLUSIVOS

Os resultados apresentaram o quão díspares são as linhas de pensamento entre os atores ouvidos. Apesar disso, todos os grupos ouvidos chegaram a uma conclusão unânime: para que se tenha a descentralização de voos internacionais o elemento mais importante que deve existir é a demanda. Conclusão que, apesar de aparentemente óbvia, é importante ser destacada, pois indica que soluções de estímulo ao setor cujo componente principal é único e tão somente atuações governamentais tendem a ser não sustentáveis, podendo levar ao fracasso.

Ao observar de maneira mais atenta a atuação promovida pelo governo, percebe-se que, quando o foco é estimular o surgimento de novas ligações, a sua atuação é vista com ressalvas pelos docentes e iniciativa privada, porém não se limitando a eles, já que alguns servidores públicos também coadunam de tal visão, como exposto no Gráfico 6.1. No entanto, ao observar as respostas dos servidores públicos, pode-se visualizar que tais profissionais consideram a atuação governamental de grande influência. Descasamento de respostas que pode indicar a necessidade de aprofundar as discussões entre os atores envolvidos, para que sejam mais bem esclarecidos os papéis que cada grupo deve desempenhar no desenvolvimento de uma política de incentivo à aviação civil internacional no Brasil.

Ao comparar os 10 subcritérios mais importantes de cada grupo analisado, percebe-se que, considerando a base a análise conjunta das respostas encontradas como a lista de referência, o grupo entes governamentais apresentou a maior diferença para com a lista de referência, tendo apenas 6 subcritérios dentre os 10 itens mais importantes da lista em estudo. Ficaram dos 10 itens mais importantes os subcritérios: “Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração”, “Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque”, “Grande Número de Balcões de Check-in” e “Baixos Custos Operacionais”.

O grupo iniciativa privada apresenta 3 subcritérios fora dos subcritérios Top-10 da lista de referência. São eles: “Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque”, “Menor Tempo Total de Viagem” e Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais”.

E, por fim, o grupo docentes apresenta apenas um subcritério fora no Top-10 da lista de referência, que é o subcritério “Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais”.

Destaca-se que os subcritérios que apareceram entre os 10 primeiros colocados na lista de referência são elementos básicos da operação aeroportuária internacional. O fato de terem aparecido mais bem colocados, pode indicar que a satisfação de tais premissas básicas não está sendo devidamente oferecidas ao setor no Brasil. O que, por sua vez, leva a refutação da hipótese do trabalho, que pressupunha que a “Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos” teria uma posição de destaque na ordem hierárquica entre os subcritérios avaliados, por tal elemento atuar na complementação das condições básicas de operação aeroportuária internacional brasileira.

O Quadro 6.1 apresenta a comparação em ordem hierárquica da colocação dos subcritérios analisados, tendo como base os subcritérios das respostas de todos os grupos analisados de maneira conjunta e o agrupamento das respostas por grupos.

Quadro 6.1: Comparativo entre a ordem hierárquica de preferência dos subcritérios para cada grupo analisado

	Análise conjunta dos grupos	Entes Governamentais	Iniciativa Privada	Academia
1	Elevado PIB Local	Elevado PIB Local	Elevado PIB Local	Elevado PIB Local
2	Ter Polo Industrial nas Imediações	Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais	Ter Polo Industrial nas Imediações	Ter Polo Industrial nas Imediações
3	Elevada Densidade Populacional	Elevada Densidade Populacional	Capacidade de Pistas e Pátios	Elevada Densidade Populacional
4	Capacidade de Pistas e Pátios	Concessão de Subvenção Econômica	Baixos Custos Operacionais	Capacidade de Pistas e Pátios
5	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Capacidade de Pistas e Pátios	Elevada Densidade Populacional	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque
6	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque	Ter Polo Industrial nas Imediações	Grande Número de Balcões de Check-In	Menor Tempo Total de Viagem
7	Grande Número de Balcões de Check-In	Redução de Impostos Estaduais/Municipais sobre a Aviação	Existência de Ociosidade Operacional	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração
8	Menor Tempo Total de Viagem	Parcerias Comerciais (Codeshare, Programas de Milhagem)	Aeroporto Ser Hub Doméstico	Baixos Custos Operacionais
9	Baixos Custos Operacionais	Menor Tempo Total de Viagem	Parcerias Comerciais (Codeshare, Programas de Milhagem)	Grande Número de Balcões de Check-In
10	Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais	Ter Amplo Serviço de Transporte Público	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Aeroporto Ser Hub Doméstico
11	Aeroporto Ser Hub Doméstico	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Existência de Pontes de Embarque	Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos
12	Parcerias Comerciais (Codeshare, Programas de Milhagem)	Existência de Ociosidade Operacional	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque	Parcerias Comerciais (Codeshare, Programas de Milhagem)
13	Existência de Ociosidade Operacional	Aeroporto Ser Hub Doméstico	Menor Tempo Total de Viagem	Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais

14	Ações Turísticas para a Captação de Voos Internacionais	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque	Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais	Ações Turísticas para a Captação de Voos Internacionais
15	Ter Free-Shop Amplo, Variado e com Atendimento	Ações Turísticas para a Captação de Voos Internacionais	Ter Free-Shop Amplo, Variado e com Atendimento	Ter Free-Shop Amplo, Variado e com Atendimento
16	Fácil Acessibilidade Viária	Fácil Acessibilidade Viária	Ampla Rede Local de Fornecedores	Existência de Ociosidade Operacional
17	Ter Amplo Serviço de Transporte Público	Grande Número de Balcões de Check-In	Fácil Acessibilidade Viária	Fácil Acessibilidade Viária
18	Redução de Impostos Estaduais/Municipais sobre a Aviação	Baixos Custos Operacionais	Ter Amplo Estacionamento	Existência de Aeroshopping
19	Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos	Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos	Ações Turísticas para a Captação de Voos Internacionais	Ter Amplo Estacionamento
20	Existência de Pontes de Embarque	Ampla Rede Local de Fornecedores	Ter Amplo Serviço de Transporte Público	Ter Amplo Serviço de Transporte Público
21	Ter Amplo Estacionamento	Ter Free-Shop Amplo, Variado e com Atendimento	Redução de Impostos Estaduais/Municipais sobre a Aviação	Redução de Impostos Estaduais/Municipais sobre a Aviação
22	Concessão de Subvenção Econômica	Existência de Aeroshopping	Existência de Aeroshopping	Ampla Rede Local de Fornecedores
23	Ampla Rede Local de Fornecedores	Existência de Pontes de Embarque	Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreo	Existência de Pontes de Embarque
24	Existência de Aeroshopping	Ter Amplo Estacionamento	Concessão de Subvenção Econômica	Concessão de Subvenção Econômica

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

No Brasil o mercado aéreo internacional de passageiros é um setor cujas principais regulações surgiram na primeira metade do século XX. No entanto, alterações dos cenários políticos e econômicos ao longo do tempo levaram a atualizações do entendimento do papel que tal setor desempenharia perante a sociedade mundial. Dois dos principais mercados aéreos mundiais, os EUA e a União Europeia, buscaram estimular a concorrência entre as companhias aéreas, por meio da liberdade gerencial e diminuição da restrição de barreiras econômicas, de forma a incrementar os benefícios para as sociedades destes países. Essas políticas visam, especialmente, menores tarifas, objetivo que foi atingido com pleno êxito por estas nações.

Observado especificamente o mercado aéreo internacional brasileiro, tem-se que tal segmento é considerado estratégico pelo país e por terceiros Estados e que, por isso, exige uma atuação diferenciada do poder público. Diante da representatividade socioeconômica da aviação internacional, foi definido pelo Estado brasileiro que deveriam ser buscadas formas de aumentar a quantidade de ligações e passageiros nestes tipos de voos, o que, por sua vez, acabam sendo um reflexo da representatividade do país no mundo. Somente após isso, obteve-se um ambiente regulatório em que foi possível alterar de um cenário essencialmente protecionista, para que a agência reguladora do setor, a ANAC, pudesse adotar uma postura que visasse maior liberdade comercial, chegando ao ponto de serem assinados vários Acordos de Céus Abertos com países que têm grande tráfego de passageiros com o Brasil. A assinatura desses acordos levou a testar a premissa de que a atuação governamental de “flexibilizar acordos de serviços aéreos” seria um dos elementos mais importantes para que se obtivesse a descentralização de voos internacionais de passageiros no Brasil.

Para tanto, foi realizada pesquisa bibliográfica e pesquisa em terminais de embarque internacionais para a obtenção da opinião de passageiros internacionais para levantar elementos que são considerados importantes para a oferta de voos internacionais de passageiros. De posse dos elementos identificados, a técnica AHP foi aplicada junto a profissionais envolvidos com o transporte aéreo brasileiro (governamentais, iniciativa

privada e academia), de forma a identificar a ordem de importância dos elementos que podiam incentivar a descentralização de voos internacionais de passageiros no Brasil.

Levantamentos bibliográficos demonstraram que não basta a adoção de um regime regulatório mais liberal para que se consiga a descentralização dos voos internacionais. Diversos outros elementos também devem estar presentes: ações que estimulem e/ou potencializem demanda de passageiros, como a promoção turística de regiões e a existência de polos industriais; a existência de adequada infraestrutura aeroportuária, tanto do lado ar quanto do lado terra; a estrutura de distribuição de voos nacionais de um país. Além disso, tais pesquisas demonstram que ações governamentais obtiveram sucesso ao estimular empresas privadas a aumentarem a frequência e a capilaridade de voos internacionais.

A pesquisa com o método AHP mostrou que a subvenção econômica, elemento que foi utilizado para conduzir o processo de estímulo à capilarização de voos internacionais na Bélgica, apresenta fortes indicativos que é de difícil aceitação entre os profissionais do setor aéreo brasileiro. Explicação de tal posicionamento pode advir do forte viés político que eleva o risco do Estado privilegiar determinados grupos econômicos, podendo gerar, como na década de 1970 e 1980 no brasileiro, insegurança política, econômica e regulatória.

Segundo opiniões de passageiros internacionais, dentre os diversos elementos que podem contribuir para que haja a atração de passageiros internacionais para um determinado aeroporto brasileiro, o menor tempo de viagem necessário para os deslocamentos apresentou-se como fundamental, representado pela opção de fácil acesso aos aeroportos. Tendo este ponto atendido, os demais pré-requisitos são relegados pelos passageiros, acarretando na determinação do aeroporto a ser utilizados pela operadora aérea e pelo agente de viagens.

Ao comparar os dados obtidos com a realização da pesquisa AHP com o elemento “menor tempo total de viagem”, declarado como mais importante pelos passageiros, tem-se que o menor tempo total de viagem apenas não está entre os 10 subcritérios mais importantes para os profissionais que atuam na iniciativa privada. Resultado que indica um

descasamento entre as ideias dos fornecedores e dos consumidores do serviço de transporte aéreo internacional.

Os resultados encontrados com a pesquisa AHP apresentaram o quão díspares são as linhas de pensamento entre os atores ouvidos. Apesar disso, todos os grupos ouvidos chegaram a uma conclusão unânime: para que se tenha a descentralização de voos internacionais, o elemento mais importante que deve existir é a demanda.

Quando analisadas as respostas dos grupos de maneira conjunta os subcritérios seguintes apareceram como os 10 elementos mais importantes a serem oferecidos e ou trabalhados para atingir a descentralização de voos internacionais de passageiros: 1º) Elevado PIB Local; 2º) Ter Polo Industrial nas Imediações; 3º) Elevada Densidade Populacional; 4º) Capacidade de Pistas e Pátios; 5º) Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração; 6º) Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque; 7º) Grande Número de Balcões de Check-In; 8º) Menor Tempo Total de Viagem; 9º) Baixos Custos Operacionais; 10º) Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais.

Estes elementos acima citados são básicos para que se tenha uma operação aeroportuária de porte internacional. O fato de terem aparecido mais bem colocados, pode indicar que a satisfação de tais premissas básicas pode não estar sendo devidamente oferecidas ao setor no Brasil. O que, por sua vez, leva a refutação da hipótese do trabalho, que pressupunha que a “Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos” teria uma posição de destaque na ordem hierárquica entre os subcritérios avaliados, por tal elemento atuar na complementação das condições básicas de operação aeroportuária internacional brasileira.

7.1. LIMITAÇÕES DO ESTUDO

A técnica AHP não é uma técnica exata, por considerar a opinião pessoal dos entrevistados. A aplicação desta técnica junto a outros profissionais do setor poderá apresentar resultados distintos dos encontrados. Além disso, o instrumento utilizado serve para a hierarquização de um dado grupo de elementos, não servindo para explicar as razões que levaram cada elemento a ter recebido a classificação hierárquica na pesquisa.

A quantidade de pessoas entrevistadas em cada grupo (3 profissionais da iniciativa privada, 4 servidores públicos e 4 docentes), de um total de 11 profissionais, observado na técnica

AHP, pode ser considerado um limitador. Foi entrevistado um pequeno número de pessoas devido ao tempo disponível e pela dificuldade em contatar especialistas em aviação.

7.2. RECOMENDAÇÃO PARA TRABALHOS FUTUROS

Estudos futuros podem aprofundar a pesquisa realizada, de forma a explicar, de maneira pormenorizada, as razões que levaram os itens considerados como mais importantes a terem recebido tais colocações. Ação que pode vir a gerar o desenvolvimento de uma função utilidade, no qual pesos são dados a cada elemento em uma fórmula, tornando-se um instrumento a ser utilizado por interessados na identificação dos elementos prioritários em cada região para a atração de voos internacionais de passageiros.

As respostas obtidas na pesquisa realizada junto aos passageiros nos terminais de embarque podem auxiliar no aprofundamento de pesquisas focadas na identificação do comportamento e desejo dos passageiros internacionais, como consumidores. Essas respostas podem contribuir para o aprimoramento dos serviços oferecidos pelas companhias aéreas e pelo poder público, na estruturação da infraestrutura aeroportuária.

REFERÊNCIAS

- Abreu, F. E. L. V. (2008) *Análise Sistêmica do Setor Aéreo Brasileiro: Análise Sistêmica do Setor Aéreo Brasileiro – Propostas para o Planejamento do Setor*. Dissertação de mestrado submetida ao Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Faculdade de Tecnologia da Universidade de Brasília. Brasília, 2008.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2008a) *Relatório de Desempenho Regulatório 2008*. Obtido em <http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Relatorio_ANAC_2008_c.pdf>. Acesso em 09/05/2011.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2008b) *Resolução Anac nº 16, de 27 de fevereiro de 2008*. Obtido em <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/RA2008_0016.pdf>. Acesso em 05/10/2011.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2010a) *Resolução Anac nº 140, de 09 de março de 2010*. Obtido em <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/2010/RA2010-0140.pdf>>. Acesso em 05/10/2011.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2010b) *Regulamento da Aviação Civil RBAC nº 119, Emenda nº01 – Certificação: Operadores Regulares e Não-Regulares*. Aprovado pela Resolução nº173, de 28 de setembro de 2010, no Diário Oficial da União Nº187, S/1, pág. 9, de 29/09/2010. Obtido em <<http://www2.anac.gov.br/transparencia/pdf/bps38s/RBAC%20119%20EMD%2001.pdf>>. Acesso em 26/03/2012.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2011) *Resolução nº181, de 25 de janeiro de 2011 – Estabelece Regra para Designação de Aeroportos Internacionais Brasileiros*. Obtido em <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/2011/RA2011-0181.pdf>>. Acesso em 26/02/2012.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2012a) *Os valores das tarifas aéreas são definidas pela ANAC?* Obtido em <<http://www.anac.gov.br/FAQ.aspx?ttPagina=11&btFrmSubmit=1&categorias=&palavraChave=>>>. Acesso em 28/02/2012.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2012b) *A Segurança de Voo no Sistema de Aviação Civil*. Obtido em <<http://www2.anac.gov.br/segVoo/historico.asp>>. Acesso em 27/02/2012.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2012c) *Anuários do Transporte Aéreo – 1998 a 2010*. Obtido em <http://www.anac.gov.br/Conteudo.aspx?sICD_ORIGEM=26&ttCD_CHAVE=173>. Acesso em 28/07/2012.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2012d) *Horários de Transporte - HOTRAN*. Obtido em <http://www.anac.gov.br/Conteudo.aspx?sICD_ORIGEM=10&ttCD_CHAVE=39>. Acesso em 06/09/2012.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2012e) *Horários de Transporte - HOTRAN*. Obtido em <http://www.anac.gov.br/Conteudo.aspx?sICD_ORIGEM=10&ttCD_CHAVE=39>. Acesso em 15/06/2012.
- Avjobs. (2012) *Airline Deregulation Act*. Obtido em <<http://www.avjobs.com/history/airline-deregulation.asp>>. Acesso em 04/04/2012.
- Bandeira, M. C. G. S. P. e Correia, A. R. (2008) *Analysis of the Degree of Importance of the Airport Passenger Terminal Components in São Paulo Guarulhos International Airport*. Journal of the Brazilian Air Transportation Research Society, volume 4, Issue 1, pp. 25 – 34.

- Barbetta, P. A; Bornia, M. M. e Reis, A. C. (2010). *Estatística para Cursos de Engenharia e Informática*. 3ª edição. Editora Atlas S.A. São Paulo;
- Bielschowsky, P e Custódio, M. C. (2011) *A Evolução do Setor de Transporte Aéreo Brasileiro*. Revista Eletrônica Novo Enfoque, ano 2011, v. 13, n. 13, p. 72 – 93. Obtido em <http://www.castelobranco.br/sistema/novoenfoque/files/13/artigos/7_Prof_Pablo_Marcos_Art4_VF.pdf>. Acesso em 31/05/2012.
- Blackstone, E. A.; Buck, A. J.; e Hakin, S. (2006) *Determinant of Airport Choice in a Multi-Airport Region*. Atlantic Economic Journal, edition 34, pp. 313-326.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. (2010a) *Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil – Relatório Consolidado*. 1º Edição, Mckinsey & Company, Rio de Janeiro, 2010. Obtido em <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/chamada3/sumario_executivo.pdf>. Acesso em 05/01/2012.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. (2010b) *Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil*. Rio de Janeiro, 2010. Obtido em <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/chamada3/20100125-Infraestrutura.pdf>. Acesso em 24/02/2012.
- Brasil. (1931). *Decreto nº 20.704, de 24 de Novembro de 1931 – Promulga a Convenção de Varsóvia, para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional*. Obtido em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/19301949/D20704.htm>. Acesso em 26/03/2012.
- Brasil. (1973) *Decreto nº 72.898 de 09 de outubro de 1973 – Regulamenta a Concessão ou Autorização de Serviço Aéreo de Transporte Regular e dá Outras Providências*. Obtido em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/D72898.htm>. Acesso em 20/03/2012.
- Brasil. (1975) *Decreto nº 76.590, de 11 de novembro de 1975 – Dispõe Sobre os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional e dá Outras Providências*. Obtido em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/D76590.htm>. Acesso em 20/03/2012.
- Brasil. (1986) *Lei Nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 – Dispõe Sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica*. Obtido em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm>. Acesso em 18/12/2011.
- Brasil. (2000) *Decreto Nº 3.564, de 17 de Agosto de 2000 – Dispõe Sobre a Estrutura e o Funcionamento do Conselho de Aviação Civil – CONAC e dá outras providências*. Obtido em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3564.htm>. Acesso em 28/03/2012.
- Brasil. (2005) *Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá Outras Providências*. Obtido em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm>. Acesso em 25/06/2011>.
- Cairns, R. D. e Galbraith, J. W. (1990) *Artificial Compatibility, Barriers to Entry and Frequent-Flyer Programs*. The Canadian Journal of Economics, Vol. 23, N. 4, pp. 807-816, November 1990. Obtido em <<http://www.jstor.org/discover/10.2307/135563?uid=3737664&uid=2&uid=4&sid=21101205530457>>. Acesso em 31/08/2012.
- Cerna, N. S. S; Cruvinel, R. R. S. e Santos, F. F. A. (2011) *Os Impactos Econômicos na Demanda do Transporte Aéreo de Passageiros Esperados com a Implantação da Política de Céus Abertos na Rota Brasil - Estados Unidos*. In: XXV Anpet - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2011,

- Belo Horizonte, p. 988 - 1000. Panorama nacional da pesquisa em transportes 2011. Rio de Janeiro, 2011.
- CONAC – Conselho de Aviação Civil. (2007) *Resolução Nº007/2007 – Do Mercado Internacional*. Obtido em <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/CONAC/resolucao007_07.pdf>. Acesso em 07/03/2012.
- Correio Brasiliense. (2011) *Saiba Como Passageiros Podem Se Beneficiar dos Acordos de Céus Abertos*. Obtido em <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/turismo/2011/04/04/interna_turismo,246103/saiba-como-passageiros-podem-se-beneficiar-dos-acordos-de-ceus-abertos.shtml>. Acesso em 28/02/2012.
- Cosmas, A.; Belobaba, P. e Swelbar, W. (2011) *Framing the Discussion on Regulatory Liberalisation: a Stakeholder Analysis of Open Skies, Ownership and Control*. International Journal Aviation Management, Vol. 1, nº 1/2, p.17-38. Obtido em <<http://inderscience.metapress.com/content/mx3w821058077394/fulltext.pdf>>. Acesso em 29/07/2012.
- Costa, T. F. G.; Oliveira, A. V. M. e Lohmann, G. (2008) *Um Modelo de Identificação de Hubs no Transporte Aéreo*. VII Sitraer – Simpósio de Transporte Aéreo, p. 663-673, Rio de Janeiro. Obtido em <<http://www.bibl.ita.br/xivencita/INFRA05.pdf>>. Acesso em 04/04/2012.
- DGET-EU – Directorate General Energy na Transport European Comission. (2007) *The Economic Impacts of an Open Aviation Area Between the EU and the US*. Disponível em <http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/final_report_us_bah.pdf>. Acesso em 16/01/2012.
- Diário de Pernambuco. (2011) *Superintendente da Anac: A Liberalização dos Serviços Aéreos é Tendência*. Obtido em <<http://www.diariodepernambuco.com.br/nota.asp?materia=20110411111449>>. Acesso em 09/05/2011.
- EBC – Empresa Brasil de Comunicação. (2012) *Embratur Cria Programa de Apoio à Promoção Internacional de Voos Fretados*. Publicado em 01/02/2012. Obtido em <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2012-02-01/embratur-cria-programa-de-apoio-promocao-internacional-de-voos-fretados>>. Acesso em 03/05/2012.
- Estadão. (2012) *Viracopos Deixa de Ter Voos Internacionais*. Publicado em 03/05/2012. Obtido em <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,viracopos-vai-deixar-de-ter-voos-internacionais,868147,0.htm>>. Acesso em 07/05/2012.
- Europa. (2004) *Commission Decision of 12 February 2004 concerning Advantages Granted by the Walloon Region and Brussels South Charleroi Airport to the Airline Ryanair in Connection With Its Establishment at Charleroi*. Official Journal of European Union, L. 137/1, 30/04/2004.
- Europa. (2012a) *Tratado que Constitui a Comunidade Económica Europeia ou Tratado CEE – Texto Original (Versão Não Consolidada)*. Obtido em <http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/treaties_eec_pt.htm>. Acesso em 05/04/2012.
- Europa. (2012b) *Acordo de “Céu Aberto” entre a Europa e os Estados Unidos - Decisão 2007/339/CE*. Obtido em <http://europa.eu/legislation_summaries/external_relations/relations_with_third_countries/industrialised_countries/l24483_pt.htm>. Acesso em 29/07/2012.
- Expert Choice. (2002) *Expert Choice for Groups*. Help Topics. Expert Choice Inc.

- Farina, E. M. M. Q. e Schembri, A. (1990) *Desregulamentação: a Experiência Norte-Americana*. Pesquisa de Planejamento Econômico, v.20, n.2, p. 325-352, agosto 1990, Rio de Janeiro. Obtido em <<http://ppe.ipea.gov.br/index.php/pppe/article/viewFile/905/843>>. Acesso em 11/02/2012.
- Fay, C. M. (2002) *Crises na Aviação Brasileira: a Ordem Internacional e as Questões Internas*. Indic. Econômico, FEE, Porto Alegre, v.30, n. 1, p.124-136, jun.2002. Obtido em <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/1363/1728>>. Acesso em 04/04/2012.
- Feldens, A. G.; Müller, C. J.; Filomena, T. P.; Kliemann Neto, F. J.; Castro, A. S. e Anzanello, M. J. (2010) *Política para Avaliação e Substituição de Frota por Meio da Adoção de Modelo Multicritério*. Associação Brasileira de Custos, v. V, nº 1, p. 1-27. Jan/abril 2010. Obtido em <http://www.unisinos.br/abcustos/_pdf/171.pdf>. Acesso em 16/11/2012.
- Ferreira, N. S.; Barragan, G. A. e Lima, M. G. (2008) *A Experiência Internacional na Desregulação Econômica do Transporte Aéreo*. Relit – Revista de Literatura dos Transportes, vol. 2, nº 1, pp.61-124. Obtido em <<http://www.pesquisaemtransportes.net.br/relit/index.php/relit/article/viewArticle/39>>. Acesso em 11/01/2012.
- Fiorio, T. A. e Correia, A. R. (2007) *Uma Medida do Nível de Serviço Oferecido em Terminais de Passageiros em Aeroportos*. 13º Encontro de Iniciação Científica e Pós-Graduação do ITA – XIII ENCITA. Obtido em <<http://www.bibl.ita.br/xiiiencita/INFRA02.pdf>>. Acesso em 10/09/2012.
- Folha – Folha de São Paulo. (2011) *Novos Voos Internacionais Excluem SP*. Obtido em <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/891045-novos-voos-internacionais-excluem-sp.shtml>> Publicado dia 19/03/2011. Acesso em 11/01/2012.
- Gurgel, M. V. A.; Costa, M. D. S. (2007) *A Evolução da Regulação do Transporte Aéreo Regular Brasileiro*. Ceftru. Monografia de especialização em Gestão da Aviação Civil.
- ICAO – International Civil Aviation Organization. (2012) *ICAO in Brief*. Obtido em <<http://www.icao.int/Pages/icao-in-brief.aspx>>. Acesso em 29/03/2012.
- Infraero. (2012a) *Estatísticas*. Obtido em <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>>. Acesso em 22/02/2012.
- Infraero. (2012b) *A Infraero e o Desafio do Novo Brasil*. Obtido em <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/a-infraero.html>>. Acesso em 03/02/2012.
- Infraero. (2012c) *Movimento Operacional Acumulado da Rede Infraero*. Obtido em <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>>. Acesso em 23/02/2012.
- Infraero. (2012d) *Guia do Passageiro*. Obtido em <<http://www.infraero.gov.br/images/stories/mccw/guiapassageiro.pdf>>. Acesso em 03/02/2012.
- Intervistas-Ga2. (2006a) *The Economic Impact of Air Service Liberalization*. Obtido em <http://www.iata.org/pressroom/Documents/Dr.%20Michael%20Trettheway_%20InterVISTAS_%20Liberalization%20Studies.pdf>. Acesso em 16/01/2012.
- Intervistas-ga. (2006b) *The Economic Impact of Air Service Liberalization – executive summary*. Obtido em <http://issuu.com/ssugita/docs/economic_impact_of_air_service_liberalization_exec?mode=embed&layout=http%3A%2F%2Fskin.issuu.com%2Fv%2Fflight%2Flayout.xml&showFlipBtn=true>. Acesso em 21/01/2012.

- Entrevistas-Ga2. (2009) *Impact of Liberalisation on Selected Countries*. Obtido em <http://issuu.com/ssugita/docs/economic_impact_of_air_service_liberalization_mode=embed&layout=http%2F%2Fskin.issuu.com%2Fv%2Fflight%2Flayout.xml&showFlipBt=true>. Acesso em 02/07/2011.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (1993) *Desregulamentação do Setor Transporte o Subsetor Transporte Aéreo de Passageiros*. Newton de Castro e Philippe Lamy. Brasília. Obtido em <http://getinternet.ipea.gov.br/pub/td/1993/td_0319.pdf>. Acesso em 25/05/2012.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2011) *Aeroportos no Brasil: Investimentos Recentes, Perspectivas e Preocupações*. Obtido em <http://agencia.ipea.gov.br/images/stories/PDFs/110414_nt005_diset.pdf>. Acesso em 30/06/2011.
- La Nación. (2011) *Brasil, en la Vida Cotidiana Argentina*. Publicado em 22/05/2011. Obtido em <<http://www.lanacion.com.ar/1375073-brasil-en-la-vida-cotidiana-argentina>>. Acesso em 01/07/2011.
- Luchesa, C. J. (2011) *Cálculo do Tamanho da Amostra nas Pesquisas em Administração*. Biblioteca do Centro Universitário de Curitiba – Unicuriitiba. Curitiba. Obtido em <http://www.unicuritiba.edu.br/sites/default/files/publicacoes/arquivos/calculo_do_tamanho_da_amostra_texto_final_para_impressapso1.pdf>. Acesso em 21/06/2012.
- Maertens, S. (2010) *Drivers of Long Haul Flight Supply at Secondary Airports in Europe*. Journal of Air Transport Management, edition 16, pp. 239-243.
- Malagutti, A. O. (2001) *Evolução da Aviação Civil, no Brasil*. Consultoria Legislativa. Câmara dos Deputados. Brasília. Obtido em <<http://apache.camara.gov.br/portal/arquivos/Camara/internet/publicacoes/estnottec/pdf/109712.pdf>>. Acesso em 26/05/2012.
- Marinho, M. (2009). *Participação Brasileira no Mercado de Transporte Aéreo Sul-Americano*. CEFTRU/UnB, Monografia de Especialização em Gestão da Aviação Civil. UnB, Ceftru, 2009.
- Marques, E. C. S. (2012) *Fatores a Serem Considerados para a Definição de Velocidade Limite em Rodovias Brasileiras*. Dissertação de mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Transportes do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília. Brasília.
- Mattos, A. M. (1998) *Direito Aeroespacial e Direito do Mar*. Obtido em <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1643.htm>>. Acesso em 27/02/2012.
- Mello, J. C. C. B. S.; Gomes, E. G.; Gomes, L. F. A. M.; Neto, L.; Biondi Neto, L. e Meza, L. A. (2005) *Avaliação do Tamanho dos Aeroportos Portugueses com Relações Multicritério de Superação*. Pesquisa Operacional, v. 25, n. 3, p. 313-330, Setembro a Dezembro de 2005.
- Millioni, A. Z.; Pereira, C. S. M. e Pereira Filho, A. J. P. (2000) *Seleção de Aeroportos a Serem Internacionalizados Usando o Método de Análise Hierárquica*. Enegep, 2000. Obtido em <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2000_E0178.PDF>. Acesso em 07/03/2012.
- MTur – Ministério do Turismo. (2011) *América do Sul Cresce 26%*. Obtido em <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/geral_interna/noticias/detalhe/20110916-1.html>. Acesso em 27/02/2012.
- National Archives. (2012) *Records of the Civil Aeronautics Board (CAB) – Record Group 197, 1931-85*. Obtido em <<http://www.archives.gov/research/guide-fedrecords/groups/197.html#197.1>>. Acesso em 04/04/2012.

- Oliveira, A. V. M. e Silva, L. H. (2006) *Reforma Regulatória e Bem-Estar no Transporte Aéreo Brasileiro: E se a Flexibilização dos Anos 1990 não Tivesse Ocorrido?* 3º Lugar Prêmio SEAE 2006, Regulação Econômica. Setembro de 2006. Obtido em <http://www.esaf.fazenda.gov.br/esafsite/premios/SEAE/arquivos/monografias_2006/regulacao/3_Lugar-Profissionais-Tema_Regulacao-Alessandro.pdf>. Acesso em 24/07/2012.
- Oliveira, M.; Pogianelo, M. L.; Couto, C. M. F. e Correia, A. R. (2006) *Análise Multi-Critério Para Avaliação De Nível De Serviço Em Terminais De Passageiros Em Aeroportos*. Obtido em <http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/submissao/2006/2006_gojtmzimrmzhppeqws.pdf>. Acesso em 01/03/2012.
- Oliveira, A. V. M. (2007a) *Performance dos Estados Regulados e Eficácia do Regulador: uma Avaliação das Políticas Regulatórias do Transporte Aéreo e dos Desafios para o Futuro*. In: Ronaldo Seroa da Motta; Lucia Helena Salgado e Silva. (Org). *Regulação e Concorrência no Brasil: Governança. Incentivos e Eficiência*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, IPEA, capítulo 6, pp. 133 – 164. Obtido em <http://desafios2.ipea.gov.br/sites/000/2/livros/regulacaonobrasil/Arq11_Cap06.pdf>. Acesso em 03/06/2012.
- Oliveira, A. V. M. (2007b) *A Experiência Brasileira na Desregulamentação do Transporte Aéreo: Um Balanço e Proposituras de Diretrizes para Novas Políticas*. Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, Ministério da Fazenda, Documento de Trabalho nº 45. Obtido em <http://www.seae.fazenda.gov.br/central_documentos/documento_trabalho/2007>. Acesso em 01/01/2012.
- Paiva, M. (2008) *Implantação de Estacionamentos de Automóveis e Bicicletas Integrados ao Transporte Público*. Dissertação de mestrado submetida ao Curso de Mestrado em Engenharia de Transportes do Instituto Militar de Engenharia. Rio de Janeiro.
- Passos, L. G. N. (2010) *Liberalização Dos Serviços Da Aviação Civil Internacional No Brasil*. Dissertação de Mestrado em Economia – ênfase em Economia Aplicada do Programa de Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2010.
- Pirdashti, M.; Omidi, M. e Pirdashti, H. (2009) *An AHP – Delphi Multi-Criteria Usage Cases Model With Application to Cytrogypsum Decisions, Case Study: Kimia Gharb Gostar Industries Company*. World Academie of Science, Engineering and Technology, v. 49, pp. 60 – 66.
- Proussaloglou, K. e Koppelman, F. (1995) *Air Carrier Demand An Analysis of Market Share Determinants*. Transportation, Volume 22, Number 4, pp.371-388. Obtido em <<http://www.springerlink.com/content/t556733827x67416/>>. Acesso em 31/08/2012.
- Proussaloglou, K. e Koppelman, F. (1999) *The Choice of Air Carrier, Flight, and Fare Class*. Journal of Air Transport Management, Volume 5, Issue 4, pp. 193-201, October 1999. Obtido em <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699799000137>>. Acesso em 31/08/2012.
- Recifecvb – Recife Convention & Visitors Bureau. (2012) *Como Chegar*. Obtido em <<http://www.recifecvb.com.br/v2/comoChegar.php>>. Acesso em 28/03/2012.

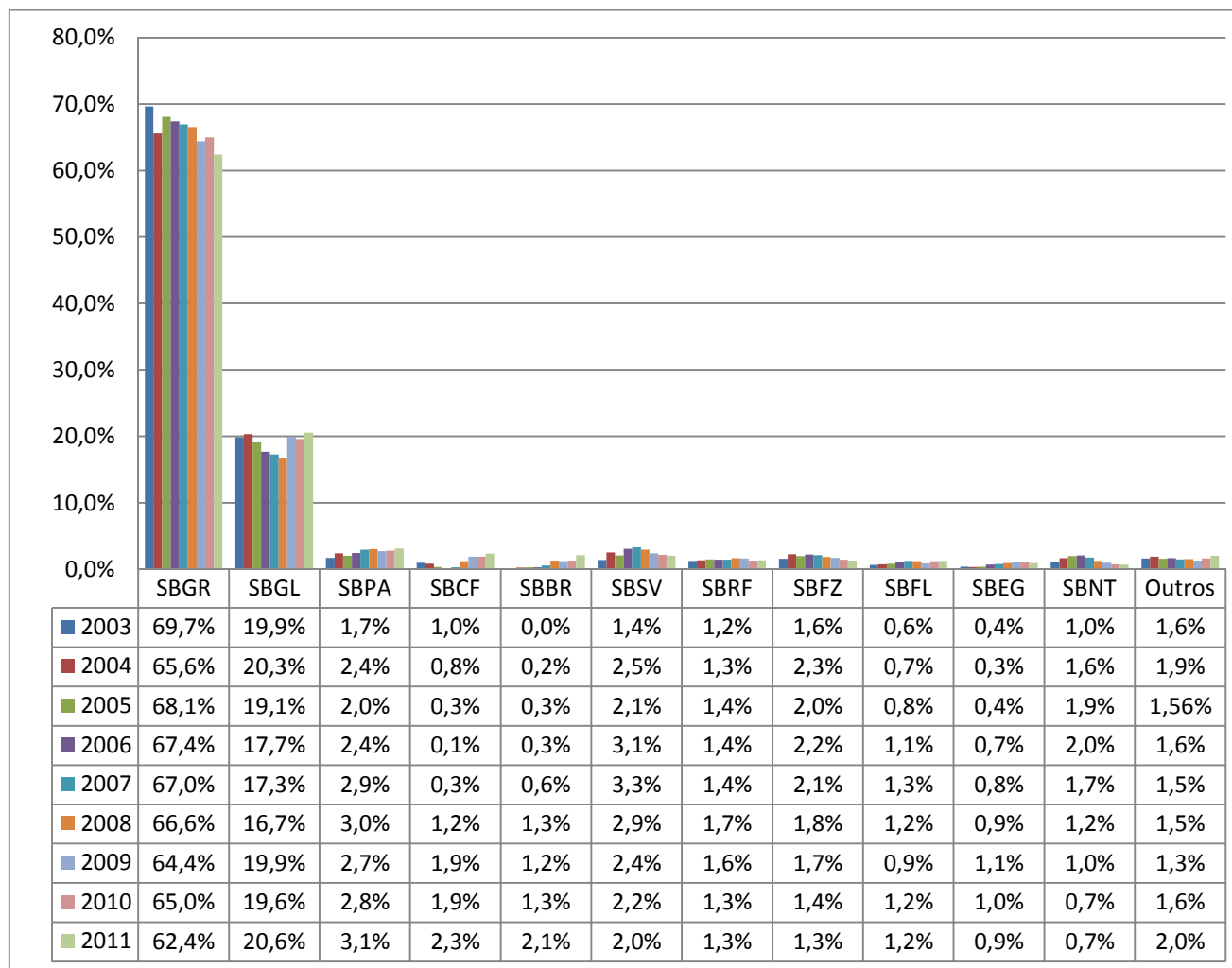
- Rodrigues, R. A. (2004) *Aviação Comercial no Brasil: a Necessidade de um Novo Marco Regulatório*. Revista Res Pvblica, n°5, novembro, pp. 9-36. Obtido em <http://www.anesp.org.br/userfiles/file/respblica/respblica_5.pdf#page=9>. Acesso em 03/06/2012.
- Rossi, E. C. e Fernandes, E. (2008) *Uma Discussão do Impacto da Crise Aérea no Tráfego Internacional de Passageiros das Empresas Aéreas Brasileiras*. Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Obtido em <<http://www.snea.com.br/estudos/impacto%20da%20crise%20na%20aviacao.pdf>>. Acesso em 28/07/2012.
- Saaty, T. (1991) *Método de Análise Hierárquica*. McGraw Hill, Makron. São Paulo.
- Salgado, L. H. (2008) *Tópicos Sobre Regulação na Aviação Civil*. VII Simpósio de Transporte Aéreo. Rio de Janeiro. Obtido em <<http://www.tgl.ufrj.br/viisitraer/pdf/p11.pdf>>. Acesso em 09/07/2012.
- Sato, Y. (2005) *Questionnaire Design for Survey Research: Employng Weighting Method*. International Symposium on the Analytic Hierarchy Process – ISAHP. Honolulu, Hawaii, July 8-10. Obtido em <<http://hawaii2005.isahp.org/>>. Acesso em 16/11/2012.
- SETUR – MG – Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais. (2012a) *Programa Decola Minas*. Obtido em <<http://www.turismo.mg.gov.br/programas/outros-programas/713-programa-decola-minas>>. Acesso em 27/02/2012.
- SETUR – MG – Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais. (2012) *Fluxo de Passageiros nos Aeroportos de Minas Gerais Bate Recorde no 1º Semestre de 2012*. Obtido em <<http://www.turismo.mg.gov.br/noticias/1180-noticias>>. Acesso em 22/08/2012.
- Silva, L. N. (2010) *O Mercado de “Slots” e a Concessão de Aeroportos à Iniciativa Privada: Caminhos Possíveis para o Setor Aéreo*. Revista de Literatura dos Transportes, vol. 4, n. 1, pp. 49-80.
- Siqueira, M. C. (2008) *Critérios para Preparação de Aeroportos para Operar como Hub*. Universidade de Brasília, CEFTRU, *Monografia de Especialização em Aviação Civil*, Brasília, 2008.
- Tavares, M. P. (1999) *O Transporte Aéreo Doméstico e a Lógica da Desregulamentação*. Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, Ministério da Fazenda, Documento de Trabalho n° 04. Brasília.
- Tolfo, J. D. (2009) *Análise do Código Compartilhado (Codeshare) no Contexto da Globalização do Transporte Aéreo Internacional*. Ceftru, Monografia de especialização em gestão da aviação civil, Brasília.
- USA. (2011) *Memorandum of Consultations*. U.S. Department of State. Obtido em <<http://www.state.gov/documents/organization/159925.pdf>>. Acesso em 03/05/2011.
- USA. (2012) *Open Skies Partners – December 5, 2011*. U.S. Department of State. Obtido em <<http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114805.htm>>. Acesso em 05/04/2012.
- Valor Econômico. (2013) UE Quer Retomar Acordo de “Céu Aberto”. Publicado em 14/01/2013. Obtido em <<https://conteudoclipingmp.planejamento.gov.br/cadastrs/noticias/2013/1/14/ue-quer-retomar-acordo-de-ceu-aberto>>. Acesso em 14/01/2013.
- Vieira, B. C. (2012) *Acordo de Céus Abertos entre EUA e União Europeia: Uma Visão Geral*. Journal of Transport Literature, vol. 6, n. 1, pp. 200-220.

APÊNDICE I – LISTA DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS ADMINISTRADOS PELA INFRAERO E PORCENTAGEM DE PASSAGEIROS INTERNACIONAIS NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS BRASILEIROS

	Sigla	Nome do Aeroporto	Cidade/Estado
1	SBBE	Aeroporto Internacional Val-de-Cans	Belém – PA
2	SBBR	Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek	Brasília – DF
3	SBBG	Aeroporto Internacional Comandante Augusto Kraemer	Bagé - RS
4	SBBV	Aeroporto Internacional Atlas Brasil Castanhade	Boa Vista – RR
5	SBCF	Aeroporto Internacional Tancredo Neves	Confins – MG
6	SBCG	Aeroporto Internacional de Campo Grande	Campo Grande – MS
7	SBCR	Aeroporto Internacional de Corumbá	Corumbá – MS
8	SBCT	Aeroporto Internacional Afonso Pena	Curitiba – PR
9	SBCY	Aeroporto Internacional Marechal Rondon	Várzea Grande – MT
10	SBCZ	Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul	Cruzeiro do Sul – AC
11	SBEG	Aeroporto Internacional Eduardo Gomes	Manaus – AM
12	SBFI	Aeroporto Internacional Cataratas	Foz do Iguaçu – PR
13	SBFL	Aeroporto Internacional Hercílio Luz	Florianópolis – SC
14	SBFZ	Aeroporto Internacional Pinto Martins	Fortaleza – CE
15	SBGL	Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim/Galeão	Rio de Janeiro - RJ
16	SBGR	Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro	Guarulhos – SP
17	SBJP	Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto	João Pessoa – PB
18	SBKP	Aeroporto Internacional de Viracopos	Campinas – SP
19	SBMO	Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares	Maceió – AL
20	SBMQ	Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre	Macapá – AP
21	SBNF	Aeroporto Internacional Ministro Victor Konder	Navegantes – SC
22	SBNT	Aeroporto Internacional Augusto Severo	Parnamirim – RN
23	SBPA	Aeroporto Internacional Salgado Filho	Porto Alegre – RS
24	SBPB	Aeroporto Internacional Prefeito Dr. João Silva	Parnaíba – PI

		Filho	
25	SBPK	Aeroporto Internacional de Pelotas	Pelotas – RS
26	SBPP	Aeroporto Internacional de Ponta Porã	Ponta Porã – MS
27	SBPV	Aeroporto Internacional Governador Jorge Teixeira de Oliveira	Porto Velho – RO
28	SBRB	Aeroporto Internacional Plácido de Castro	Rio Branco – AC
29	SBRF	Aeroporto Internacional Gilberto Freire	Recife – PE
30	SBSL	Aeroporto Internacional Marechal Cunha Machado	São Luís – MA
31	SBSV	Aeroporto Internacional Dep. Luís Eduardo Magalhães	Salvador – BA
32	SBTT	Aeroporto Internacional de Tabatinga	Tabatinga – AM
33	SBUG	Aeroporto Internacional Rubem Berta	Uruguaiana – RS

Fonte: Infraero (2012b).



Fonte: Infraero (2012c)

APÊNDICE II – QUESTIONÁRIOS APLICADOS NA PESQUISA DE CAMPO REALIZADA NOS AEROPORTOS DE GUARULHOS E DE BRASÍLIA

Universidade de Brasília – Programa de Pós-Graduação em Transportes
Identificação de motivação de escolha de aeroporto internacional

Entrevistador: (1) (2) (3) / Data: (30/06) (01/07) (07/07) (08/07) / Horário: _____

1. **Nacionalidade/ Nacionalidad/ Nationality?**
 Brasileiro/ *Brasileiro/ Brazilian* Outros/ *Otros/ Others* _____

2. **O(a) senhor(a) reside no Brasil?/ Señor(a) reside em Brasil?/ Do you live in Brazil?**
 Sim/ *Si/ Yes* Não/ *No/ Not*
→ Se não, o(a) senhor(a) entrou pelo país por qual meio de transporte?/ Si no, El(la) señor(a) entro al país por que medio de transporte?/ If not, which means of transportation did you entered on Brazil?
 avião/ *avion/ airplane* carro-ônibus/ *carro-bus/ car-bus* navio/ *navio/ship*

3. **Está viajando sozinho(a) ou acompanhado(a)?/ Está viajando solo(a) o acompañado(a)?/ Are you traveling alone or accompanied?**
 Sozinho/ *Solo/ Alone* Acompanhado/ *Acompañado/ Accompanied*.
- Com quantas pessoas?/ Con cuantas personas?/ With how many people? _____

4. **Qual motivo o(a) senhor(a) está fazendo essa viagem?/ Que motivo al(a la) señora(a) a hacer este viaje?/ What reason are you doing this trip?**
 Trabalho/ *Trabajo/ Work* Congresso/ *Congreso/ Congress* Estudo/ *Estudio/ Study*
 Turismo/ *Tourism* Visitar parentes/ *Visitar a parientes/ Visit relatives*
 Saúde/ *Salud/ Health* N.I outros/ *otros/ others* _____

5. **Com que frequência o(a) senhor(a) realiza viagens ao exterior?/ Com que frecuencia realiza viajes al exterior? / How often do you make travels abroad?**
 primeira vez/ *primera vez/ first time* esporadicamente/ *esporadicamente/ sporadically*
 1 vez ao ano/ *1 vez al año/1 time per year* 2 vezes ao ano/ *2 veces al año/ 2 times per year*
 3 ou mais vezes ao ano/ *3 o mas veces al año/ 3 times or more per year* N.I.

6. **Qual é o destino final da sua viagem?/ Cual es el destino final de su viaje?/What is your final destination?**

7. **O senhor(a) iniciou esta viagem nesta cidade?/ El señor(a) inicio esta viaje en esta ciudad?/ Did you started this trip in this city?**
 Sim/ *Si/ Yes* Não/ *No/ Not*

→ **Se não/ Si no/ If not:**

- **Por qual(ais) cidade(s) o senhor(a) passou/visitou?/ Por cuales ciudades paso/o visito?/ Which towns did you passed/visited?**

8. - **O(A) senhor(a) chegou a este aeroporto por avião?/ Llego a este aeropuerto por avion?/ Did you reached at this airport by plane?**

() Sim/ Si/ Yes () Não/ No/ Not

- **Se sim, o voo foi por qual empresa?/ Si la respuesta es afirmativa, por cual aerolinia viajo?/ If yes, by which company did you flew?**

9. **Por qual empresa o(a) senhor(a) irá viajar?/ Por cual aereolinia irá a viajar?/ Will you fly by which airline?**

10. **Qual é o destino do voo internacional que o(a) senhor(a) irá embarcar neste aeroporto?/ Cual es el destino final de su vuelo internacional?/ What is your international flight destination?**

11. **Qual(is) o(s) motivo(s) que levou(aram) o(a) senhor(a) a escolher este aeroporto para deixar o Brasil?/ Cual es el motivo(s) que llevo a escoger este aeropuerto para dejar el Brasil?/ What are the reasons to choose this airport to leave the Brazil?**

12. **Quais são as opções disponibilizadas em um aeroporto que levam o(a) senhor(a) a escolhê-lo para realizar as suas viagens internacionais a partir dele? Escolha até 3 opções./**

Cual de las opciones le gustaria tener disponibles en el aeropuerto que lo insentiven a realizar sus vuelos internacionales. Seleccione hasta 3 opciones. /

What an airport have to offer to stimulate you to choose them to do your international travels from it? Choose up to 3 options.

() facilidade de acesso ao aeroporto/ *facilidade de acceso al aeropuerto/ easy access to the airport*

() preços das passagens serem mais baratos/ *precios de los pasajes mas baratos/ cheaper tickets*

() amplas opções de lojas-lanchonetes/ *amplias opciones de tiendas-cafeterias/broad options to shops-cafes*

() ter voos de conexão para o meu destino final/ *tener vuelos con conexion para su destino final/ has connecting flights to my final destination*

() o aeroporto ser atendido por uma companhia aérea originária de meu país/ *Que el aeropuerto tenga una compañía aérea originária de mi país/ The airport is served by an airline of my native country*

() agilidade dos trâmites burocráticos (alfândega/imigração)/ *agilidad en los tramites de aduana-imigracion / Agility of paperwork (customs / immigration)*

() qualidade de atendimento e ampla variedade de itens do free-shop/ *servicio de calidad y gran variedad en tiendas libre de impuestos (free-shop)/ quality and wide variety of items in duty-free shop;*

() ter empresa aérea que ofereça programas de milhagem/ *tener empresas aérea que ofrezcan programas de pasajero frecuente-millas / Has airline that offers frequent flyer programs;*

() outros/ *otros/ others.* _____

APÊNDICE III – DOCUMENTOS DE AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PESQUISA NOS AEROPORTOS DE GUARULHOS E DE BRASÍLIA



Universidade de Brasília
Faculdade de Tecnologia
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental



Brasília, 21 de junho de 2012.

Ilmo. Sr.

Dr. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Delegado da Polícia Federal

Delegacia do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador

André Franco Montoro

Senhor Delegado,

O aluno de mestrado **Rodrigo Rosa da Silva Cruvinel** do Programa de Pós-graduação em Transportes, do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, UnB está desenvolvendo sua dissertação de mestrado sobre a **“Identificação dos Fatores e Entraves para a Efetivação da Descentralização dos Voos Internacionais de Passageiros no Brasil”**.

O estudo prevê o levantamento dos elementos, sejam econômicos, políticos e ou técnicos, disponibilizados pelos estados brasileiros que, aliados com a adoção da política de céus abertos, atrairão operadoras aéreas nacionais e internacionais a descentralizarem voos internacionais dos aeroportos de Guarulhos - SP e do Antonio Carlos Jobim - Galeão - RJ. Para tanto, pretende-se obter a opinião dos passageiros, das empresas e do governo para que possa ter a correta ponderação dos elementos impactantes na área em estudo.

Para a realização do seu trabalho será necessário à aplicação de questionários nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília, em voos com destino a Lima, Atlanta, Miami, Montevideu, Lisboa e Cidade do Panamá, escolhidos por terem ligações diretas com o aeroporto de Brasília.

Assim sendo, solicito autorização de Vossa Senhoria para que os alunos **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** (RG XXXXXXXXX, SSP/XX, emitido em XX/XX/XXXX) e **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** (RG XXXXXXXXX, SSP/XX, emitido em XX/XX/XXXX) tenham acesso e permaneçam na área de embarque desse aeroporto nos dias **30/06 e 01/07, sábado e domingo**, para realizarem a pesquisa junto aos passageiros de voos internacionais nos dias programados.

Na certeza de merecer especial atenção a minha solicitação, agradeço a sua colaboração e coloco-me a sua inteira disposição para informações adicionais.

Atenciosamente,



Professor Dr. José Augusto Abreu Sá Fortes
Faculdade de Tecnologia
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental
Programa de Pós-graduação em Transportes
Tel: (61) 3107-0980 / (61) 8175-5057 / E-mail: afortes@unb.br



Universidade de Brasília
Faculdade de Tecnologia
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental



Brasília, 21 de junho de 2012.

Ilmo. Sr.
Dr. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Inspetor-chefe da Alfândega
Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos

Senhor Inspetor,

O aluno de mestrado **Rodrigo Rosa da Silva Cruvinel** do Programa de Pós-graduação em Transportes, do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, UnB está desenvolvendo sua dissertação de mestrado sobre a **“Identificação dos Fatores e Entraves para a Efetivação da Descentralização dos Voos Internacionais de Passageiros no Brasil”**.

O estudo prevê o levantamento dos elementos, sejam econômicos, políticos e ou técnicos, disponibilizados pelos estados brasileiros que, aliados com a adoção da política de céus abertos, atrairão operadoras aéreas nacionais e internacionais a descentralizarem voos internacionais dos aeroportos de Guarulhos - SP e do Antonio Carlos Jobim - Galeão - RJ. Para tanto, pretende-se obter a opinião dos passageiros, das empresas e do governo para que possa ter a correta ponderação dos elementos impactantes na área em estudo. Para a realização do seu trabalho será necessário à aplicação de questionários nos aeroportos de Guarulhos (dias 30/06 e 01/07) e de Brasília (dias 07/07 e 08/07), em voos com destino a Lima, Atlanta, Miami, Montevideu, Lisboa e Cidade do Panamá, escolhidos por terem ligações diretas com o aeroporto de Brasília.

Assim sendo, solicito autorização de Vossa Senhoria para que os alunos **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** (RG **XXXXXXXXXX**, SSP/XX, emitido em **XX/XX/XXXX**) e **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** (RG **XXXXXXXXXX**, SSP/XX, emitido em **XX/XX/XXXX**) tenham acesso e permaneçam na área de embarque desse aeroporto nos dias 30/06 e 01/07, sábado e domingo, para realizarem a pesquisa junto aos passageiros de voos internacionais nos dias programados.

Na certeza de merecer especial atenção a minha solicitação, agradeço a sua colaboração e coloco-me a sua inteira disposição para informações adicionais.

Atenciosamente,

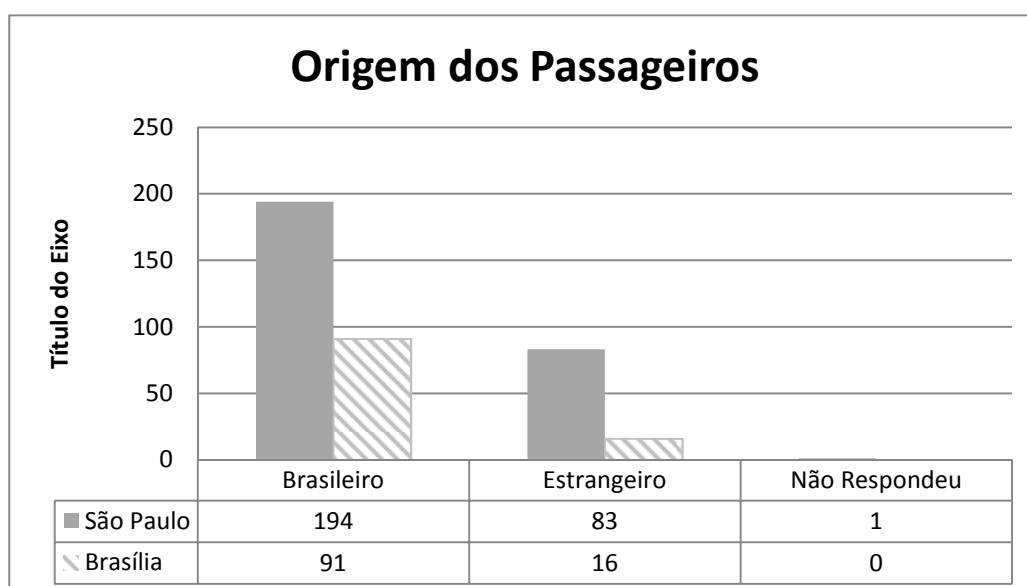
Professor Dr. José Augusto Abreu Sá Fortes
Faculdade de Tecnologia
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental
Programa de Pós-graduação em Transportes
Tel: (61) 3107-0980 / (61) 8175-5057

APÊNDICE IV – TABULAÇÃO DOS DADOS ENCONTRADOS NA PESQUISA REALIZADA NOS AEROPORTOS DE GUARULHOS E DE BRASÍLIA

DADOS TÉCNICOS

Questão 1.1

Item 1 - I						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
1	Brasileiro	194	69,8%	91	85,0%	285
2	Estrangeiro	83	29,9%	16	15,0%	99
0	Não Respondeu	1	0,4%	0	0,0%	1
Total		278	100,0%	107	100,0%	385



Teste Qui-Quadrado 1.1						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	Brasileiro	194	91	285	206	79
2	Estrangeiro	83	16	99	71	28
0	Não Respondeu	1	0	1	1	0
Total		278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	0,87%

Questão 1.2

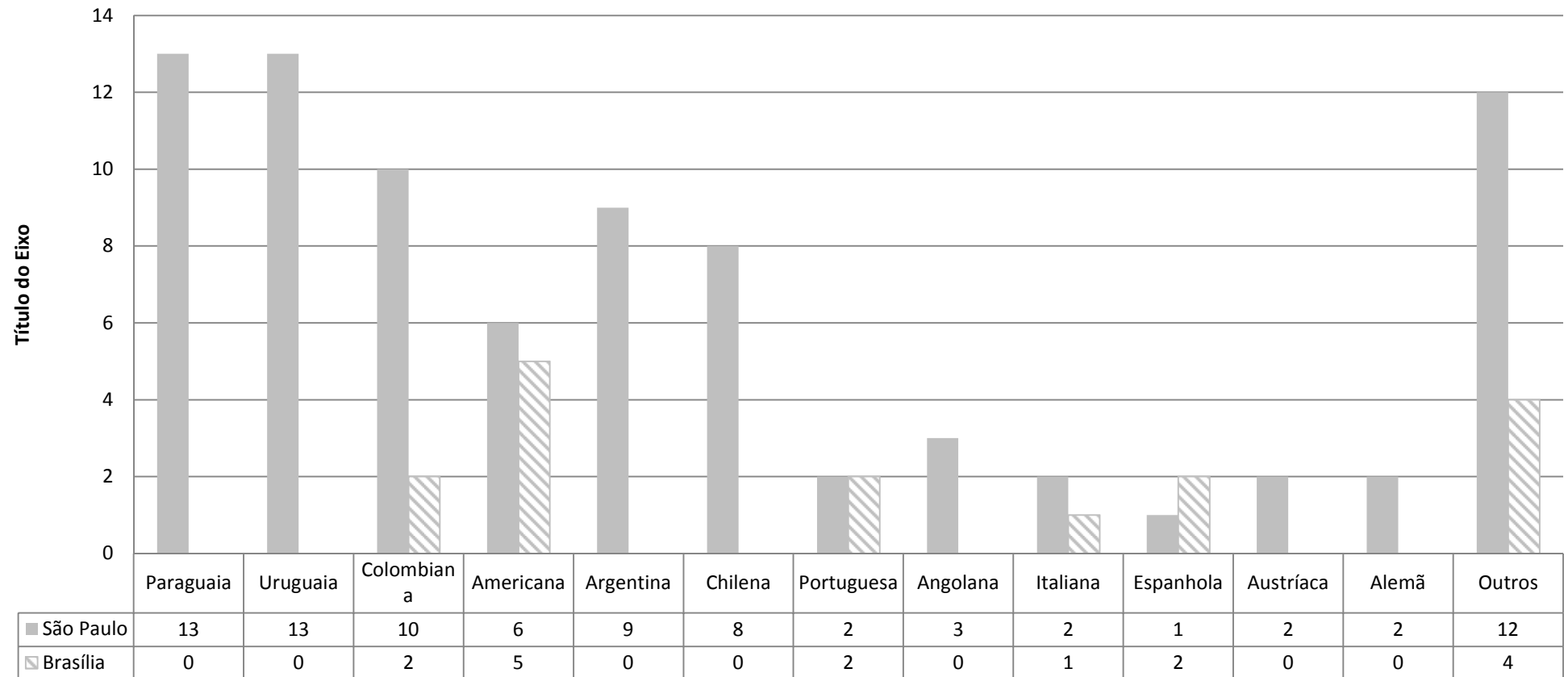
Item 1.2				
	Opção	São Paulo	Brasília	Total
1	Argentina	9	0	9
2	Paraguaia	13	0	13
3	Uruguaia	13	0	13
4	Americana	6	5	11
5	Dinamarquesa	1	0	1
6	Austríaca	2	0	2
7	Alemã	2	0	2
8	Colombiana	10	2	12
9	Chilena	8	0	8
10	Venezuelana	1	0	1
11	Portuguesa	2	2	4
12	Angolana	3	0	3
13	Italiana	2	1	3
14	Japonesa	1	0	1
15	República Dominicana	1	0	1
16	Zimbábua	1	0	1
17	Filipino	1	0	1
18	Equatoriana	1	0	1
19	Espanhola	1	2	3
20	Australiana	1	0	1
21	Peruana	1	0	1
22	Indiana	1	0	1
23	Ilhas Maurício	1	0	1
24	Kiribati	1	0	1
25	Francesa	0	1	1
26	Holandesa	0	1	1
27	Costarriquense	0	1	1
28	Sul Africana	0	1	1
Total		83	16	99

Item 1 - II						
Opção	Opção	São Paulo		Brasília		Total
2	Paraguaia	13	15,7%	0	0,0%	13
3	Uruguiaia	13	15,7%	0	0,0%	13
8	Colombiana	10	12,0%	2	12,5%	12
4	Americana	6	7,2%	5	31,3%	11
1	Argentina	9	10,8%	0	0,0%	9
9	Chilena	8	9,6%	0	0,0%	8
11	Portuguesa	2	2,4%	2	12,5%	4
12	Angolana	3	3,6%	0	0,0%	3
13	Italiana	2	2,4%	1	6,3%	3
19	Espanhola	1	1,2%	2	12,5%	3
6	Austríaca	2	2,4%	0	0,0%	2
7	Alemã	2	2,4%	0	0,0%	2
	Outros	12	14,5%	4	25,0%	16
Total	Total	83	100,0%	16	100,0%	99

Teste Qui-Quadrado – 1.2 – Dados Agrupados						
Soma	Nacionalidade	São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	Paraguaia	13	0	13	11	2
2	Uruguiaia	13	0	13	11	2
3	Colombiana	10	2	12	10	2
4	Americana	6	5	11	9	2
5	Argentina	9	0	9	8	1
6	Chilena	8	0	8	7	1
7	Portuguesa	2	2	4	3	1
8	Angolana	3	0	3	3	0
9	Italiana	2	1	3	3	0
10	Espanhola	1	2	3	3	0
11	Austríaca	2	0	2	2	0
12	Alemã	2	0	2	2	0
13	Outros	12	4	16	13	3
Total		83	16	99	83	16

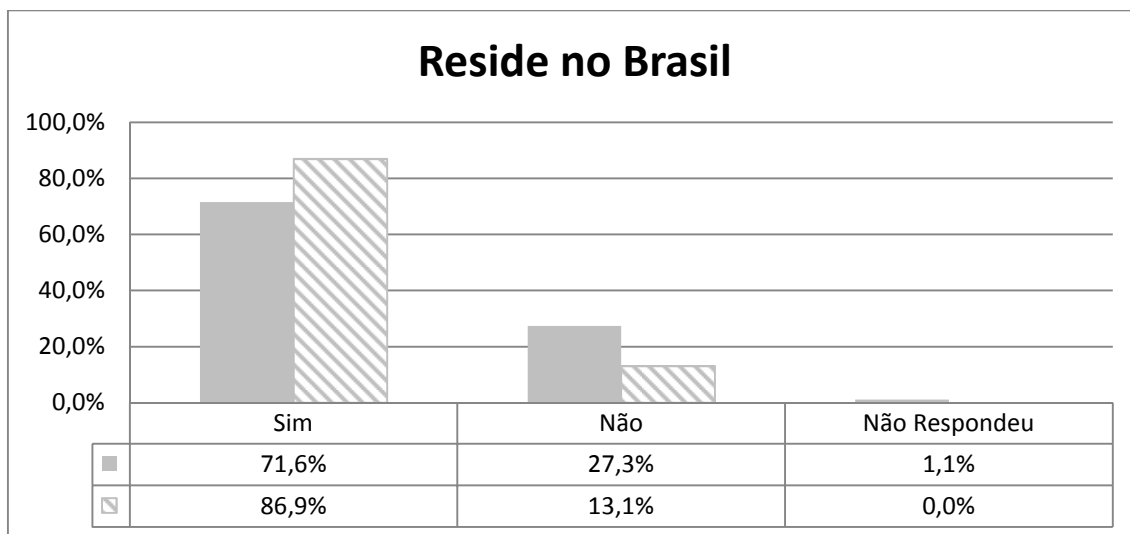
Teste Qui-Quadrado	
X ²	0,72%

Origem dos estrangeiros



QUESTÃO 2.1

Item 2-I					
Opção		São Paulo		Brasília	
1	Sim	199	71,6%	93	86,9%
2	Não	76	27,3%	14	13,1%
0	Não Respondeu	3	1,1%	0	0,0%
Total		278	100,0%	107	100,0%

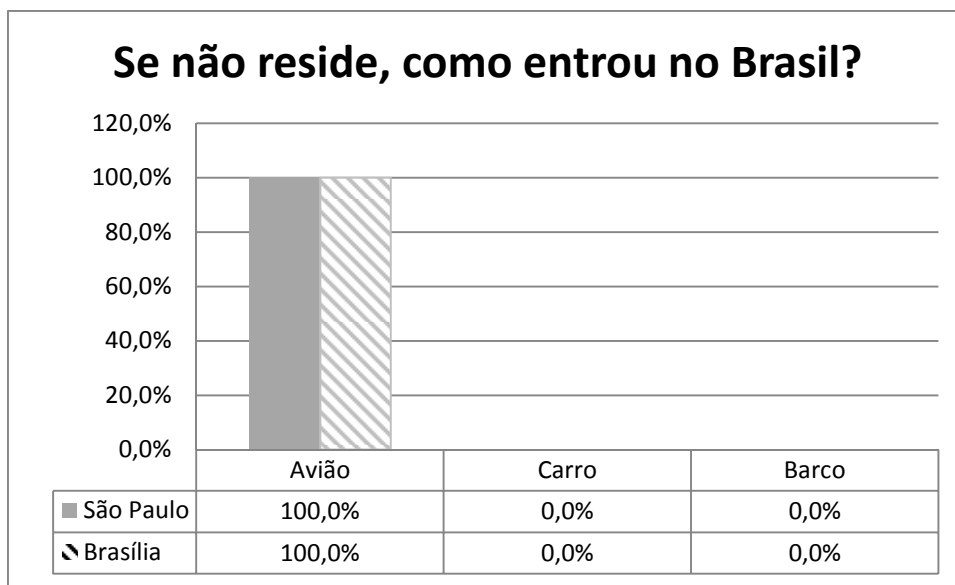


Teste Qui-Quadrado 2-1						
Opção	São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB	
1 Sim	199	93	292	211	81	
2 Não	76	14	90	65	25	
0 Não Respondeu	3	0	3	2	1	
Total	278	107	385	278	107	

Teste Qui-Quadrado	
X ²	0,59%

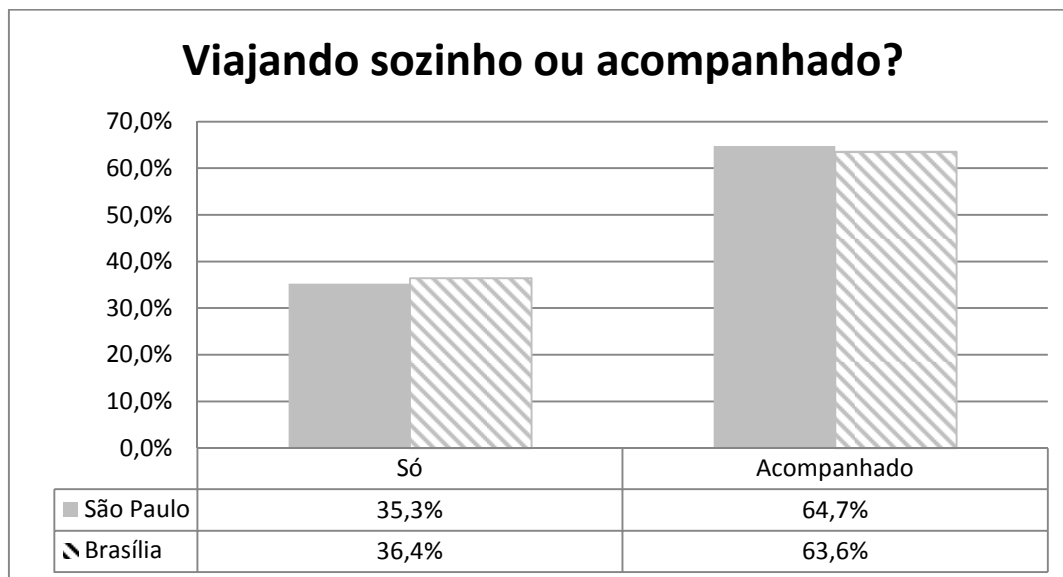
QUESTÃO 2.2

Item 2-II					
Opção		São Paulo		Brasília	
1	Avião	76	100,0%	14	100,0%
2	Carro	0	0,0%	0	0,0%
3	Barco	0	0,0%	0	0,0%
Total		76	100,0%	14	100,0%



QUESTÃO 3.1

Item 3-I							
Opção		São Paulo		Brasília		Total	
1	Só	98	35,3%	39	36,4%	137	35,6%
2	Acompanhado	180	64,7%	68	63,6%	248	64,4%
Total		278	100,0%	107	100,0%	385	100,0%

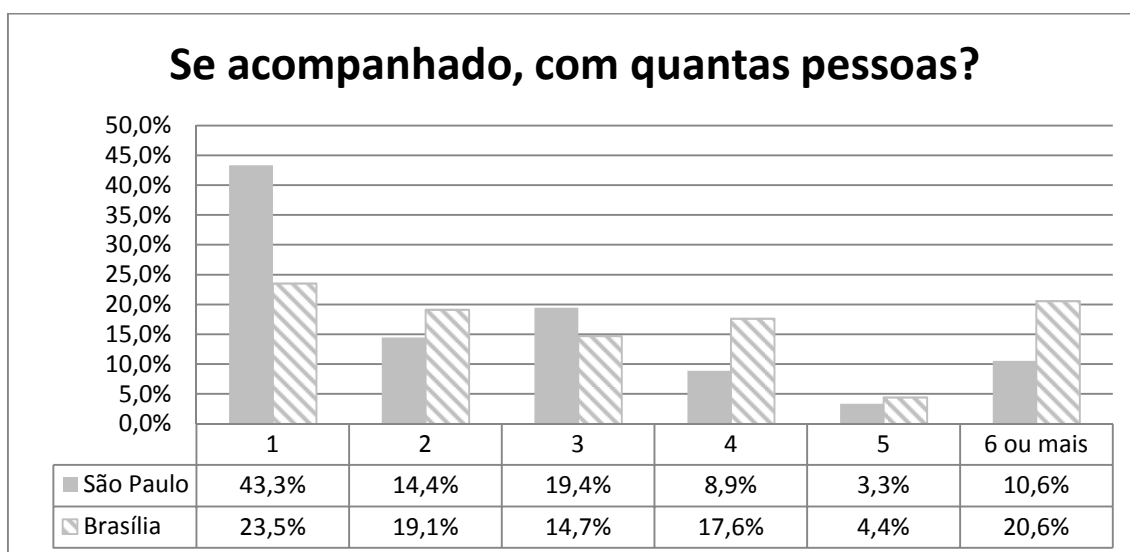


Teste Qui-Quadrado 3.1						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	Só	98	39	137	99	38
2	Acompanhado	180	68	248	179	69
Total		278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	82,61%

QUESTÃO 3.2

Item 3-II				
Opção	São Paulo		Brasília	
1	78	43,3%	16	23,5%
2	26	14,4%	13	19,1%
3	35	19,4%	10	14,7%
4	16	8,9%	12	17,6%
5	6	3,3%	3	4,4%
6	0	0,0%	1	1,5%
7	4	2,2%	1	1,5%
8	1	0,6%	2	2,9%
9	2	1,1%	2	2,9%
10	3	1,7%	0	0,0%
11	3	1,7%	0	0,0%
12	1	0,6%	0	0,0%
15	1	0,6%	0	0,0%
20	2	1,1%	0	0,0%
25	0	0,0%	1	1,5%
27	0	0,0%	4	5,9%
30	0	0,0%	1	1,5%
35	0	0,0%	1	1,5%
41	1	0,6%	0	0,0%
56	1	0,6%	0	0,0%
N.I.	0	0,0%	1	1,5%
Total	180	100,0%	68	100,0%



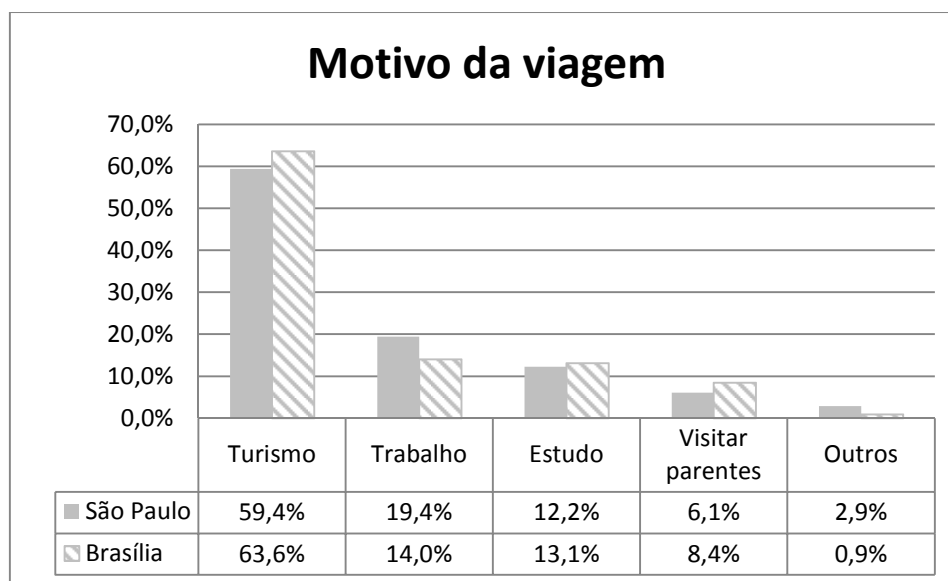
Teste Qui-Quadrado 3.2 – Dados Agrupados					
Opção	São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	78	16	94	68	26
2	26	13	39	28	11
3	35	10	45	33	12
4	16	12	28	20	8
5	6	3	9	7	2
6 ou mais	19	14	33	24	9
Total	180	68	248	180	68

Teste Qui-Quadrado	
X ²	1,80%

QUESTÃO 4

Item 4					
Opção		São Paulo		Brasília	
4	Turismo	165	59,4%	68	63,6%
1	Trabalho	54	19,4%	15	14,0%
3	Estudo	34	12,2%	14	13,1%
5	Visitar parentes	17	6,1%	9	8,4%
2	Congresso	3	1,1%	1	0,9%
6	Saúde	0	0,0%	0	0,0%
8	Pedir cidadania	1	0,4%	0	0,0%
9	Casar	1	0,4%	0	0,0%
10	Disputar campeonato	1	0,4%	0	0,0%
7	N.I.	2	0,7%	0	0,0%
Total		278	100,0%	107	100,0%

Item 4 – Dados Agrupados						
	São Paulo		Brasília		Total	
Turismo	165	59,4%	68	63,6%	233	60,5%
Trabalho	54	19,4%	15	14,0%	69	17,9%
Estudo	34	12,2%	14	13,1%	48	12,5%
Visitar parentes	17	6,1%	9	8,4%	26	6,8%
Outros	8	2,9%	1	0,9%	9	2,3%
	278	100,0%	107	100,0%	385	100,0%

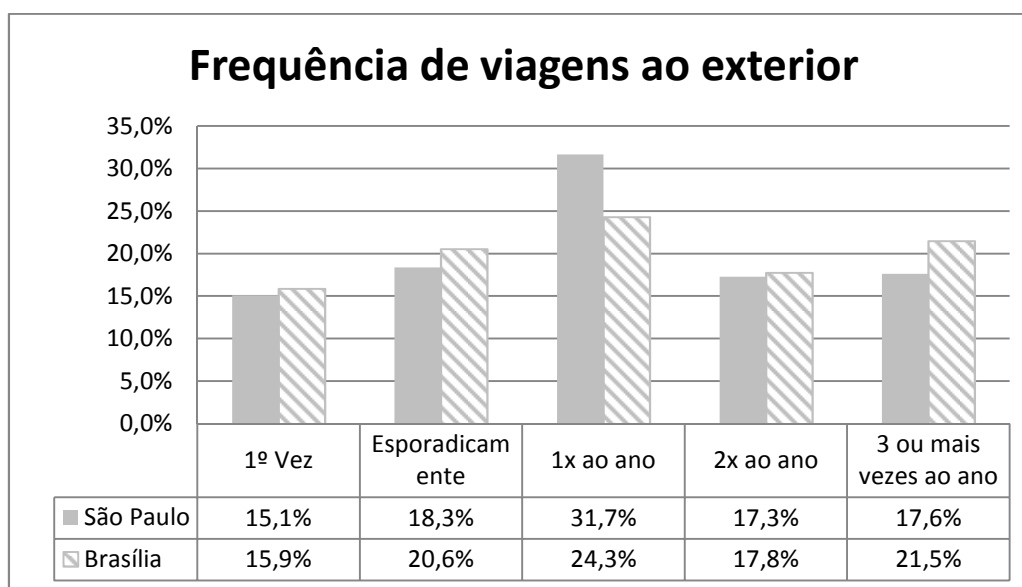


Teste Qui-Quadrado 4					
Opção	São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
Turismo	165	68	233	168	65
Trabalho	54	15	69	50	19
Estudo	34	14	48	35	13
Visitar parentes	17	9	26	19	7
Outros	8	1	9	6	3
Total	278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	49,62%

QUESTÃO 5

Item 5							
Opção		São Paulo		Brasília		Total	
1	1º Vez	42	15,1%	17	15,9%	59	15,3%
2	Esporadicamente	51	18,3%	22	20,6%	73	19,0%
3	1x ao ano	88	31,7%	26	24,3%	114	29,6%
4	2x ao ano	48	17,3%	19	17,8%	67	17,4%
5	3 ou mais vezes ao ano	49	17,6%	23	21,5%	72	18,7%
Total		278	100,0%	107	100,0%	385	100,0%



Teste Qui-Quadrado 5						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	1º Vez	42	17	59	43	16
2	Esporadicamente	51	22	73	53	20
3	1x ao ano	88	26	114	82	32
4	2x ao ano	48	19	67	48	19
5	3 ou mais vezes ao ano	49	23	72	52	20
Total		278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	68,59%

QUESTÃO 6

Item 6						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
1	Em branco	3	1,1%	0	0,0%	3
2	Amsterdan	1	0,4%	4	3,7%	5
3	Armênia (Colômbia)	1	0,4%	0	0,0%	1
4	Assunção	10	3,6%	0	0,0%	10
5	Atlanta	1	0,4%	1	0,9%	2
6	Barcelona	7	2,5%	1	0,9%	8
7	Bariloche	3	1,1%	0	0,0%	3
8	Barquisímetro (Venezuela)	1	0,4%	0	0,0%	1
9	Basel (Suíça)	1	0,4%	0	0,0%	1
10	Belo Horizonte	3	1,1%	0	0,0%	3
11	Belu	1	0,4%	0	0,0%	1
12	Berlim	1	0,4%	0	0,0%	1
13	Bogotá	9	3,2%	1	0,9%	10
14	Boston	1	0,4%	0	0,0%	1
15	Bruxelas	1	0,4%	2	1,9%	3
16	Budapeste	2	0,7%	0	0,0%	2
17	Buenos Aires	25	9,0%	0	0,0%	25
18	Camerino (Itália)	1	0,4%	0	0,0%	1
19	Cancun	1	0,4%	0	0,0%	1
20	Caracas	1	0,4%	0	0,0%	1
21	Caribe	1	0,4%	0	0,0%	1
22	Carolina do Norte	1	0,4%	0	0,0%	1
23	Cartagena	1	0,4%	0	0,0%	1
24	Chicago	3	1,1%	0	0,0%	3
25	Chile	1	0,4%	0	0,0%	1
26	Cidade do México	1	0,4%	0	0,0%	1
27	Ciudad del Leste	1	0,4%	0	0,0%	1
28	Cleveland	1	0,4%	0	0,0%	1
29	Coimbra	1	0,4%	0	0,0%	1
30	Copenhagen	1	0,4%	0	0,0%	1
31	Cork (Irlanda)	1	0,4%	0	0,0%	1
32	Correllana (Espanha)	1	0,4%	0	0,0%	1
33	Curicó (Chile)	1	0,4%	0	0,0%	1
34	Deli	1	0,4%	0	0,0%	1
35	Fort Meyers	1	0,4%	0	0,0%	1
36	Frankfurt	4	1,4%	0	0,0%	4
37	Houston	1	0,4%	1	0,9%	2
38	Ilhas Maurício	1	0,4%	0	0,0%	1
39	Irvine (Irlanda)	1	0,4%	0	0,0%	1
40	Itália	1	0,4%	0	0,0%	1

41	Japão	1	0,4%	0	0,0%	1
42	Johanesburgo	1	0,4%	0	0,0%	1
43	Las Vegas	1	0,4%	1	0,9%	2
44	Lima	2	0,7%	1	0,9%	3
45	Lincoln (Nevada)	1	0,4%	0	0,0%	1
46	Lisboa	6	2,2%	10	9,3%	16
47	Londres	15	5,4%	8	7,5%	23
48	Los Angeles	1	0,4%	1	0,9%	2
49	Luanda	5	1,8%	0	0,0%	5
50	Lugano	1	0,4%	0	0,0%	1
51	Madrid	7	2,5%	4	3,7%	11
52	Maipu (Chile)	1	0,4%	0	0,0%	1
53	Malta	2	0,7%	0	0,0%	2
54	Manilla	0	0,0%	0	0,0%	0
55	Medellin	1	0,4%	0	0,0%	1
56	Memphis	1	0,4%	0	0,0%	1
57	Mendoza	2	0,7%	0	0,0%	2
58	Miami	16	5,8%	18	16,8%	34
59	Milão	10	3,6%	0	0,0%	10
60	Montevideo	7	2,5%	0	0,0%	7
61	Munique	3	1,1%	1	0,9%	4
62	Nice	1	0,4%	0	0,0%	1
63	Nova Iorque	4	1,4%	6	5,6%	10
64	Orlando	17	6,1%	4	3,7%	21
65	Oslo	1	0,4%	0	0,0%	1
66	Panamá	1	0,4%	0	0,0%	1
67	Pando (Uruguai)	1	0,4%	0	0,0%	1
68	Paris	7	2,5%	3	2,8%	10
69	Porto	4	1,4%	0	0,0%	4
70	Quito	2	0,7%	0	0,0%	2
71	República Dominicana	1	0,4%	0	0,0%	1
72	Rio de Janeiro	1	0,4%	0	0,0%	1
73	Roma	5	1,8%	3	2,8%	8
74	San Diego	2	0,7%	0	0,0%	2
75	São Lourenço	1	0,4%	0	0,0%	1
76	Santa Fé	1	0,4%	0	0,0%	1
77	Santa Marta	1	0,4%	0	0,0%	1
78	Santiago	22	7,9%	0	0,0%	22
79	Seattle	1	0,4%	0	0,0%	1
80	Sidney	1	0,4%	0	0,0%	1
81	Singapura	7	2,5%	0	0,0%	7
82	Talara (Peru)	1	0,4%	0	0,0%	1
83	Toronto	1	0,4%	0	0,0%	1
84	Ushuaia	1	0,4%	0	0,0%	1
85	Vancouver	1	0,4%	0	0,0%	1

86	Veneza	2	0,7%	0	0,0%	2
87	Viena	3	1,1%	0	0,0%	3
88	Washington	2	0,7%	0	0,0%	2
89	Zagreb (Croácia)	3	1,1%	0	0,0%	3
90	Aruba	0	0,0%	11	10,3%	11
91	Charlotte	0	0,0%	1	0,9%	1
92	Curaçao	0	0,0%	9	8,4%	9
93	Davidson (EUA)	0	0,0%	1	0,9%	1
94	Denver	0	0,0%	1	0,9%	1
95	Edimburgo	0	0,0%	1	0,9%	1
96	Estocolmo	0	0,0%	1	0,9%	1
97	Estoril	0	0,0%	1	0,9%	1
98	Genebra	0	0,0%	1	0,9%	1
99	Jacksonville (EUA)	0	0,0%	1	0,9%	1
100	Maputo	0	0,0%	1	0,9%	1
101	Nagóia	0	0,0%	1	0,9%	1
102	Pasto (Colômbia)	0	0,0%	1	0,9%	1
103	São Francisco	0	0,0%	1	0,9%	1
104	San Jose	0	0,0%	1	0,9%	1
105	Suíça	0	0,0%	1	0,9%	1
106	Valencia	0	0,0%	1	0,9%	1
107	Venezuela	0	0,0%	1	0,9%	1
108	Zurique	0	0,0%	1	0,9%	1
Total		278	100,0%	107	100,0%	385

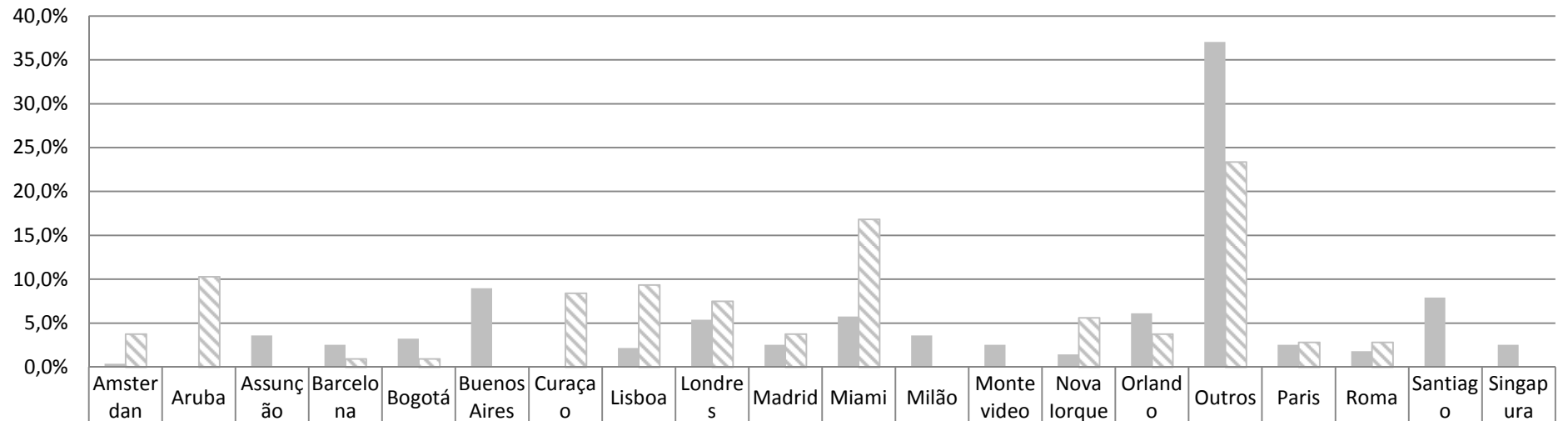
Item 6 – Dados Agrupados						
	Opção	São Paulo		Brasília		Total
2	Amsterdan	1	0,4%	4	3,7%	5
90	Aruba	0	0,0%	11	10,3%	11
4	Assunção	10	3,6%	0	0,0%	10
6	Barcelona	7	2,5%	1	0,9%	8
13	Bogotá	9	3,2%	1	0,9%	10
17	Buenos Aires	25	9,0%	0	0,0%	25
92	Curaçao	0	0,0%	9	8,4%	9
46	Lisboa	6	2,2%	10	9,3%	16
47	Londres	15	5,4%	8	7,5%	23
51	Madrid	7	2,5%	4	3,7%	11
58	Miami	16	5,8%	18	16,8%	34
59	Milão	10	3,6%	0	0,0%	10
60	Montevideo	7	2,5%	0	0,0%	7
63	Nova Iorque	4	1,4%	6	5,6%	10
64	Orlando	17	6,1%	4	3,7%	21
	Outros	103	37,1%	25	23,4%	128
68	Paris	7	2,5%	3	2,8%	10

73	Roma	5	1,8%	3	2,8%	8
78	Santiago	22	7,9%	0	0,0%	22
81	Singapura	7	2,5%	0	0,0%	7
Total		278	100,0%	107	100,0%	385

Item 6 – Dados Agrupados						
	Opção	São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
58	Miami	16	18	34	25	9
17	Buenos Aires	25	0	25	18	7
47	Londres	15	8	23	17	6
78	Santiago	22	0	22	16	6
64	Orlando	17	4	21	15	6
46	Lisboa	6	10	16	12	4
51	Madrid	7	4	11	8	3
90	Aruba	0	11	11	8	3
4	Assunção	10	0	10	7	3
13	Bogotá	9	1	10	7	3
59	Milão	10	0	10	7	3
63	Nova Iorque	4	6	10	7	3
68	Paris	7	3	10	7	3
92	Curaçao	0	9	9	6	3
6	Barcelona	7	1	8	6	2
73	Roma	5	3	8	6	2
60	Montevideo	7	0	7	5	2
81	Singapura	7	0	7	5	2
2	Amsterdan	1	4	5	4	1
	Outros	103	25	128	92	36
Total		278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	0,000000000000002%

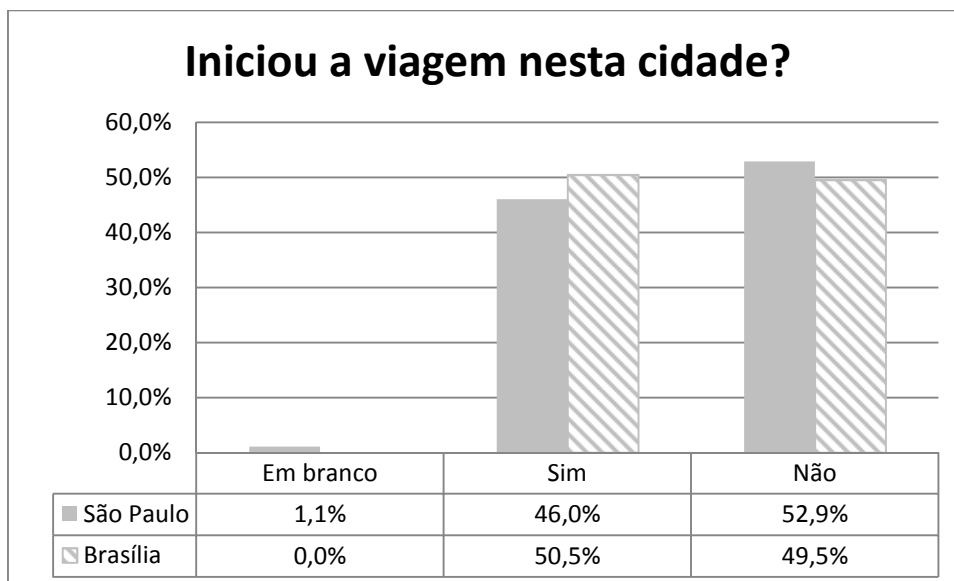
Destino final da viagem



■ São Paulo	0,4%	0,0%	3,6%	2,5%	3,2%	9,0%	0,0%	2,2%	5,4%	2,5%	5,8%	3,6%	2,5%	1,4%	6,1%	37,1%	2,5%	1,8%	7,9%	2,5%
▨ Brasília	3,7%	10,3%	0,0%	0,9%	0,9%	0,0%	8,4%	9,3%	7,5%	3,7%	16,8%	0,0%	0,0%	5,6%	3,7%	23,4%	2,8%	2,8%	0,0%	0,0%

QUESTÃO 7.1

Item 7-a					
Opção		São Paulo		Brasília	
0	Em branco	3	1,1%	0	0,0%
1	Sim	128	46,0%	54	50,5%
2	Não	147	52,9%	53	49,5%
Total		278	100,0%	107	100,0%



Teste Qui-Quadrado 7.1						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
0	Em branco	3	0	3	2	1
1	Sim	128	54	182	131	51
2	Não	147	53	200	144	56
Total		278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	44,02%

QUESTÃO 7.2

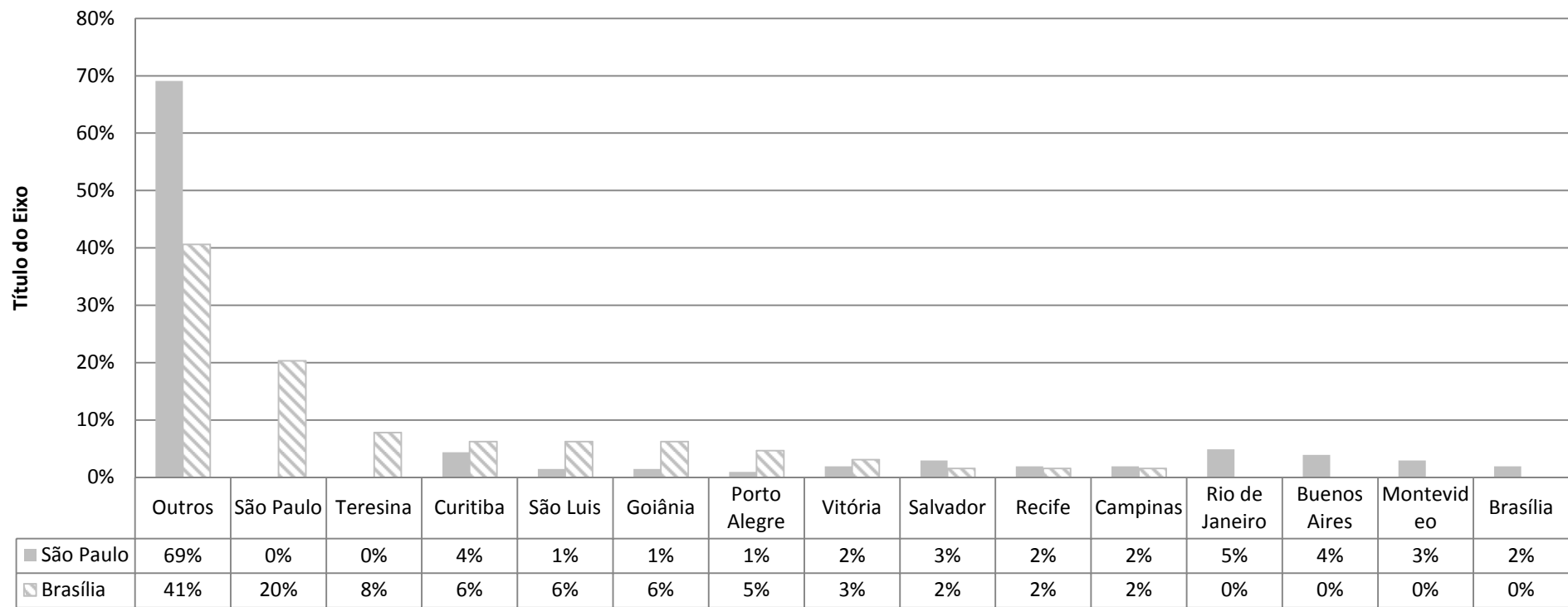
Item 7-b						
	Opção	São Paulo		Brasília		Total
0	Em Branco	128	46,0%	53	49,5%	181
1	Acra --> Johannesburgo	1	0,4%	0	0,0%	1
2	Alta Floresta	1	0,4%	0	0,0%	1
3	Americana	1	0,4%	0	0,0%	1
4	Amsterdan	1	0,4%	0	0,0%	1
5	Angra dos Reis	1	0,4%	0	0,0%	1
6	Araraquara	1	0,4%	0	0,0%	1
7	Araras	1	0,4%	0	0,0%	1
8	Araxá	1	0,4%	0	0,0%	1
9	Assunção	3	1,1%	0	0,0%	3
10	Assunção --> Ciudad del Leste	1	0,4%	0	0,0%	1
11	Auckland	1	0,4%	0	0,0%	1
12	Barcelona	1	0,4%	0	0,0%	1
13	Belém	3	1,1%	1	0,9%	4
14	Belo Horizonte	2	0,7%	0	0,0%	2
15	Blumenau	2	0,7%	0	0,0%	2
16	Blumenau e Navegantes	1	0,4%	0	0,0%	1
17	Botucatu	2	0,7%	0	0,0%	2
18	Brasília	4	1,4%	0	0,0%	4
19	Budapeste --> Amsterdan	1	0,4%	0	0,0%	1
20	Buenos Aires	8	2,9%	0	0,0%	8
21	Buenos Aires --> Entre Rios --> São Paulo	1	0,4%	0	0,0%	1
22	Campinas	4	1,4%	1	0,9%	5
23	Campo Grande	2	0,7%	1	0,9%	3
24	Ciudad del Leste	1	0,4%	0	0,0%	1
25	Ciudad Real (Espanha)	1	0,4%	0	0,0%	1
26	Córdoba --> Buenos Aires	1	0,4%	0	0,0%	1
27	Cuiabá	1	0,4%	2	1,9%	3
28	Curitiba	9	3,2%	4	3,7%	13
29	Florianópolis	2	0,7%	2	1,9%	4
30	Foz do Iguaçu	1	0,4%	0	0,0%	1
31	Goiânia	3	1,1%	4	3,7%	7
32	Islamabad --> Nova Deli --> Doha	1	0,4%	0	0,0%	1
33	Itália	1	0,4%	0	0,0%	1
34	Itapeva	1	0,4%	0	0,0%	1
35	João Pessoa	1	0,4%	0	0,0%	1
36	Johanesburgo	1	0,4%	0	0,0%	1
37	Jundiaí	1	0,4%	0	0,0%	1
38	Lima	1	0,4%	1	0,9%	2
39	Lima --> Santiago --> Buenos Aires	1	0,4%	0	0,0%	1
40	Lins	1	0,4%	0	0,0%	1

41	Londres	2	0,7%	0	0,0%	2
42	Londrina	2	0,7%	0	0,0%	2
43	Madrid	3	1,1%	0	0,0%	3
44	Manaus	1	0,4%	1	0,9%	2
45	Maputo --> Johannesburgo	1	0,4%	0	0,0%	1
46	Mauá	1	0,4%	0	0,0%	1
47	Mendoza --> Buenos Aires	1	0,4%	0	0,0%	1
48	Milão	1	0,4%	0	0,0%	1
49	Montevideo	6	2,2%	0	0,0%	6
50	Natal	1	0,4%	0	0,0%	1
51	Navegantes	2	0,7%	0	0,0%	2
52	Nova Deli --> Doha	1	0,4%	0	0,0%	1
53	Nova Iorque	2	0,7%	0	0,0%	2
54	País Basco --> Madrid --> Roma	1	0,4%	0	0,0%	1
55	Peru	1	0,4%	0	0,0%	1
56	Pirassununga	1	0,4%	0	0,0%	1
57	Ponta Grossa --> Curitiba	1	0,4%	0	0,0%	1
58	Porto Alegre	2	0,7%	3	2,8%	5
59	Porto Alegre e Rio de Janeiro	1	0,4%	0	0,0%	1
60	Porto Seguro	2	0,7%	0	0,0%	2
61	Recife	4	1,4%	1	0,9%	5
62	Resende	1	0,4%	0	0,0%	1
63	Ribeirão Preto	3	1,1%	0	0,0%	3
64	Rio de Janeiro	10	3,6%	0	0,0%	10
65	Salvador	6	2,2%	1	0,9%	7
66	Santos	2	0,7%	0	0,0%	2
67	São Carlos	1	0,4%	0	0,0%	1
68	São Francisco (EUA) --> São Paulo --> Rio Preto --> São Paulo	1	0,4%	0	0,0%	1
69	São José do Rio Preto	1	0,4%	0	0,0%	1
70	São José dos Campos	1	0,4%	0	0,0%	1
71	São Luis	3	1,1%	4	3,7%	7
72	Seattle	1	0,4%	0	0,0%	1
73	Sorocaba	2	0,7%	0	0,0%	2
74	Uberlândia	2	0,7%	0	0,0%	2
75	Vargem Grande do Sul	1	0,4%	0	0,0%	1
76	Viçosa	1	0,4%	0	0,0%	1
77	Vitória	4	1,4%	2	1,9%	6
78	Vitória da Conquista	1	0,4%	0	0,0%	1
79	Curitiba --> São Paulo	0	0,0%	1	0,9%	1
80	Imperatriz	0	0,0%	1	0,9%	1
81	Macapá	0	0,0%	2	1,9%	2
82	Maceió	0	0,0%	1	0,9%	1
83	Maringá	0	0,0%	1	0,9%	1
84	São Paulo	0	0,0%	13	12,1%	13

85	São Paulo --> Goiânia	0	0,0%	1	0,9%	1
86	Teresina	0	0,0%	5	4,7%	5
87	Vitória --> Rio de Janeiro	0	0,0%	1	0,9%	1
Total		278	100,0%	107	100,0%	385

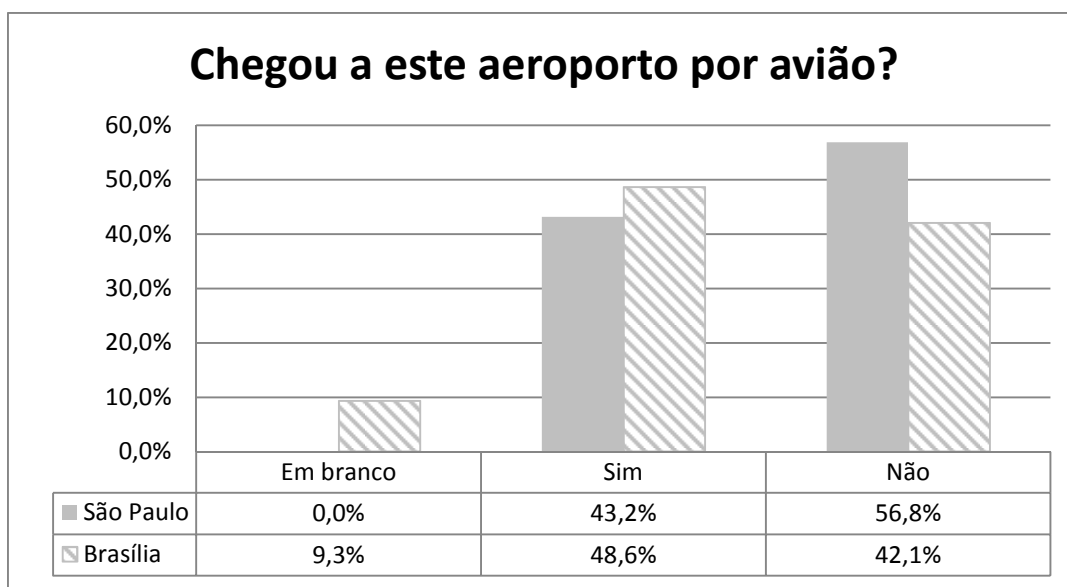
Item 7-b – Dados Agrupados						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
	Outros	141	69%	26	41%	167
84	São Paulo	0	0%	13	20%	13
86	Teresina	0	0%	5	8%	5
28	Curitiba	9	4%	4	6%	13
71	São Luis	3	1%	4	6%	7
31	Goiânia	3	1%	4	6%	7
58	Porto Alegre	2	1%	3	5%	5
77	Vitória	4	2%	2	3%	6
65	Salvador	6	3%	1	2%	7
61	Recife	4	2%	1	2%	5
22	Campinas	4	2%	1	2%	5
64	Rio de Janeiro	10	5%	0	0%	10
20	Buenos Aires	8	4%	0	0%	8
49	Montevideo	6	3%	0	0%	6
18	Brasília	4	2%	0	0%	4
Total		204	100%	64	100%	268

Por quais cidades passou?



QUESTÃO 8.1

Item 8-a					
Opção		São Paulo		Brasília	
0	Em branco	0	0,0%	10	9,3%
1	Sim	120	43,2%	52	48,6%
2	Não	158	56,8%	45	42,1%
Total		278	100,0%	107	100,0%



Teste Qui-Quadrado 8.1						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
0	Em branco	0	10	10	7	3
1	Sim	120	52	172	124	48
2	Não	158	45	203	147	56
Total		278	107	385	278	107

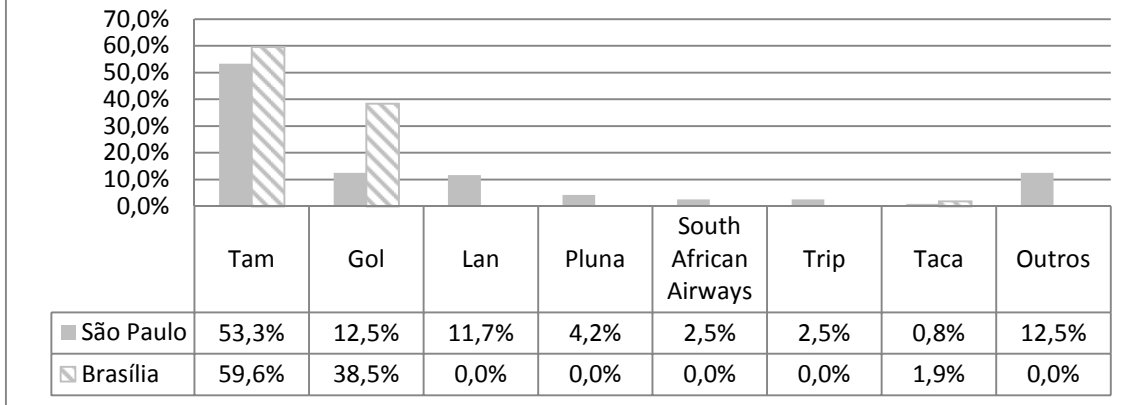
Teste Qui-Quadrado	
X ²	0,00004%

QUESTÃO 8.2

Item 8-b						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
16	Tam	64	53,3%	31	59,6%	95
8	Gol	15	12,5%	20	38,5%	35
15	Taca	1	0,8%	1	1,9%	2
11	Lan	14	11,7%	0	0,0%	14
12	Pluna	5	4,2%	0	0,0%	5
17	Trip	3	2,5%	0	0,0%	3
14	South African Airways	3	2,5%	0	0,0%	3
10	KLM	2	1,7%	0	0,0%	2
6	Catar Airways	2	1,7%	0	0,0%	2
1	Air Italia	2	1,7%	0	0,0%	2
19	Webjet	1	0,8%	0	0,0%	1
18	United	1	0,8%	0	0,0%	1
13	Singapore Airlines	1	0,8%	0	0,0%	1
9	Iberia	1	0,8%	0	0,0%	1
7	Delta	1	0,8%	0	0,0%	1
5	British Airways	1	0,8%	0	0,0%	1
4	Azul	1	0,8%	0	0,0%	1
3	Avião da Polícia Federal	1	0,8%	0	0,0%	1
2	Avianca	1	0,8%	0	0,0%	1
Total		120	100,0%	52	100,0%	172

Item 8-b						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
16	Tam	64	53,3%	31	59,6%	95
8	Gol	15	12,5%	20	38,5%	35
11	Lan	14	11,7%	0	0,0%	14
12	Pluna	5	4,2%	0	0,0%	5
14	South African Airways	3	2,5%	0	0,0%	3
17	Trip	3	2,5%	0	0,0%	3
15	Taca	1	0,8%	1	1,9%	2
	Outros	15	12,5%	0	0,0%	15
Total		120	100,0%	52	100,0%	172

Se sim, por qual empresa aérea?



Teste Qui-Quadrado 8.2 – Dados Agrupados						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
16	Tam	64	31	95	66	29
8	Gol	15	20	35	24	11
11	Lan	14	0	14	10	4
12	Pluna	5	0	5	3	2
14	South African Airways	3	0	3	2	1
17	Trip	3	0	3	2	1
15	Taca	1	1	2	1	1
	Outros	15	0	15	10	5
Total		120	52	172	120	52

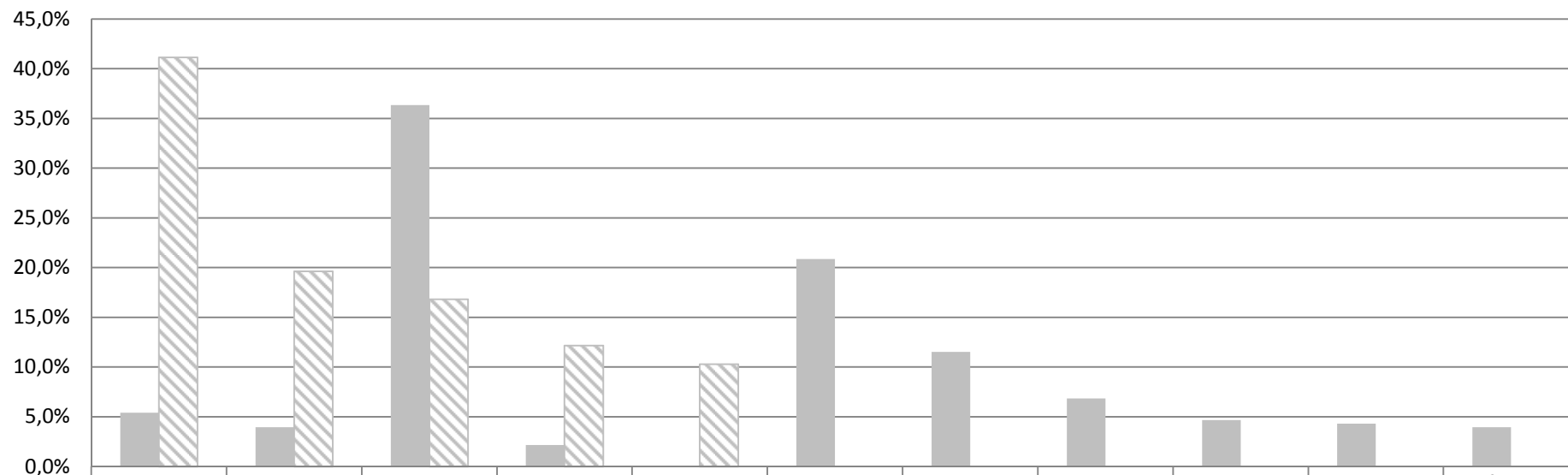
Teste Qui-Quadrado	
X ²	0,01%

QUESTÃO 9

Item 9						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
0	Em Branco	1	0,4%	0	0,0%	1
1	Tam	101	36,3%	18	16,8%	119
2	Gol	11	4,0%	21	19,6%	32
3	American Airlines	6	2,2%	13	12,1%	19
4	Lacsa	0	0,0%	11	10,3%	11
5	TAP	15	5,4%	44	41,1%	59
6	Aerolineas Argentinas	2	0,7%	0	0,0%	2
7	Air France	10	3,6%	0	0,0%	10
8	Alitalia	3	1,1%	0	0,0%	3
9	Qatar Airlines	1	0,4%	0	0,0%	1
10	Copa	6	2,2%	0	0,0%	6
11	Delta	10	3,6%	0	0,0%	10
12	Emirates	2	0,7%	0	0,0%	2
13	Iberia	13	4,7%	0	0,0%	13
14	Korean Airlines	2	0,7%	0	0,0%	2
15	Lan	19	6,8%	0	0,0%	19
16	Lufthansa	11	4,0%	0	0,0%	11
17	Pluna	32	11,5%	0	0,0%	32
18	Singapoure Airlines	12	4,3%	0	0,0%	12
19	South Africa Airways	2	0,7%	0	0,0%	2
20	Swiss	3	1,1%	0	0,0%	3
21	TAAG	5	1,8%	0	0,0%	5
22	Taca	3	1,1%	0	0,0%	3
23	United	8	2,9%	0	0,0%	8
Total		278	100,0%	107	100,0%	385

Item 9 – Dados Agrupados						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
5	TAP	15	5,4%	44	41,1%	59
2	Gol	11	4,0%	21	19,6%	32
1	Tam	101	36,3%	18	16,8%	119
3	AA	6	2,2%	13	12,1%	19
4	Lacsa	0	0,0%	11	10,3%	11
	Outros	58	20,9%	0	0,0%	58
17	Pluna	32	11,5%	0	0,0%	32
15	Lan	19	6,8%	0	0,0%	19
13	Iberia	13	4,7%	0	0,0%	13
18	Singapoure	12	4,3%	0	0,0%	12
16	Lufthansa	11	4,0%	0	0,0%	11
Total		278	100,0%	107	100,0%	385

Por qual empresa aérea irá viajar?



■ São Paulo

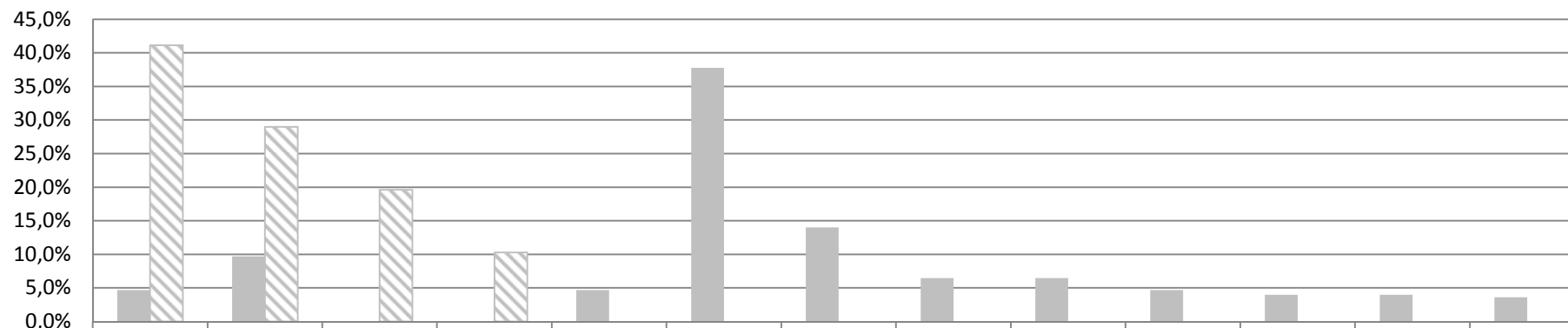
▨ Brasília

	TAP	Gol	Tam	AA	Lacs	Outros	Pluna	Lan	Iberia	Singapoure	Lufthansa
■ São Paulo	5,4%	4,0%	36,3%	2,2%	0,0%	20,9%	11,5%	6,8%	4,7%	4,3%	4,0%
▨ Brasília	41,1%	19,6%	16,8%	12,1%	10,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

QUESTÃO 10

Item 10						
	Opção	São Paulo		Brasília		Total
0	Em Branco	1	0,4%	0	0,0%	1
1	Assunção	13	4,7%	0	0,0%	13
2	Atlanta	6	2,2%	0	0,0%	6
3	Barcelona	7	2,5%	0	0,0%	7
4	Bariloche	2	0,7%	0	0,0%	2
5	Belo Horizonte	2	0,7%	0	0,0%	2
6	Bogotá	13	4,7%	5	4,7%	18
7	Buenos Aires	18	6,5%	0	0,0%	18
8	Cancun	1	0,4%	0	0,0%	1
9	Caracas	2	0,7%	0	0,0%	2
10	Catar	1	0,4%	0	0,0%	1
11	Chicago	0	0,0%	0	0,0%	0
12	Ciudad del Leste	1	0,4%	0	0,0%	1
13	Detroit	1	0,4%	0	0,0%	1
14	Dubai	2	0,7%	0	0,0%	2
15	Frankfurt	7	2,5%	0	0,0%	7
16	Houston	4	1,4%	0	0,0%	4
17	Johanesburgo	2	0,7%	0	0,0%	2
18	Lima	4	1,4%	0	0,0%	4
19	Lisboa	13	4,7%	44	41,1%	57
20	Londres	11	4,0%	0	0,0%	11
21	Los Angeles	1	0,4%	0	0,0%	1
22	Luanda	5	1,8%	0	0,0%	5
23	Madrid	18	6,5%	0	0,0%	18
24	Miami	27	9,7%	31	29,0%	58
25	Milão	9	3,2%	0	0,0%	9
26	Montevideo	39	14,0%	0	0,0%	39
27	Munique	11	4,0%	0	0,0%	11
28	Nova Iorque	6	2,2%	0	0,0%	6
29	Orlando	8	2,9%	0	0,0%	8
30	Panamá	6	2,2%	0	0,0%	6
31	Paris	10	3,6%	0	0,0%	10
32	Porto	2	0,7%	0	0,0%	2
33	Rio de Janeiro	2	0,7%	0	0,0%	2
34	Roma	3	1,1%	0	0,0%	3
35	Santiago	9	3,2%	0	0,0%	9
36	Singapura	5	1,8%	0	0,0%	5
37	Umala	1	0,4%	0	0,0%	1
38	Washington	2	0,7%	0	0,0%	2
39	Zurique	3	1,1%	0	0,0%	3

Destino do voo internacional a embarcar



■ São Paulo	4,7%	9,7%	0,0%	0,0%	4,7%	37,8%	14,0%	6,5%	6,5%	4,7%	4,0%	4,0%	3,6%
▨ Brasília	41,1%	29,0%	19,6%	10,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

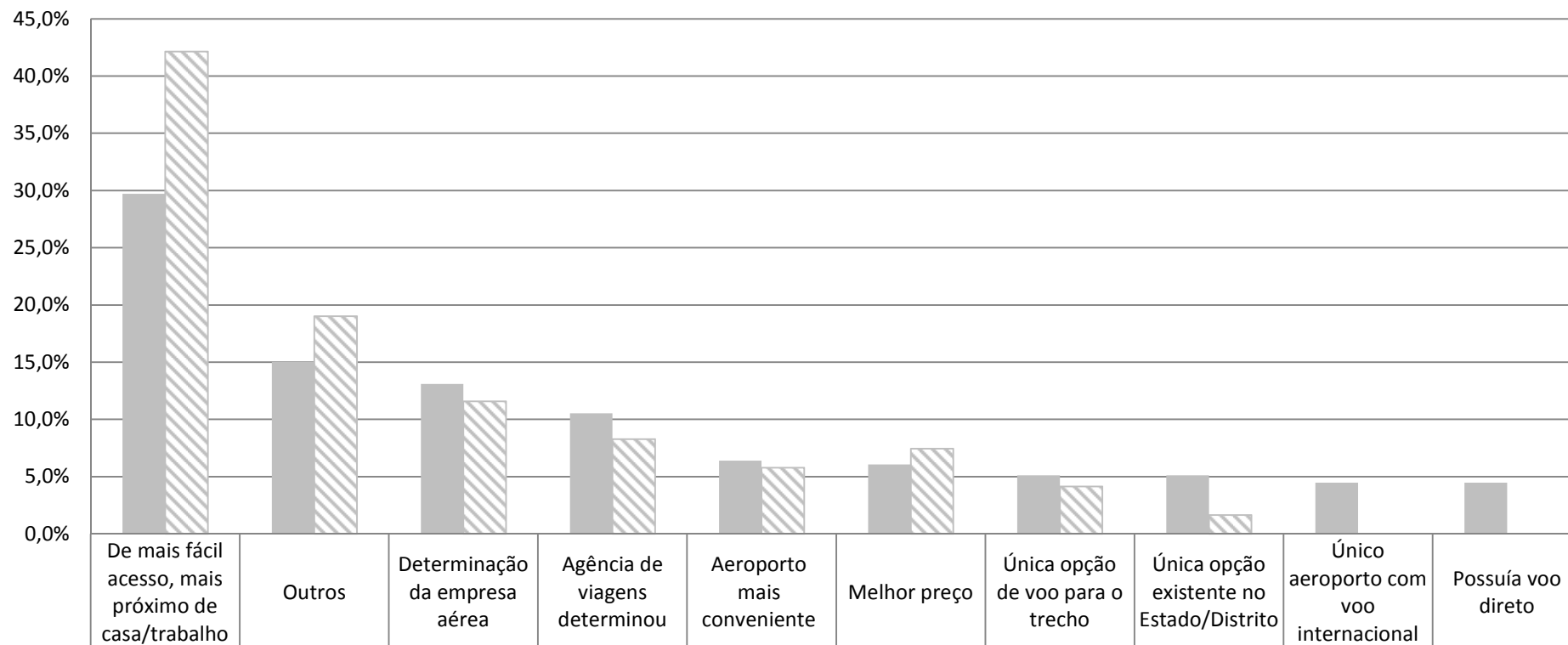
QUESTÃO 11

Item 11						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
0	Em Branco	1	0,4%	1	0,9%	2
1	De mais fácil acesso, mais próximo de casa/trabalho	93	33,5%	51	47,7%	144
2	Única opção existente no Estado/Distrito	16	5,8%	2	1,9%	18
3	Agência de viagens determinou	33	11,9%	10	9,3%	43
4	Não tinha opção de voo em outro aeroporto	2	0,7%	0	0,0%	2
5	Determinação da empresa aérea	41	14,7%	14	13,1%	55
6	Melhor preço	19	6,8%	9	8,4%	28
7	Falta de opção na cidade de origem	1	0,4%	4	3,7%	5
8	Única opção de voo disponível	5	1,8%	0	0,0%	5
9	Único aeroporto com voo internacional	14	5,0%	0	0,0%	14
10	Por confiar na segurança / ser um aeroporto mais conhecido	6	2,2%	0	0,0%	6
11	Familiares e amigos moram na cidade	2	0,7%	3	2,8%	5
12	Passagem foi comprada por terceiros	8	2,9%	0	0,0%	8
13	Possuía voo direto	14	5,0%	0	0,0%	14
14	Hábito / familiaridade com o aeroporto	5	1,8%	0	0,0%	5
15	Única opção de voo para o trecho	16	5,8%	5	4,7%	21
16	Aeroporto mais conveniente (mais voos, melhores horários, menor quantidade de escalas, voos mais rápidos)	20	7,2%	7	6,5%	27
17	Aeroporto de Guarulhos é mais seguro do que o de Buenos Aires	4	1,4%	0	0,0%	4
18	Por ter internet wi-fi gratis	1	0,4%	0	0,0%	1
19	Por confiar na cia aérea que só opera neste aeroporto	4	1,4%	0	0,0%	4
20	Inexistência de voos diretos em meu país	3	1,1%	0	0,0%	3
21	Por gostar do Brasil / aeroporto de Guarulhos	2	0,7%	0	0,0%	2
22	Prefere aeroporto de Viracopos	3	1,1%	0	0,0%	3
23	Por ter uma imigração com menores filas	0	0,0%	1	0,9%	1
24	Pelos funcionários do aeroporto serem cordiais, educados e dar bom atendimento	0	0,0%	3	2,8%	3
25	Aeroporto mais organizado e tranquilo	0	0,0%	4	3,7%	4
26	Prefere realizar conexões em aeroportos brasileiros por ser brasileiro(a)	0	0,0%	2	1,9%	2
27	Considera ser um aeroporto boa infraestrutura	0	0,0%	2	1,9%	2
28	Para conhecer o aeroporto	0	0,0%	2	1,9%	2
29	Prefere Guaruhos por ter mais acessibilidade/voos	0	0,0%	1	0,9%	1
Total		313	112,6%	121	113,1%	434

Item 11						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
1	De mais fácil acesso, mais próximo de casa/trabalho	93	29,7%	51	42,1%	144
	Outros	47	15,0%	23	19,0%	70
5	Determinação da empresa aérea	41	13,1%	14	11,6%	55
3	Agência de viagens determinou	33	10,5%	10	8,3%	43
16	Aeroporto mais conveniente	20	6,4%	7	5,8%	27
6	Melhor preço	19	6,1%	9	7,4%	28
15	Única opção de voo para o trecho	16	5,1%	5	4,1%	21
2	Única opção existente no Estado/Distrito	16	5,1%	2	1,7%	18
9	Único aeroporto com voo internacional	14	4,5%	0	0,0%	14
13	Possuía voo direto	14	4,5%	0	0,0%	14
Total		313	100,0%	121	100,0%	434

Teste Qui-Quadrado 11 – Dados Agrupados						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	De mais fácil acesso, mais próximo de casa/trabalho	93	51	144	104	40
5	Determinação da empresa aérea	41	14	55	40	15
3	Agência de viagens determinou	33	10	43	31	12
6	Melhor preço	19	9	28	20	8
16	Aeroporto mais conveniente	20	7	27	19	8
15	Única opção de voo para o trecho	16	5	21	15	6
2	Única opção existente no Estado/Distrito	16	2	18	13	5
9	Único aeroporto com voo internacional	14	0	14	10	4
13	Possuía voo direto	14	0	14	10	4
	Outros	47	23	70	50	20
Total		313	121	434	313	121

Quais os motivos para a escolha deste aeroporto para viajar



	De mais fácil acesso, mais próximo de casa/trabalho	Outros	Determinação da empresa aérea	Agência de viagens determinou	Aeroporto mais conveniente	Melhor preço	Única opção de voo para o trecho	Única opção existente no Estado/Distrito	Único aeroporto com voo internacional	Possuía voo direto
■ São Paulo	29,7%	15,0%	13,1%	10,5%	6,4%	6,1%	5,1%	5,1%	4,5%	4,5%
▨ Brasília	42,1%	19,0%	11,6%	8,3%	5,8%	7,4%	4,1%	1,7%	0,0%	0,0%

QUESTÃO 12

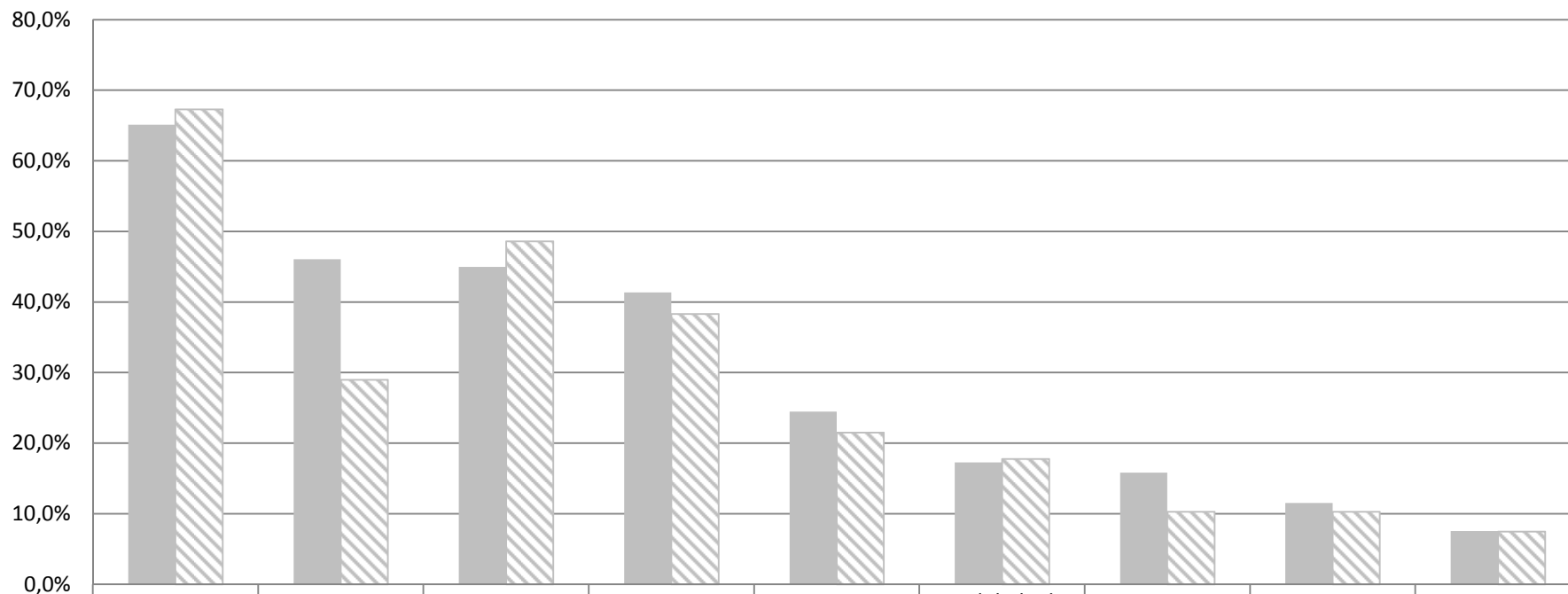
Item 12							
Opção		São Paulo		Brasília		Total	
0	Em Branco	72	25,9%	53	49,5%	125	10,8%
1	Facilidade de acesso ao aeroporto	181	65,1%	72	67,3%	253	21,9%
2	Preços das passagens serem mais baratas	115	41,4%	41	38,3%	156	13,5%
3	Amplas opções de lojas-lanchonetes	32	11,5%	11	10,3%	43	3,7%
4	Ter voos de conexão para o meu destino final	125	45,0%	52	48,6%	177	15,3%
5	O aeroporto ser atendido por uma companhia aérea originária de meu país	44	15,8%	11	10,3%	55	4,8%
6	Agilidade dos trâmites burocráticos (alfândega/imigração)	128	46,0%	31	29,0%	159	13,8%
7	Qualidade de atendimento e ampla variedade de itens do free-shop	48	17,3%	19	17,8%	67	5,8%
8	Ter empresa aérea que ofereça programas de milhagem	68	24,5%	23	21,5%	91	7,9%
9	Segurança operacional (aeroporto/cias aéreas)	3	1,1%	0	0,0%	3	0,3%
10	Cortesia, rapidez e bom atendimento dos funcionários aeroportuários e das cias aéreas	4	1,4%	2	1,9%	6	0,5%
11	Disponibilize wi-fi gratis	3	1,1%	0	0,0%	3	0,3%
12	Que tenha amplas opções de salas vips e que sejam acessíveis	1	0,4%	0	0,0%	1	0,1%
13	Que tenha agilidade da devolução das bagagens e instrumentos para facilite o carregamento, como carrinhos e esteiras	2	0,7%	0	0,0%	2	0,2%
14	Tenha hotel/alojamento dentro do aeroporto	1	0,4%	0	0,0%	1	0,1%
15	Que seja um aeroporto de tamanho menor, de fácil acessibilidade a pessoas com dificuldades de locomoção	1	0,4%	1	0,9%	2	0,2%
16	tenha atendimento 24h em lojas/restaurantes	1	0,4%	0	0,0%	1	0,1%
17	tenha estacionamento para carros por longa temporada	1	0,4%	0	0,0%	1	0,1%
18	ofereça opções de entretenimento	1	0,4%	0	0,0%	1	0,1%
19	ofereça banheiros limpos e em quantidade adequada	2	0,7%	0	0,0%	2	0,2%
20	Que o aeroporto seja bem sinalizado	1	0,4%	0	0,0%	1	0,1%
21	Aeroporto mais organizado e menos movimentado	0	0,0%	2	1,9%	2	0,2%
22	Tenha menor tempo de voo e/ou de escala	0	0,0%	2	1,9%	2	0,2%
23	Tenha voos diretos	0	0,0%	1	0,9%	1	0,1%
		762		268		1155	100,0%

Item 12						
Opção		São Paulo		Brasília		Total
1	Facilidade de acesso ao aeroporto	181	65,1%	72	67,3%	253
6	Agilidade dos trâmites burocráticos (alfândega/imigração)	128	46,0%	31	29,0%	159
4	Ter voos de conexão para o meu destino final	125	45,0%	52	48,6%	177
2	Preços das passagens serem mais baratas	115	41,4%	41	38,3%	156
8	Ter empresa aérea que ofereça programas de milhagem	68	24,5%	23	21,5%	91
7	Qualidade de atendimento e ampla variedade de itens do free-shop	48	17,3%	19	17,8%	67
5	Ter companhia aérea originária de meu país	44	15,8%	11	10,3%	55
3	Amplas opções de lojas-lanchonetes	32	11,5%	11	10,3%	43
	Outros	21	7,6%	8	7,5%	29

Teste Qui-Quadrado 12 – Dados Agrupados						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	Facilidade de acesso ao aeroporto	181	72	253	187	66
4	Ter voos de conexão para o meu destino final	125	52	177	131	46
6	Agilidade dos trâmites burocráticos (alfândega/imigração)	128	31	159	118	41
2	Preços das passagens serem mais baratas	115	41	156	115	41
8	Ter empresa aérea que ofereça programas de milhagem	68	23	91	67	24
7	Qualidade de atendimento e ampla variedade de itens do free-shop	48	19	67	50	17
5	Ter companhia aérea originária de meu país	44	11	55	41	14
3	Amplas opções de lojas-lanchonetes	32	11	43	32	11
	Outros	21	8	29	21	8
Total		762	268	1030	762	268

Teste Qui-Quadrado	
X ²	57,68%

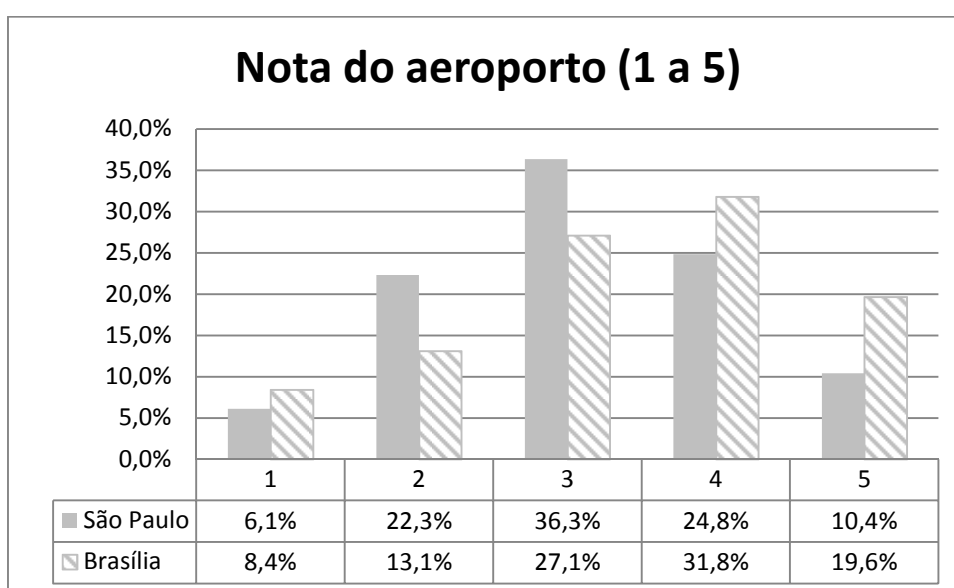
Opções que levam a dar preferência a um aeroporto internacional



■ São Paulo	65,1%	46,0%	45,0%	41,4%	24,5%	17,3%	15,8%	11,5%	7,6%
▨ Brasília	67,3%	29,0%	48,6%	38,3%	21,5%	17,8%	10,3%	10,3%	7,5%

QUESTÃO 13

Item 13				
Opção	São Paulo		Brasília	
1	17	6,1%	9	8,4%
2	62	22,3%	14	13,1%
3	101	36,3%	29	27,1%
4	69	24,8%	34	31,8%
5	29	10,4%	21	19,6%
Total	278	100,00%	107	100,00%



Teste Qui-Quadrado 13					
Opção	São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	17	9	26	19	7
2	62	14	76	55	21
3	101	29	130	94	36
4	69	34	103	74	29
5	29	21	50	36	14
Total	278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	1,52%

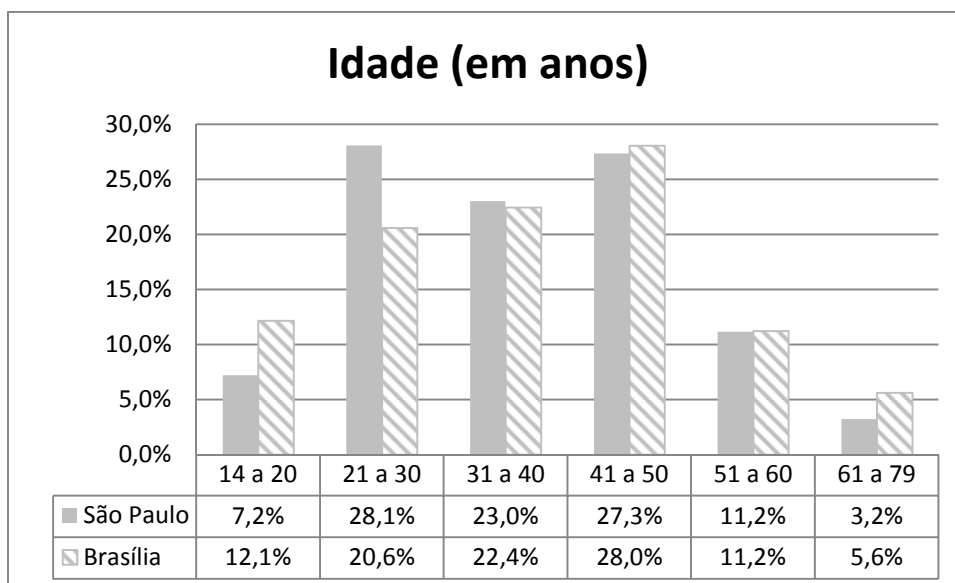
DADOS SOCIOECONÔMICOS

QUESTÃO I

Item I				
Idade	São Paulo		Brasília	
14	0	0,0%	1	0,9%
15	3	1,1%	1	0,9%
16	0	0,0%	1	0,9%
17	1	0,4%	2	1,9%
18	2	0,7%	2	1,9%
19	5	1,8%	1	0,9%
20	9	3,2%	5	4,7%
21	6	2,2%	1	0,9%
22	7	2,5%	3	2,8%
23	7	2,5%	7	6,5%
24	4	1,4%	2	1,9%
25	6	2,2%	2	1,9%
26	4	1,4%	3	2,8%
27	10	3,6%	1	0,9%
28	13	4,7%	1	0,9%
29	10	3,6%	1	0,9%
30	11	4,0%	1	0,9%
31	4	1,4%	3	2,8%
32	3	1,1%	5	4,7%
33	10	3,6%	0	0,0%
34	4	1,4%	2	1,9%
35	4	1,4%	3	2,8%
36	7	2,5%	2	1,9%
37	6	2,2%	3	2,8%
38	13	4,7%	3	2,8%
39	3	1,1%	1	0,9%
40	10	3,6%	2	1,9%
41	5	1,8%	1	0,9%
42	3	1,1%	4	3,7%
43	8	2,9%	4	3,7%
44	7	2,5%	3	2,8%
45	7	2,5%	5	4,7%
46	13	4,7%	3	2,8%
47	7	2,5%	5	4,7%
48	10	3,6%	3	2,8%
49	9	3,2%	0	0,0%
50	7	2,5%	2	1,9%
51	4	1,4%	0	0,0%

52	5	1,8%	3	2,8%
53	5	1,8%	3	2,8%
54	3	1,1%	1	0,9%
55	3	1,1%	0	0,0%
56	3	1,1%	0	0,0%
57	2	0,7%	2	1,9%
58	4	1,4%	2	1,9%
59	1	0,4%	1	0,9%
60	1	0,4%	0	0,0%
61	0	0,0%	1	0,9%
62	2	0,7%	0	0,0%
63	0	0,0%	0	0,0%
64	1	0,4%	1	0,9%
65	3	1,1%	1	0,9%
66	0	0,0%	1	0,9%
67	0	0,0%	0	0,0%
68	0	0,0%	0	0,0%
69	0	0,0%	1	0,9%
70	0	0,0%	0	0,0%
71	1	0,4%	0	0,0%
72	0	0,0%	0	0,0%
73	0	0,0%	1	0,9%
74	0	0,0%	0	0,0%
75	0	0,0%	0	0,0%
76	1	0,4%	0	0,0%
77	0	0,0%	0	0,0%
78	0	0,0%	0	0,0%
79	1	0,4%	0	0,0%
Total	278	100,0%	107	100,0%

Item I – Dados Agrupados				
Idade	São Paulo		Brasília	
14 a 20	20	7,2%	13	12,1%
21 a 30	78	28,1%	22	20,6%
31 a 40	64	23,0%	24	22,4%
41 a 50	76	27,3%	30	28,0%
51 a 60	31	11,2%	12	11,2%
61 a 79	9	3,2%	6	5,6%
Total	278	100,0%	107	100,0%

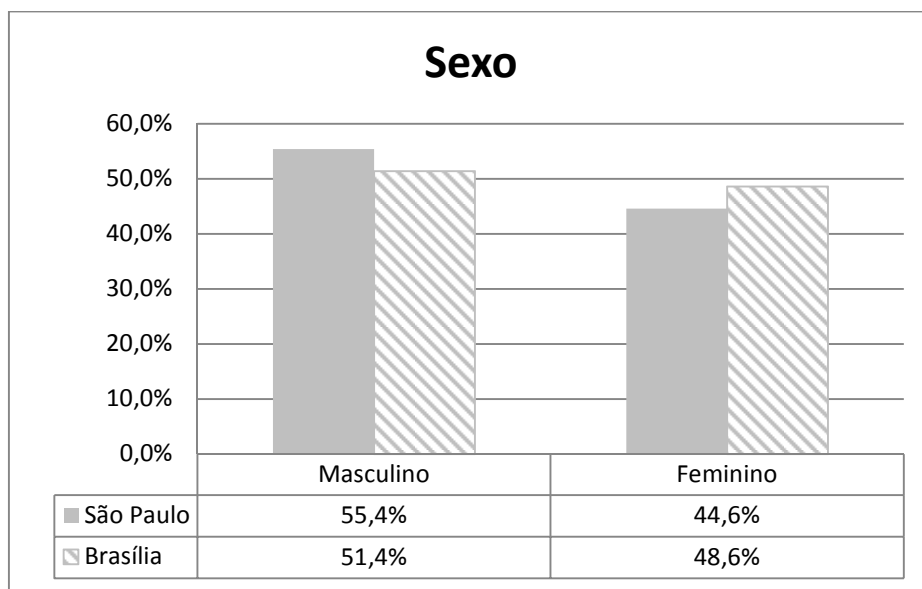


Teste Qui-Quadrado I – Dados Agrupados					
Idade	São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
14 a 20	20	13	33	24	9
21 a 30	78	22	100	72	28
31 a 40	64	24	88	64	24
41 a 50	76	30	106	77	29
51 a 60	31	12	43	31	12
61 a 79	9	6	15	11	4
Total	278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	41,28%

QUESTÃO 2

Item II					
Opção		São Paulo		Brasília	
1	Masculino	154	55,4%	55	51,4%
2	Feminino	124	44,6%	52	48,6%
Total		278	100,0%	107	100,0%

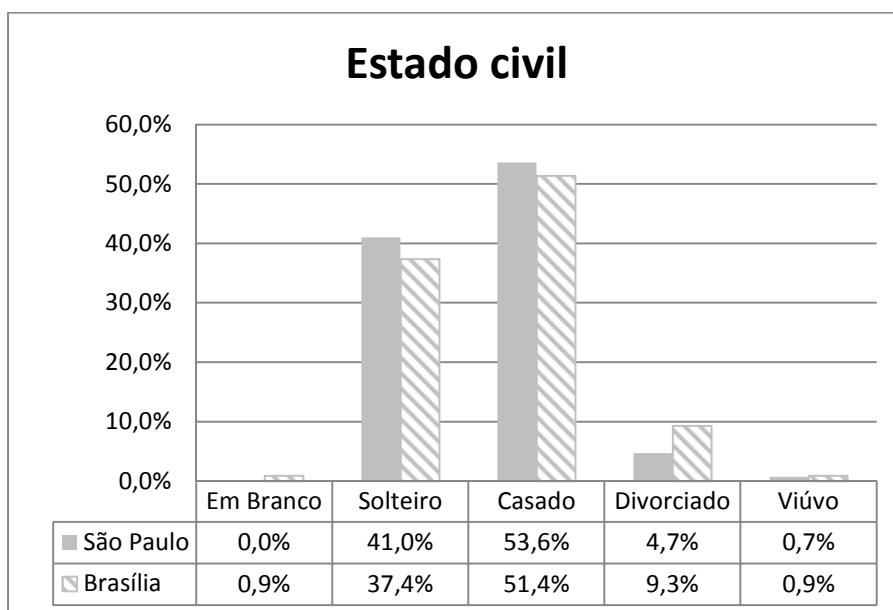


Teste Qui-Quadrado II						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
1	Masculino	154	55	209	151	58
2	Feminino	124	52	176	127	49
Total		278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	48,10%

QUESTÃO 3

Item III					
Opção		São Paulo		Brasília	
0	Em Branco	0	0,0%	1	0,9%
1	Solteiro	114	41,0%	40	37,4%
2	Casado	149	53,6%	55	51,4%
3	Divorciado	13	4,7%	10	9,3%
4	Viúvo	2	0,7%	1	0,9%
Total		278	100,0%	107	100,0%

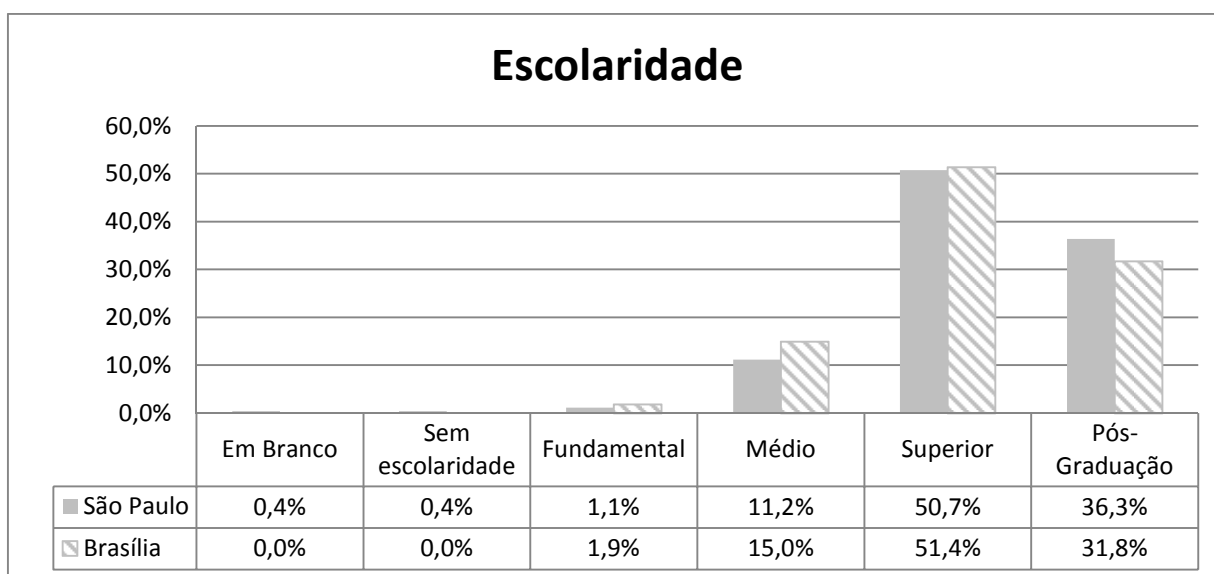


Teste Qui-Quadrado III						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
0	Em Branco	0	1	1	1	0
1	Solteiro	114	40	154	111	43
2	Casado	149	55	204	147	57
3	Divorciado	13	10	23	17	6
4	Viúvo	2	1	3	2	1
Total		278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	21,56%

QUESTÃO 4

Item IV					
Opção		São Paulo		Brasília	
0	Em Branco	1	0,4%	0	0,0%
1	Sem escolaridade	1	0,4%	0	0,0%
2	Fundamental	3	1,1%	2	1,9%
3	Médio	31	11,2%	16	15,0%
4	Superior	141	50,7%	55	51,4%
5	Pós-Graduação	101	36,3%	34	31,8%
Total		278	100,0%	107	100,0%



Teste Qui-Quadrado IV						
Opção		São Paulo	Brasília	Total	Esperado SP	Esperado BSB
0	Em Branco	1	0	1	1	0
1	Sem escolaridade	1	0	1	1	0
2	Fundamental	3	2	5	4	1
3	Médio	31	16	47	34	13
4	Superior	141	55	196	142	54
5	Pós-Graduação	101	34	135	97	38
Total		278	107	385	278	107

Teste Qui-Quadrado	
X ²	77,34%

APÊNDICE V – VALIDAÇÃO DO QUESTIONÁRIO AHP

Universidade de Brasília – Programa de Pós-Graduação em Transportes Questionário 2 - Identificação de Fatores de Estímulo a Descentralização de Voos

Marque **SIM** para fatores que estimulam e **NÃO** para fatores sem significância para a criação de voos internacionais em aeroportos fora do eixo Rio de Janeiro – São Paulo.

Caso deseje, cite fator(es) não contemplado(s) no questionário.

Elemento		Fator	Sim	Não
Demanda		Existência de Polo Industrial nas Imediações do aeroporto		
		Região em que se localiza o aeroporto ter elevado PIB		
		Existência de um aeroporto com capacidade operacional ociosa		
		Companhia aérea oferecer passagens a preços módicos		
		Região possuir elevada densidade populacional		
		Companhia aérea que irá operar oferecer programas de milhagem		
		Menor tempo total de viagem para o passageiro		
Infraestrutura Aeroportuária	Lado Ar	Capacidade de Pistas e Pátios		
		Existência de Pontes de Embarque		
		Localidade possui ampla rede de fornecedores		
		Baixos custos de operação no aeroporto		
	Lado Terra	Disponibilização de wi-fi grátis		
		Existência de aeroshopping		
		Amplo Estacionamento no aeroporto		
		Free-shop amplo, variado e com bom atendimento		
	Facilidade de Acesso ao Aeroporto	Aeroporto possuir guichês amplos e numerosos		
		Aeroporto ser servido por sistema de transporte público (por ônibus, van, trem ou metrô) amplo e eficiente		
		Ter fácil acessibilidade viária (ser servido por amplas ruas e ou rodovias de acesso)		
	Agilidade nos trâmites burocráticos	Ser servido por inúmeros voos domésticos (capilaridade de voos)		
		Possui imigração, alfândega e vigilância agropecuária rápida, eficiente e eficaz		
Estímulos governamentais		Promoção de ações turísticas para captação de voos internacionais		
		Concessão de subvenção econômica para empresas aéreas se instalarem e operarem voos internacionais		
		Existência de políticas de restrição ao uso de aeroportos centrais saturados		
		Flexibilização dos Acordos de Serviços Aéreos de forma a extinguir as restrições de quantidade de voos e tipo de avião empregado		
Aeroporto ser hub		Nacional		
		Regional		

Outros (se preciso, utilize o verso da folha):

APÊNDICE VI – QUESTIONÁRIO AHP APLICADO EM WORD

Formulário de Respostas - Questionário AHP

Tendo como base os elementos que constam no arquivo **AHP** enviado em anexo, preencha no espaço **PESO** (em escala de 1 a 9) as comparações abaixo preenchendo **SOMENTE** espaços da opção que considerar mais importante para atingir o objetivo buscado pela pesquisa (hierarquizar fatores que contribuem para descentralizar voos internacionais de passageiros no Brasil). Exemplos de como preencher podem ser visualizados a seguir:

Exemplo 1:

<i>Peso</i>	<i>Item</i>	<i>Item</i>	<i>Peso</i>
<i>1</i>	<i>Baixos custos operacionais do aeroporto</i>	<i>Existência de Ampla Rede Local de Fornecedores</i>	<i>1</i>

OBS: Nesse exemplo a opção “Baixos custos operacionais do aeroporto” é tão importante quanto a “Existência de Ampla Rede Local de Fornecedores” para atingir o objetivo desejado (descentralizar voos internacionais de passageiros no Brasil).

Exemplo 2:

<i>Peso</i>	<i>Item</i>	<i>Item</i>	<i>Peso</i>
<i>x</i>	<i>Terminal de Passageiros (lado terra)</i>	<i>Demanda</i>	<i>5</i>

OBS2: Neste caso a opção “Demanda” é muito mais importante do que a opção “Terminal de Passageiros” para atingir o objetivo desejado (descentralizar voos internacionais de passageiros no Brasil).

➔ Reforça-se que a escala de 1 a 9 significa:

<i>Peso</i>	<i>Significado</i>	<i>Peso</i>	<i>Significado</i>
<i>1</i>	<i>Igualmente Importante</i>	<i>5</i>	<i>Muito Mais Importante</i>
<i>2</i>	<i>Intermediário entre 1 e 3</i>	<i>6</i>	<i>Intermediário entre 5 e 7</i>
<i>3</i>	<i>Pouco Mais Importante</i>	<i>7</i>	<i>Bastante Importante</i>
<i>4</i>	<i>Intermediário entre 3 e 4</i>	<i>8</i>	<i>Intermediário entre 7 e 9</i>
		<i>9</i>	<i>Extremamente Mais Importante</i>

1. ESTÍMULOS GOVERNAMENTAIS

Peso	Item	Item	Peso
	Ações Turísticas para Captação de Voos Internacionais	Redução de Impostos Estaduais/Locais sobre a aviação civil	
	Ações Turísticas para Captação de Voos Internacionais	Concessão de Subvenção Econômica	
	Ações Turísticas para Captação de Voos Internacionais	Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais	
	Ações Turísticas para Captação de Voos Internacionais	Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos	
	Redução de Impostos Estaduais/Locais sobre a aviação civil	Concessão de Subvenção Econômica	
	Redução de Impostos Estaduais/Locais sobre a aviação civil	Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais	
	Redução de Impostos Estaduais/Locais sobre a aviação civil	Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos	
	Concessão de Subvenção Econômica	Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais	
	Concessão de Subvenção Econômica	Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos	
	Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais	Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos	

2. DEMANDA

Peso	Item	Item	Peso
	Existência de Parcerias Comerciais (codeshare, programas de milhagem)	Elevado PIB Local	
	Existência de Parcerias Comerciais (codeshare, programas de milhagem)	Ter Polo Industrial nas Imediações do Aeroporto	
	Existência de Parcerias Comerciais (codeshare, programas de milhagem)	Menor tempo total de viagem	
	Existência de Parcerias Comerciais (codeshare, programas de milhagem)	Elevada Densidade Populacional nas Imediações do Aeroporto	
	Elevado PIB Local	Ter Polo Industrial nas Imediações do Aeroporto	
	Elevado PIB Local	Menor tempo total de viagem	
	Elevado PIB Local	Elevada Densidade Populacional nas Imediações do Aeroporto	
	Ter Polo Industrial nas Imediações do Aeroporto	Menor tempo total de viagem	
	Ter Polo Industrial nas Imediações do Aeroporto	Elevada Densidade Populacional nas Imediações do Aeroporto	
	Menor tempo total de viagem	Elevada Densidade Populacional nas Imediações do Aeroporto	

3. INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (LADO AR)

Peso	Item	Item	Peso
	Baixos custos operacionais do aeroporto	Existência de Ampla Rede Local de Fornecedores	
	Baixos custos operacionais do aeroporto	Capacidade de Pistas e Pátios para Receber aeronaves de maior porte	
	Baixos custos operacionais do aeroporto	Existência de Ociosidade Operacional no Aeroporto	
	Baixos custos operacionais do aeroporto	Existência de Pontes de Embarque	
	Existência de Ampla Rede Local de Fornecedores	Capacidade de Pistas e Pátios para Receber aeronaves de maior porte	
	Existência de Ampla Rede Local de Fornecedores	Existência de Ociosidade Operacional no Aeroporto	
	Existência de Ampla Rede Local de Fornecedores	Existência de Pontes de Embarque	
	Capacidade de Pistas e Pátios para Receber aeronaves de maior porte	Existência de Ociosidade Operacional no Aeroporto	
	Capacidade de Pistas e Pátios para Receber aeronaves de maior porte	Existência de Pontes de Embarque	
	Existência de Ociosidade Operacional no Aeroporto	Existência de Pontes de Embarque	

4. TERMINAL DE PASSAGEIROS (LADO TERRA)

Peso	Item	Item	Peso
	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque dos Passageiros	
	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Grande Número de Balcões de Check-in	
	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Aeroporto ter Free-Shop Amplo, Variado e com Bom Atendimento	
	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Existência de Aeroshopping	
	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Ter Amplo Estacionamento	
	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque dos Passageiros	Grande Número de Balcões de Check-in	
	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque dos Passageiros	Aeroporto ter Free-Shop Amplo, Variado e com Bom Atendimento	
	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque dos Passageiros	Existência de Aeroshopping	
	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque dos Passageiros	Ter Amplo Estacionamento	
	Grande Número de Balcões de Check-in	Aeroporto ter Free-Shop Amplo, Variado e com Bom Atendimento	
	Grande Número de Balcões de Check-in	Existência de Aeroshopping	
	Grande Número de Balcões de Check-in	Ter Amplo Estacionamento	
	Aeroporto ter Free-Shop Amplo, Variado e com Bom Atendimento	Existência de Aeroshopping	
	Aeroporto ter Free-Shop Amplo, Variado e com Bom Atendimento	Ter Amplo Estacionamento	
	Existência de Aeroshopping	Ter Amplo Estacionamento	

5. FACILIDADE DE ACESSO AO AEROPORTO

Peso	Item	Item	Peso
	Aeroporto ser Hub para Voos Domésticos	Aeroporto Ser Servido por Amplo e Eficiente Serviço de Transporte Público	
	Aeroporto ser Hub para Voos Domésticos	Aeroporto Ter Fácil Acessibilidade Viária (rodovias, autoestradas)	
	Aeroporto Ser Servido por Amplo e Eficiente Serviço de Transporte Público	Aeroporto Ter Fácil Acessibilidade Viária (rodovias, autoestradas)	

6. HIERARQUIZAÇÃO DAS OPÇÕES DISPONIBILIZADAS ANTERIORMENTE.

Peso	Item	Item	Peso
	Estímulos Governamentais	Demanda	
	Estímulos Governamentais	Infraestrutura Aeroportuária (lado ar)	
	Estímulos Governamentais	Terminal de Passageiros (lado terra)	
	Estímulos Governamentais	Facilidade de Acesso ao Aeroporto	
	Demanda	Infraestrutura Aeroportuária (lado ar)	
	Demanda	Terminal de Passageiros (lado terra)	
	Demanda	Facilidade de Acesso ao Aeroporto	
	Infraestrutura Aeroportuária (lado ar)	Terminal de Passageiros (lado terra)	
	Infraestrutura Aeroportuária (lado ar)	Facilidade de Acesso ao Aeroporto	
	Terminal de Passageiros (lado terra)	Facilidade de Acesso ao Aeroporto	

Exemplo - Como responder o questionário

* Item "Terminal de Passageiros (Lado Terra), arquivo AHP

4. Terminal de Passageiros (Lado Terra)
+ Importante

Extremamente Mais Importante ← Igualmente Importante → Extremamente Mais Importante

Estrutura Adequada da Alfândega e da Imigração 9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque

Estrutura Adequada da Alfândega e da Imigração 9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 Grande número de Balcões de Check-in

Estrutura Adequada da Alfândega e da Imigração 9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 Free-Shop Amplo, Variado e com Bom Atendimento

Estrutura Adequada da Alfândega e da Imigração 9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 Existência de Aeroshopping

Estrutura Adequada da Alfândega e da Imigração 9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 Ampla Estacionamento

*Com as respostas dadas acima, deve-se responder a opção Terminal de Passageiros (Lado Terra) do "Formulário para resposta on-line" da seguinte forma:

4. TERMINAL DE PASSAGEIROS (LADO TERRA)

Peso	Item	Item	Peso
x	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque dos Passageiros	4
x	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Grande Número de Balcões de Check-in	2
1	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Aeroporto ter Free-Shop Amplo, Variado e com Bom Atendimento	1
4	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Existência de Aeroshopping	x
7	Estrutura Adequada de Alfândega e Imigração	Ter Ampla Estacionamento	x

APÊNDICE VII- QUESTIONÁRIO AHP APLICADO VERSÃO IMPRESSA

Hierarquização dos fatores que influenciam na descentralização de voos internacionais no Brasil

ESCALA - GRAU DE IMPORTÂNCIA

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Igualmente Importante		Pouco Mais Importante		Muito Mais Importante		Bastante Importante		Extremamente Mais Importante

1. Estímulos Governamentais

+ Importante

- Importante

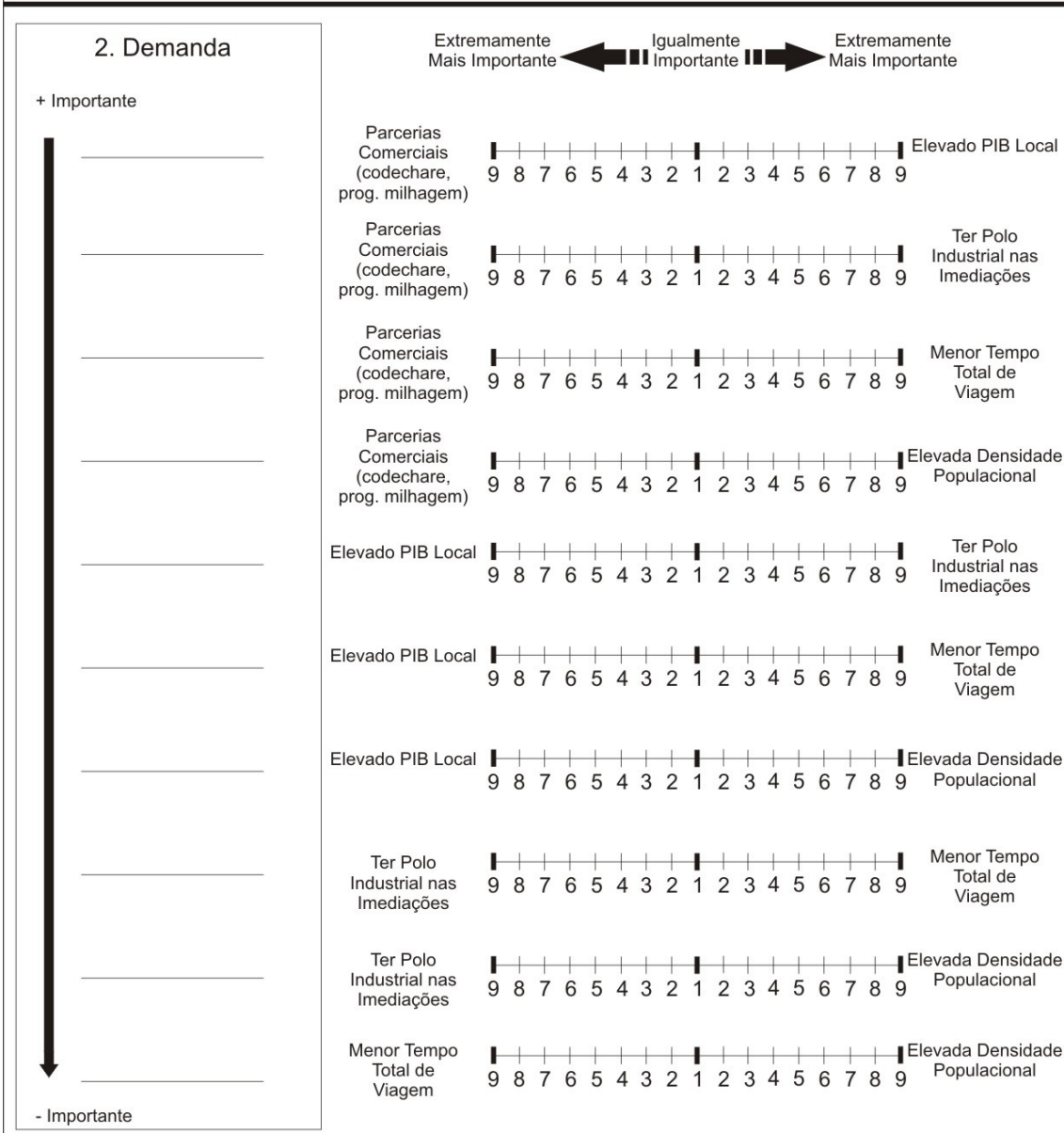
Extremamente Mais Importante ← Igualmente Importante → Extremamente Mais Importante

<p>Ações Turísticas P/ Captação de Voos Internacionais</p> <p>Ações Turísticas P/ Captação de Voos Internacionais</p> <p>Ações Turísticas P/ Captação de Voos Internacionais</p> <p>Ações Turísticas P/ Captação de Voos Internacionais</p> <p>Redução de Impostos Est./Munic. Sobre a Aviação</p> <p>Redução de Impostos Est./Munic. Sobre a Aviação</p> <p>Redução de Impostos Est./Munic. Sobre a Aviação</p> <p>Concessão de Subvenção Econômica</p> <p>Concessão de Subvenção Econômica</p> <p>Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais</p>	<p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>9 8 7 6 5 4 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p>	<p>Redução de Impostos Est./Munic. Sobre a Aviação</p> <p>Concessão de Subvenção Econômica</p> <p>Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais</p> <p>Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos</p> <p>Concessão de Subvenção Econômica</p> <p>Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais</p> <p>Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos</p> <p>Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais</p> <p>Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos</p>
---	---	---

Hierarquização dos fatores que influenciam na descentralização de voos internacionais no Brasil

ESCALA - GRAU DE IMPORTÂNCIA

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Igualmente Importante		Pouco Mais Importante		Muito Mais Importante		Bastante Importante		Extremamente Mais Importante




Hierarquização dos fatores que influenciam na descentralização de voos internacionais no Brasil

ESCALA - GRAU DE IMPORTÂNCIA

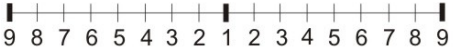
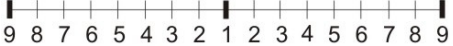
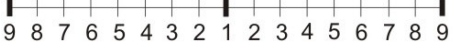
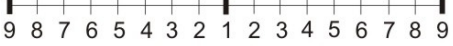
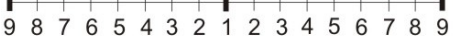


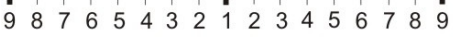
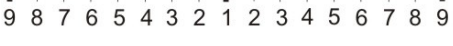
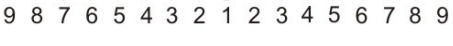
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Igualmente Importante		Pouco Mais Importante		Muito Mais Importante		Bastante Importante		Extremamente Mais Importante

3. Infraestrutura Aeroportuária (Lado ar)
+ Importante



- Importante

Extremamente Mais Importante ← Igualmente Importante → Extremamente Mais Importante

Baixos Custos Operacionais		Ampla Rede Local de Fornecedores
Baixos Custos Operacionais		Capacidade de Pistas e Pátios
Baixos Custos Operacionais		Existência de Ociosidade Operacional
Baixos Custos Operacionais		Existência de Pontes de Embarque
Ampla Rede Local de Fornecedores		Capacidade de Pistas e Pátios
Ampla Rede Local de Fornecedores		Existência de Ociosidade Operacional
Ampla Rede Local de Fornecedores		Existência de Pontes de Embarque
Capacidade de Pistas e Pátios		Existência de Ociosidade Operacional
Capacidade de Pistas e Pátios		Existência de Pontes de Embarque
Existência de Ociosidade Operacional		Existência de Pontes de Embarque

Hierarquização dos fatores que influenciam na descentralização de voos internacionais no Brasil

ESCALA - GRAU DE IMPORTÂNCIA

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Igualmente Importante		Pouco Mais Importante		Muito Mais Importante		Bastante Importante		Extremamente Mais Importante

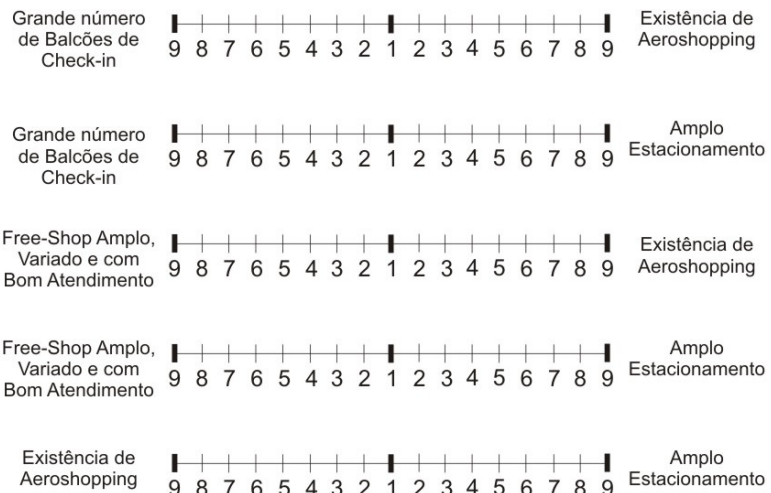
4. Terminal de Passageiros (Lado Terra)

+ Importante

A vertical scale with a downward-pointing arrow, indicating that the top is more important and the bottom is less important.

- Importante

Extremamente Mais Importante ← Igualmente Importante → Extremamente Mais Importante



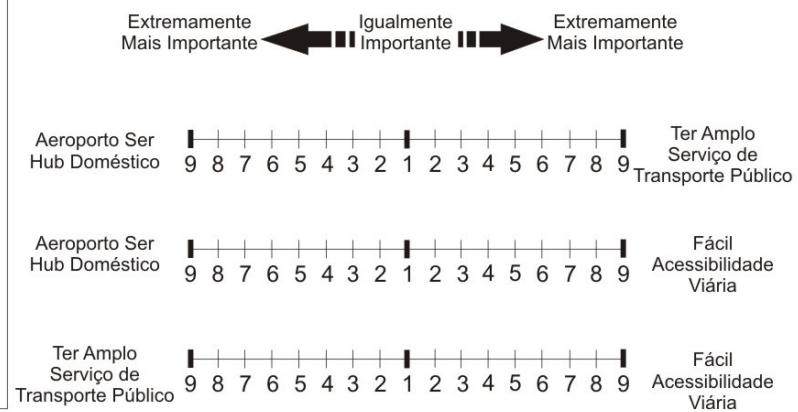
Hierarquização dos fatores que influenciam na descentralização de voos internacionais no Brasil

ESCALA - GRAU DE IMPORTÂNCIA

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Igualmente Importante		Pouco Mais Importante		Muito Mais Importante		Bastante Importante		Extremamente Mais Importante

5. Facilidade de Acesso ao Aeroporto
+ Importante

- Importante



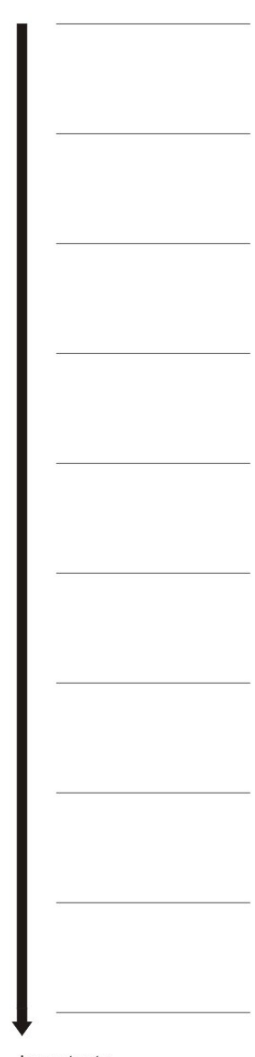
Hierarquização dos fatores que influenciam na descentralização de voos internacionais no Brasil

ESCALA - GRAU DE IMPORTÂNCIA

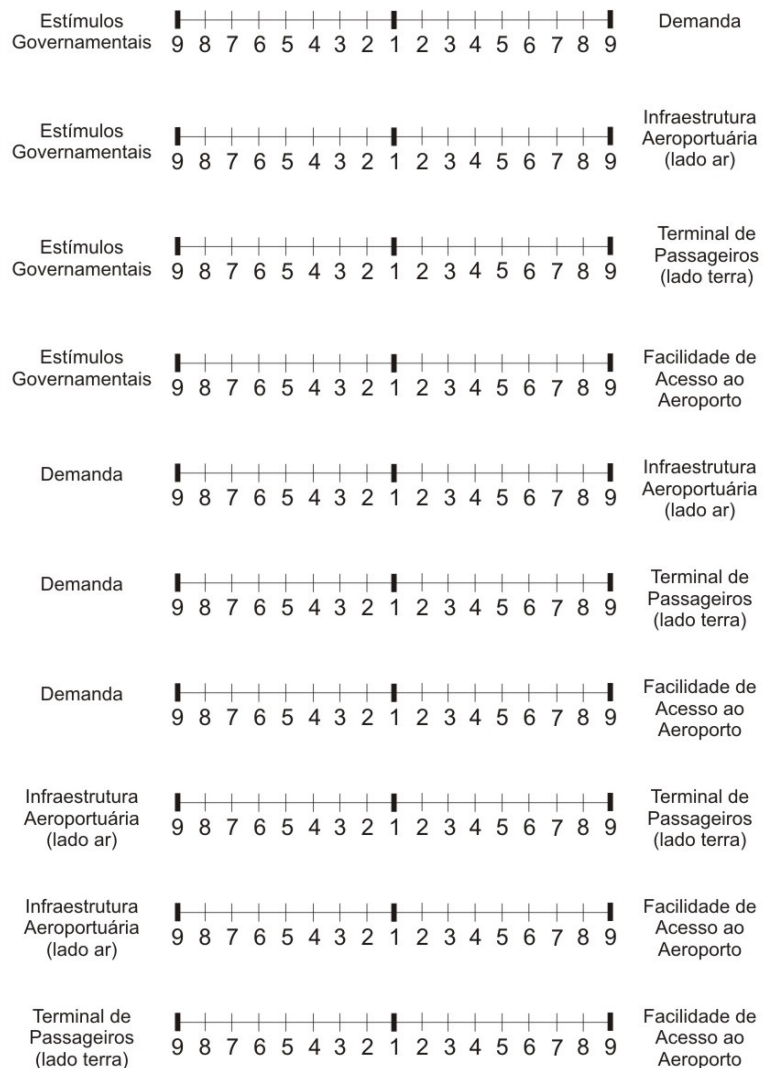
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Igualmente Importante		Pouco Mais Importante		Muito Mais Importante		Bastante Importante		Extremamente Mais Importante

6. Fatores para a Descentralização

+ Importante



Extremamente Mais Importante ← Igualmente Importante → Extremamente Mais Importante



**APÊNDICE VIII – RESPOSTAS DE TODOS OS ENTREVISTADOS INDIVIDUALMENTE OBSERVADOS
POR GRUPOS**

Profissionais	Gov 1	Gov 2	Gov 3	Gov 4	Pri 5	Pri 6	Pri 7	Acd 8	Acd 9	Acd 10	Acd 11
Peso dos Critérios											
Estímulos Governamentais	0,389	0,171	0,175	0,076	0,030	0,178	0,042	0,251	0,028	0,037	0,061
Demanda	0,389	0,491	0,530	0,422	0,621	0,529	0,475	0,500	0,457	0,541	0,124
Infraestrutura Aeroportuária (lado ar)	0,115	0,103	0,098	0,158	0,107	0,136	0,226	0,057	0,216	0,204	0,391
Terminal de Passageiros (lado terra)	0,054	0,174	0,051	0,158	0,185	0,111	0,091	0,102	0,216	0,078	0,391
Facilidade de Acesso ao Aeroporto	0,054	0,061	0,146	0,187	0,057	0,047	0,166	0,090	0,085	0,140	0,033
Nível de Inconsistência	0,03	0,08	0,06	0,00685	0,10	0,10	0,07	0,08	0,07	0,09	0,03

APÊNDICE IX – RESPOSTAS DE TODOS OS ENTREVISTADOS INDIVIDUALMENTE OBSERVANDO TODOS OS ITENS ANALISADOS

Profissionais	Gov 1	Gov 2	Gov 3	Gov 4	Pri 5	Pri 6	Pri 7	Acd 8	Acd 9	Acd 10	Acd 11
Peso dos Subcritérios - Demanda											
Ter Polo Industrial nas Imediações	0,275	0,053	0,061	0,124	0,260	0,108	0,150	0,166	0,306	0,143	0,512
Elevado PIB Local	0,525	0,619	0,230	0,465	0,550	0,490	0,452	0,138	0,423	0,293	0,246
Facilidades de Parcerias Comerciais (Codeshare, Programas de Milhagens)	0,048	0,167	0,107	0,101	0,031	0,266	0,042	0,040	0,034	0,061	0,062
Elevada Densidade Populacional	0,078	0,049	0,425	0,258	0,111	0,055	0,288	0,219	0,152	0,467	0,043
Menor Tempo Total de Viagem	0,075	0,111	0,177	0,052	0,048	0,081	0,068	0,437	0,085	0,036	0,137
Nível de Inconsistência	0,07	0,07	0,04	0,00926	0,09	0,09	0,04	0,05	0,10	0,10	0,02
Peso dos Subcritérios - Infraestrutura Aeroportuária (lado ar)											
Profissionais	Gov 1	Gov 2	Gov 3	Gov 4	Pri 5	Pri 6	Pri 7	Acd 8	Acd 9	Acd 10	Acd 11
Capacidade de Pistas e Pátios	0,522	0,266	0,242	0,328	0,492	0,062	0,401	0,204	0,569	0,598	0,515
Existência de Pontes de Embarque	0,033	0,099	0,051	0,061	0,127	0,085	0,127	0,063	0,050	0,062	0,063
Ampla Rede Local de Fornecedores	0,048	0,170	0,089	0,158	0,028	0,051	0,071	0,058	0,041	0,039	0,115
Baixos Custos de Operação do Aeroporto	0,115	0,373	0,180	0,124	0,057	0,555	0,363	0,494	0,227	0,145	0,267
Aeroporto com Ociosidade em sua Capacidade Operacional	0,281	0,093	0,438	0,328	0,296	0,248	0,039	0,181	0,112	0,155	0,039
Nível de Inconsistência	0,08	0,09	0,08	0,00567	0,10	0,10	0,05	0,01	0,09	0,10	0,03

Profissionais	Gov 1	Gov 2	Gov 3	Gov 4	Pri 5	Pri 6	Pri 7	Acd 8	Acd 9	Acd 10	Acd 11
Peso dos Subcritérios - Terminal de Passageiros (lado terra)											
Ampla Área Disponível para Embarque e Desembarque	0,486	0,123	0,169	0,266	0,176	0,092	0,374	0,207	0,248	0,457	0,257
Existência de Aeroshopping	0,078	0,050	0,056	0,070	0,023	0,104	0,032	0,080	0,041	0,063	0,047
Amplo Estacionamento	0,024	0,050	0,112	0,057	0,037	0,074	0,094	0,089	0,105	0,030	0,044
Free-Shop Amplo, Variado e com Bom Atendimento	0,067	0,143	0,059	0,174	0,148	0,297	0,044	0,319	0,041	0,050	0,057
Grande Número de Balcões de Check-In	0,208	0,123	0,328	0,216	0,444	0,204	0,296	0,125	0,140	0,270	0,139
Estrutura de Trabalho Adequada da Imigração e da Alfândega	0,137	0,513	0,275	0,216	0,171	0,229	0,160	0,181	0,425	0,131	0,456
Nível de Inconsistência	0,10	0,09	0,02	0,00955	0,09	0,10	0,07	0,10	0,10	0,09	0,05
Peso dos Subcritérios - Facilidade de Acesso ao Aeroporto											
Profissionais	Gov 1	Gov 2	Gov 3	Gov 4	Pri 5	Pri 6	Pri 7	Acd 8	Acd 9	Acd 10	Acd 11
Aeroporto Ser Hub Doméstico	0,053	0,413	0,405	0,648	0,785	0,333	0,584	0,659	0,715	0,072	0,743
Fácil Acessibilidade Viária	0,474	0,260	0,114	0,230	0,129	0,333	0,232	0,185	0,187	0,649	0,063
Aeroporto Ter Amplo Serviço de Transporte Público	0,474	0,327	0,481	0,122	0,085	0,333	0,184	0,156	0,098	0,279	0,194
Nível de Inconsistência	0,00	0,05	0,03	0,00352	0,07	0,00	0,05	0,03	0,00189	0,06	0,07

Profissionais	Gov 1	Gov 2	Gov 3	Gov 4	Pri 5	Pri 6	Pri 7	Acid 8	Acid 9	Acid 10	Acid 11
Peso dos Subcritérios - Estímulos Governamentais											
Promoções de Ações Turísticas para Captação de Voos Internacionais	0,059	0,379	0,220	0,052	0,330	0,063	0,280	0,148	0,293	0,497	0,055
Concessão de Subvenção Econômica	0,343	0,288	0,076	0,185	0,044	0,029	0,066	0,200	0,035	0,034	0,093
Restrição ao Uso de Aeroportos Centrais	0,343	0,065	0,409	0,483	0,497	0,280	0,508	0,348	0,105	0,067	0,594
Flexibilização de Acordos de Serviços Aéreos	0,034	0,068	0,220	0,096	0,064	0,233	0,041	0,237	0,531	0,269	0,055
Menor Incidência de Impostos Estaduais/Locais Sobre a Cadeia Produtiva da Aviação	0,221	0,199	0,076	0,185	0,065	0,395	0,105	0,067	0,035	0,134	0,203
Nível de Inconsistência	0,08	0,02	0,0012	0,00704	0,10	0,09	0,07	0,08	0,10	0,10	0,03