

**CENTRO PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE FRANCA
“Dr. THOMAZ NOVELINO”**

TECNOLOGIA EM GESTÃO EMPRESARIAL

CÁSSIO VERÍSSIMO DA VEIGA

**ANÁLISE DA DEMANDA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE
FRANCA PARA SÃO PAULO: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE
OS MODAIS RODOVIÁRIO E AEROVIÁRIO**

FRANCA/SP

2017

CÁSSIO VERÍSSIMO DA VEIGA

**ANÁLISE DA DEMANDA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE
FRANCA PARA SÃO PAULO: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE
OS MODAIS RODOVIÁRIO E AEROVIÁRIO**

Trabalho apresentado como Projeto de Pesquisa do Trabalho de Graduação à Faculdade de Tecnologia de Franca - “Dr. Thomaz Novelino”, como parte dos requisitos obrigatórios para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Empresarial.

Orientador: Prof. Me. Fernando Dandaro

FRANCA/SP

2017

CÁSSIO VERÍSSIMO DA VEIGA

**ANÁLISE DA DEMANDA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE
FRANCA PARA SÃO PAULO: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE
OS MODAIS RODOVIÁRIO E AEROVIÁRIO**

Trabalho apresentado como Projeto de Pesquisa do Trabalho de Graduação à Faculdade de Tecnologia de Franca - “Dr. Thomaz Novelino”, como parte dos requisitos obrigatórios para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Empresarial.

Trabalho avaliado e aprovado pela seguinte Banca Examinadora:

Orientador(a).....: Prof. Me. Fernando Dandaro

Nome: Orientador

Instituição.....: Faculdade de Tecnologia de Franca – “Dr. Thomaz Novelino”

Examinador(a) 1 : _____

Nome: Examinador_1

Instituição.....: Instituição_1

Examinador(a) 2 : _____

Nome: Examinador_2

Instituição.....: Instituição_2

Franca, 31 de maio de 2017.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo dom da vida.

À FATEC Franca, seu corpo docente, direção e administração, por proporcionarem os meios e recursos fundamentais ao meu processo de formação acadêmica.

Ao meu orientador, Prof. Fernando Dandaro, pela dedicação, incentivo e contribuição durante a elaboração deste trabalho.

À minha esposa, meus pais e meus familiares, pelo amor, incentivo e apoio incondicional.

Por fim, a todos aqueles que, de uma forma ou de outra, contribuíram para a realização deste trabalho, minha sincera gratidão.

Há pessoas que veem as coisas como elas são e que perguntam a si mesmas: "Por quê?" E há pessoas que sonham as coisas como elas jamais foram e que perguntam a si mesmas: "Por que não?"

(George Bernard Shaw)

RESUMO

A disponibilidade de transporte comercial regular de passageiros é fator fundamental para o desenvolvimento econômico e social de uma cidade, região ou país. Este estudo comparativo dos modais rodoviário e aéreo no transporte comercial de passageiros, entre as cidades de Franca e São Paulo, tem como objetivo verificar a existência de demanda por voos regulares na cidade de Franca. Através de pesquisa bibliográfica sobre os principais modais de transporte disponíveis, analisando suas vantagens e desvantagens competitivas, estabeleceu-se a base teórica para este estudo. Por intermédio de uma pesquisa de campo qualitativa e quantitativa, realizada com passageiros prestes a embarcar na Rodoviária Municipal de Franca com destino a São Paulo, foi traçado o perfil geral dos usuários do serviço, questionando-os sobre a probabilidade de utilização do transporte aéreo na referida rota, em substituição ao ônibus. Com base na análise dos dados coletados, a demanda por transporte aéreo foi confirmada.

Palavras chave: Transporte. Rodoviário. Aéreo. Demanda. Franca.

ABSTRACT

The availability of regular commercial passenger transport is a key factor for social and economic development of a city, region or country. This comparative study about road and air transport of passengers, between the cities of Franca and Sao Paulo, aims to verify the existence of demand for commercial flights in the city of Franca. Through bibliographical research on the main available means of transport, analyzing their advantages and competitive disadvantages, was established the theoretical basis for this study. By means of a qualitative and quantitative field research, performed with passengers about to embark on the Franca Bus Station bound for Sao Paulo, the general profile of the users of the service was drawn up, inquiring them about the likelihood of the use of air transport in the said route, replacing the bus. Based on the analysis of the data collected, the demand for air travel has been confirmed.

Key words: Transport. Road. Air. Demand. Franca.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Demanda do Transporte de passageiros no Brasil.....	17
Figura 2	- Gênero.....	27
Figura 3	- Faixa etária.....	28
Figura 4	- Objetivo da viagem.....	29
Figura 5	- Número de viagens ao ano.....	30
Figura 6	- Probabilidade de utilização do transporte aéreo.....	31
Figura 7	- Objetivo da viagem durante a semana (domingo a quinta).....	34
Figura 8	- Objetivo da viagem aos finais de semana (sexta e sábado).....	35

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- Disponibilidade semanal de assentos Franca a São Paulo.....	21
-----------------	---	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC	-	Agência Nacional de Aviação Civil
ANTAQ	-	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	-	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CNT	-	Confederação Nacional do Transporte
DAESP	-	Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo
EMDEF	-	Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca
IBGE	-	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
SEADE	-	Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SP	-	Estado de São Paulo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
2 SISTEMAS DE TRANSPORTE.....	14
2.1. MODALIDADES DE TRANSPORTE NO BRASIL.....	14
2.1.1. Modal Rodoviário.....	15
2.1.2. Modal Ferroviário.....	16
2.1.3. Modal Aquaviário.....	17
2.1.4. Modal Aeroviário.....	18
2.1.5. Modal Dutoviário.....	19
2.2. DEMANDA TOTAL DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO BRASIL..	20
3 DEMANDA DE TRANSPORTE EM FRANCA.....	23
3.1. CONTEXTO LOGÍSTICO DA REGIÃO DE FRANCA: TRANSPORTE DE CARGA E PASSAGEIROS.....	23
3.2. DISPONIBILIDADE DE TRANSPORTE COMERCIAL DE PASSAGEIROS DE FRANCA PARA SÃO PAULO.....	24
3.2.1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO E AEROVIÁRIO DE PASSAGEIROS DE FRANCA: VANTAGENS E DESVANTAGENS.....	26
4 ANÁLISE COMPARATIVA DE TRANSPORTE DE FRANCA PARA SÃO PAULO: ESTUDO DE CASO ENTRE O RODOVIÁRIO E AEROVIÁRIO.....	28
4.1. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	28
4.2. COLETA E ANÁLISE DE DADOS.....	29
4.3. RESULTADOS.....	33
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	36
REFERÊNCIAS.....	38
APÊNDICE A: Questionário de Pesquisa	

1 INTRODUÇÃO

O transporte está diretamente ligado às mais diversas atividades, sejam elas sociais ou econômicas. Desse modo, o desenvolvimento de uma cidade, região ou país depende da eficiência dos sistemas de transporte disponíveis.

O Brasil é um país continental, portanto, com uma vasta extensão territorial, necessitando assim, de uma infraestrutura de transporte para atender suas demandas.

De acordo com Ballou (2007), o transporte é, sob qualquer ponto de vista, seja militar, político ou econômico, a atividade mais importante do mundo. Assim sendo, a infra-estrutura de transporte tem uma série de impactos benéficos sobre a sociedade, tendo, por isso, papel vital na promoção do desenvolvimento social e econômico de uma nação.

No entanto, segundo Novaes (2007), no Brasil fica difícil utilizar todas as opções modais, por diversos motivos. Em se tratando de transporte de passageiros, essa limitação ainda é maior.

Diante desse contexto, esta pesquisa justifica-se pela necessidade de analisar o transporte comercial, disponível entre as cidades de Franca e São Paulo, pois, entende-se esta rota como sendo o principal corredor comercial ativo.

Neste sentido, destaca-se como fator de promoção para o desenvolvimento local o acesso a outras alternativas de transporte.

Este trabalho tem como objetivo conhecer o contexto de transporte no Brasil, destacando as diversas modalidades existentes, identificar a demanda de transporte comercial entre as cidades de Franca e São Paulo pelo modal rodoviário, fazendo uma análise como forma de propor alternativas para melhor promover a disponibilidade para essa rota.

Para tanto, como metodologia da pesquisa utilizou-se o levantamento bibliográfico de caráter exploratório com dados secundários a partir de livros, artigos científicos, material específico, dissertações, teses e sites especializados e, em seguida, a pesquisa de campo, com aplicação de questionário, obtendo dados primários de nível descritivo, como subsídios para uma análise quanti-qualitativa.

Assim, o trabalho está dividido em três capítulos, sendo que o primeiro aborda os Sistemas de Transporte e suas modalidades com suas vantagens e desvantagens; o segundo analisa a demanda do transporte em Franca, destacando o transporte comercial de passageiros entre a cidade e São Paulo; e o terceiro

capítulo faz uma análise entre os modais rodoviário e aeroviário com base no perfil do viajante que utiliza as linhas de ônibus regulares entre Franca e a Capital, a partir da Rodoviária Municipal de Franca.

2 SISTEMAS DE TRANSPORTE

Neste capítulo será abordado o contexto geral do transporte no Brasil e os principais modais disponíveis, quais sejam – o rodoviário, ferroviário, hidroviário, aeroviário e dutoviário, apresentando suas características.

2.1 MODALIDADES DE TRANSPORTE NO BRASIL

Uma vez que o transporte está diretamente ligado às mais diversas atividades, sejam elas sociais ou econômicas, o desenvolvimento de uma cidade, região ou país depende da eficiência dos sistemas de transporte disponíveis. O Brasil é um país continental, portanto, com uma vasta extensão territorial, necessitando assim, de uma grande infraestrutura de transporte para atender suas demandas.

Segundo Ballou (2007), o transporte é, sob qualquer ponto de vista, seja militar, político ou econômico, a atividade mais importante do mundo. Desse modo, a infra-estrutura de transporte tem uma série de impactos benéficos sobre a sociedade, tendo, por isso, papel vital na promoção do desenvolvimento social e econômico de uma nação. O transporte de cargas e passageiros possui cinco tipos de modais, cada um com custos e características operacionais próprias, que os tornam mais adequados para certos tipos de operações e produtos. Todas as modalidades têm suas vantagens e desvantagens. O uso articulado desses modais, de forma a aproveitar ao máximo suas vantagens e minimizar suas desvantagens é fundamental para o sucesso de qualquer sistema de transportes de um país.

Por suas dimensões continentais, o Brasil necessita de uma ampla rede articulada que ligue os diferentes pontos do território nacional a fim de propiciar o melhor deslocamento de pessoas e mercadorias.

Segundo Ballou (2001), mesmo com os avanços da tecnologia, o transporte é fundamental para que o processo logístico seja concluído. E muitas empresas buscam na logística de transporte obter um diferencial competitivo. A empresa pode utilizar a logística como estratégia competitiva, uma vez que consiga se diferenciar dos concorrentes, aos olhos de seus clientes, e, busque reduzir seus custos aumentando assim o seu lucro.

No entanto, de acordo com Novaes (2007), no Brasil fica difícil utilizar todas as opções modais, por diversos motivos: as ferrovias não formam uma rede com boa cobertura no território nacional; o transporte marítimo também possui pouca

amplitude; o transporte aéreo presta-se mais para transporte de passageiros, apesar de estar sendo procurado para transporte de carga internacional, com tendência ao crescimento, devido à globalização; o transporte rodoviário, em que pese ser o principal meio de transporte de cargas e passageiros do país, padece com as más condições de boa parte da malha rodoviária brasileira.

Para uma melhor compreensão do sistema de transporte brasileiro, se faz necessário conhecer cada uma das modalidades existentes, bem como suas características.

2.1.1 Modal Rodoviário

O modal rodoviário caracteriza-se pelo transporte de cargas e passageiros, feito através de ruas, estradas e rodovias, sejam elas pavimentadas ou não.

A simplicidade de funcionamento e sua versatilidade são suas principais características. Dentre todos os modais, o mais presente no Brasil é o transporte rodoviário, pois este é utilizado tanto no transporte de cargas como de passageiros. Como principal sistema logístico do país, atinge praticamente todos os pontos do território nacional. O transporte rodoviário possui algumas vantagens competitivas em relação aos outros modais, pois oferece uma ampla cobertura, sendo flexível e versátil. Pode ser utilizado para os mais diversos tipos de carga, completas ou fracionadas, do ponto de origem a um destino (FARIA, 2010).

Especificamente em relação ao transporte de cargas, responde por 65% de toda carga movimentada no Brasil. Os veículos utilizados neste modal para o transporte de carga são o caminhão, carreta, treminhão e bitrem, podendo ser abertos ou fechados (KEEDI, 2007).

Quanto ao transporte de passageiros, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2015), somente no ano de 2015 foram transportados 110 milhões de pessoas em viagens intermunicipais e interestaduais pelo país. Uma vez que o transporte público urbano no Brasil é realizado majoritariamente por meios rodoviários, pode-se obter a dimensão da importância deste modal para o transporte de passageiros no país.

Outra vantagem competitiva indiscutível que o modo rodoviário possui é a possibilidade de oferecer um serviço porta-a-porta, levando em consideração que os outros modos de transportes estão limitados a instalações fixas de trilhos, hidrovias, dutovias e aerovias (CAIXETA FILHO & MARTINS, 2007).

Apesar de todos os pontos positivos apresentados, algumas desvantagens são registradas para o modal. Segundo Keedi (2007), o modal rodoviário não possui a capacidade de carregar grandes volumes de cargas, como os modais ferroviários e fluviais, portanto não sendo adequado para mercadorias de baixo valor e grande volume, uma vez que os custos envolvidos são bastante altos, como combustíveis, pedágios, manutenções, entre outros. Outra desvantagem citada é o fato do modo rodoviário ser mais poluente que os outros modos.

De acordo com Paoleschi (2009), as desvantagens do modal rodoviário são os fretes mais altos em alguns casos, menor capacidade de carga entre todos os modais e ser mais vulnerável ao roubo de cargas. A falta de segurança nas rodovias do Brasil facilita o roubo de cargas, o que causa grandes prejuízos a este setor.

Quanto ao transporte de passageiros, a principal desvantagem aparece em longos percursos, pois o tempo necessário para percorrer grandes distâncias torna a viagem extremamente cansativa. Para viagens de longa distância o transporte aéreo mostra-se mais adequado, apesar dos custos relativamente mais altos.

2.1.2 Modal Ferroviário

O modal ferroviário é definido como todo transporte de pessoas ou produtos e materiais efetuados através de vias férreas. De acordo com Keedi e Mendonça (2000), o modal ferroviário é realizado por trens, compostos por vagões, que por sua vez são puxados por locomotivas, utilizando-se trilhos denominados ferrovias. Possui como principal característica sua capacidade de transportar grandes volumes de carga, com elevada eficiência energética, principalmente em casos de deslocamentos a médias e grandes distâncias.

As ferrovias são principalmente transportadoras de matérias-primas ou manufaturados de baixo valor para longas distâncias. As cargas podem ser transportadas a granel, como carvão, cereais, derivados de petróleo, adubos e fertilizantes, cimento e contêineres (BALLOU, 2010).

Segundo Paoleschi (2009), as vantagens do modal ferroviário é ser adequado para longas distâncias e grandes quantidades, menor custo de seguro, menor custo de frete e não estar sujeito a riscos de congestionamento.

Suas desvantagens estão relacionadas principalmente com a baixa flexibilidade de suas linhas, baixa velocidade, operando de acordo com horários previamente determinados, e muitas vezes o vagão não estando disponível na hora e no lugar necessário, o que dificulta a rapidez no embarque e desembarque das mercadorias (FARIA, 2010).

Em relação ao transporte de passageiros, a utilização do modal ferroviário no Brasil está restrita praticamente ao transporte urbano, concentrando-se nas regiões metropolitanas do país. O transporte de passageiros intermunicipal e interestadual não possui relevância no contexto nacional. De acordo com a ANTT (2016) foram transportados cerca de 1,9 milhões de passageiros nessa modalidade durante o ano de 2015. Como comparação, o modal rodoviário transportou no mesmo período 110 milhões de passageiros.

Infelizmente projetos voltados para dinamizar o transporte de passageiros por meios ferroviários, como o Trem de Alta Velocidade Rio-São Paulo, não conseguiram ser viabilizados, seja por dificuldades técnicas ou insustentabilidade financeira do projeto.

2.1.3 Modal Hidroviário

O transporte hidroviário é definido como o movimento de mercadorias ou pessoas através de rios, lagos ou mares por meio de barcos ou navios.

Segundo Keedi (2007), o transporte hidroviário é realizado por vias aquáticas, através de navios, barcos e barcaças. No Brasil o transporte marítimo é o principal modal para a exportação, correspondendo a 90% do seu transporte. Existe também a cabotagem que é o transporte marítimo realizado ao longo da costa brasileira (PAOLESCHI, 2009).

O modal hidroviário oferece a possibilidade de transporte dos mais variados tipos de produtos e cargas, sejam sólidas ou líquidas, a granel ou embaladas. Por esse motivo atende aos mais diversos ramos econômicos brasileiros (KEEDI, 2007).

Conforme Ballou (2010), os custos de danos e perdas do transporte hidroviário são considerados baixos comparados com outros modais, pois como o modal transporta grandes volumes de cargas de produtos, as perdas se tornam pequenas em relação ao total da carga. Ainda segundo Faria (2010), o sistema hidroviário apresenta custo baixo de frete em função de ter capacidade para transportar grandes quantidades de carga.

Dentre as suas principais desvantagens estão a baixa flexibilidade de rotas e a necessidade de intermodalidade, pois os terminais e portos estão geralmente afastados dos centros produtores e consumidores. Desta forma, o transporte rodoviário é comumente utilizado para levar mercadorias até os portos ou retirá-las nos terminais portuários. Além disso, trata-se de um modal com baixa velocidade e dependente da existência de mares, rios, lagos e canais que sejam navegáveis (FARIA, 2010).

De acordo com a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, foram transportadas durante o ano de 2016 no Brasil cerca de 998 milhões de toneladas de mercadorias através da navegação marítima de longo curso, cabotagem e vias interiores (ANTAQ, 2017).

O transporte de passageiros através do modal hidroviário ocorre principalmente na região norte do país. A ausência de ligações rodoviárias, juntamente com a alta disponibilidade de rios navegáveis transformou-o no principal meio de transporte da região amazônica. Dados do ano de 2012 relativos à região apontam que foram transportados cerca de 9 milhões de passageiros naquele ano (ANTAQ, 2013.)

Até o momento, fazendo um comparativo com as modalidades anteriores, verifica-se que o modal hidroviário possui relevância para o transporte de passageiros no Brasil, constituindo-se no principal meio de transporte para os viajantes na região amazônica.

2.1.4 Modal Aeroviário

O modal aeroviário é aquele realizado através de aeronaves para transportar mercadorias e/ou pessoas.

Todas as aeronaves possuem estruturas para transporte de bagagens e/ou cargas e passageiros. Esses compartimentos podem ser mistos – carga e passageiro, ou individuais – somente carga, somente passageiro (ALVARENGA, NOVAES, 2000).

Conforme Faria (2010), o transporte aéreo deve ser o escolhido para médias e longas distâncias, em caso de produtos de alto valor agregado e com alto grau de exigência quanto aos níveis de serviço aos clientes. Sem dúvida o modal mais moderno entre todos, consegue alcançar um vasto território, sendo necessário

apenas um aeródromo próximo à localidade em que se deseja enviar a mercadoria ou passageiros.

Especificamente quanto ao transporte de cargas, o transporte aéreo atende empresas que necessitam de entregas rápidas para encomendas de pequenos portes, de alto valor agregado, do mesmo modo que documentos com emergência de entrega, facilitando a entrega da carga com rapidez e segurança, já que são raras as situações em que o avião e a mercadoria não alcançam seu destino final.

Segundo Keedi (2007), a vantagem deste modal é a rapidez, sendo um meio de transporte bastante ágil, porém, sendo indicado a produtos específicos com valor mais alto, devido ao elevado custo de transporte.

A desvantagem do modal aéreo no transporte de carga são as taxas de frete que excedem ao rodoviário mais de duas vezes e ao ferroviário cerca de dezesseis vezes. Além disso, o serviço aéreo é bastante sensível a falhas mecânicas, condições meteorológicas e congestionamento de tráfego. A manutenção das aeronaves, mão de obra, movimentação das cargas, são fatores que causam custos bastantes elevados ao modal aeroviário (BALLOU, 1993).

De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, contabilizando-se os voos domésticos e internacionais, as empresas brasileiras e estrangeiras transportaram o número recorde de 117,8 milhões de passageiros pagos em 2015. Já a quantidade de carga paga transportada totalizou 1,1 milhões de toneladas em 2015, apontando um crescimento de 20% nos últimos dez anos (ANAC, 2016).

Neste sentido, e levando em consideração que o Brasil é um país continental, esta modalidade se apresenta como uma alternativa estratégica para o transporte de passageiros, nos últimos anos chegando a aproximar-se ao total transportado pelo modal rodoviário. Sobretudo para viagens internacionais, este é o melhor sistema de transporte.

2.1.5 Modal Dutoviário

O transporte dutoviário é realizado através de dutos, nome dado às tubulações que levam grandes quantidades de produtos, privilegiando materiais fluídos, tal como gases, líquidos, sólidos granulares e derivados de minérios (FARIA, 2010).

Paoleschi (2009) divide o transporte dutoviário em oleodutos, que transportam petróleo, óleo combustível, gasolina, diesel, álcool, GLP, querosene e nafta;

minerodutos que transportam sal-gema, minério de ferro e concentrado fosfático; e os gasodutos que transportam o gás natural.

O modal dutoviário é considerado o mais consistente e frequente de todos os modais. Isso ocorre porque a variância no tempo de transporte é mínima e as dutovias funcionam 24 horas por dia sete dias por semana, com restrições de funcionamento apenas durante manutenção e mudança de produto transportado. Além disso, outro diferencial é que dos quatro elementos do transporte – a via, a unidade de transporte, a unidade de propulsão e o terminal – a dutovia em si combina três deles: somente o terminal, ou seja, o tanque de armazenagem é separado (VAZ, 2012).

Entre suas limitações e desvantagens está a restrição aos tipos de produtos compatíveis com o modal, pois apenas produtos na forma de gás, líquido ou massa semifluída podem ser transportados (BOWERSOX, 2007).

Outra desvantagem é o custo fixo elevado, em função do direito de acesso, construção, requisitos para controle das estações e capacidade de bombeamento. Por isso não é indicado para pequenos volumes e curtas distâncias. Após a construção e a entrada em operação os custos se tornam mais baixos (FARIA, 2010).

Ao modal dutoviário não se aplica o transporte de passageiros.

2.2 DEMANDA TOTAL DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO BRASIL

A mobilidade dos cidadãos e visitantes estrangeiros dentro do território nacional por meios de transporte acessíveis, eficientes e regulares é fundamental para o desenvolvimento de qualquer país.

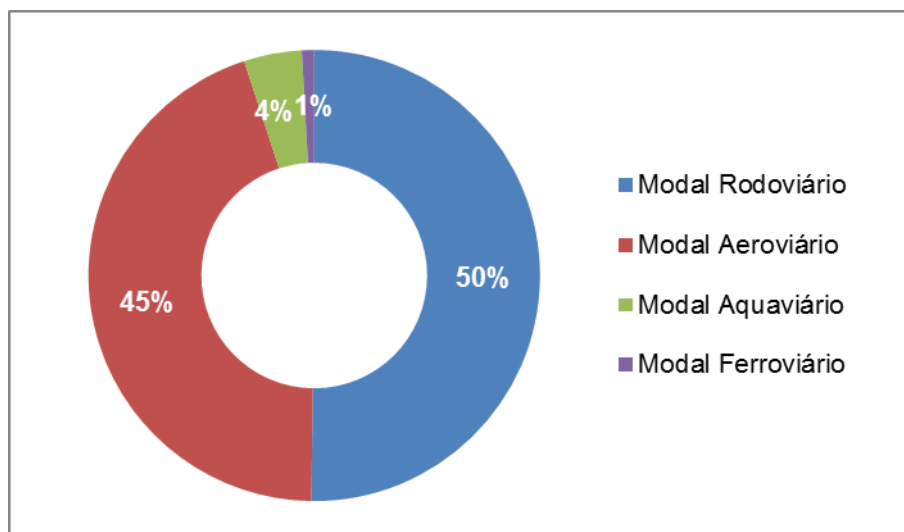
De acordo com os mais recentes dados estatísticos disponíveis, anualmente são transportados por meios comerciais regulares quase 215 milhões de pessoas em viagens intermunicipais e interestaduais dentro do território nacional (ANAC, 2016; ANTAQ, 2013; ANTT, 2016).

Historicamente o modal rodoviário liderou com larga margem o transporte de passageiros no Brasil, no entanto, com o acentuado crescimento do transporte aéreo nos últimos anos, aliado a uma ligeira redução no transporte rodoviário, a diferença entre o volume transportado nos dois modais vem diminuindo ano a ano. No médio prazo, projeta-se o modal aeroviário como o de maior volume de passageiros

transportados – caminho natural para um país de dimensões continentais como o Brasil (SILVA, 2012).

Atualmente, a demanda do transporte de passageiros no Brasil, apenas em viagens nacionais, se apresenta conforme segue na Figura 2.

Figura 1 – Demanda do Transporte de passageiros no Brasil



Fonte: Adaptado de ANAC (2016), ANTAQ (2013) e ANTT (2016).

A Figura 2 apresenta a representação gráfica da demanda anual total do transporte de passageiros dentro do território nacional, divididos pelo percentual de participação de cada modal. Os dados tem como base o ano de 2015 para os modais Aeroviário, Rodoviário e Ferroviário; e o ano de 2012 para o modal Aquaviário (ANAC, 2016; ANTAQ, 2013; ANTT, 2016).

Para efeito da soma do total de passageiros transportados, as viagens internacionais não foram consideradas. No entanto, a Agência Nacional de Transportes Terrestres não separa os dados referentes às viagens internacionais em suas estatísticas, apresentando apenas o somatório total das viagens nacionais e internacionais. De acordo com a Confederação Nacional de Transporte, o número total de passageiros em viagens rodoviárias internacionais no ano de 2013 foi de 1.671.427 pessoas, representando menos de 2% do total transportado pela modalidade (CNT, 2017).

Portanto, a inclusão dos passageiros internacionais na soma total do transporte rodoviário não representa um grande peso estatístico.

Os dados do modal aquaviário referem-se apenas ao transporte fluvial de passageiros na região amazônica. As travessias entre cidades não foram

consideradas. Transporte por balsas e barcaças em áreas urbanas, como o realizado entre as cidades de Niterói e Rio de Janeiro, também não entraram na soma por serem caracterizados como transporte urbano (ANTAQ, 2013).

Por fim, a participação de menos de 1% apresentada pelo transporte ferroviário, demonstra o declínio deste modal, que foi na primeira metade do século passado, o maior responsável pelo transporte intermunicipal e interestadual de pessoas no Brasil (CANTARINO; FERREIRA, 2006).

3. DEMANDA DE TRANSPORTE EM FRANCA

Será abordado neste capítulo o contexto logístico da cidade de Franca e os meios disponíveis para o transporte de cargas e passageiros. Especificamente, será analisada a disponibilidade de transporte de passageiros entre as cidades de Franca e São Paulo.

3.1 CONTEXTO LOGÍSTICO DA REGIÃO DE FRANCA: TRANSPORTE DE CARGA E PASSAGEIROS

Localizado no extremo nordeste do Estado de São Paulo, o município de Franca se estende por 605,7 km² e conta com 344.704 habitantes segundo projeção do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, com densidade demográfica de 569,1 habitantes por km² no território do município (IBGE, 2016).

Pela via rodoviária, através das rodovias Cândido Portinari (SP-334), Eng. Ronan Rocha e Prefeito Fábio Talarico (SP-345), Franca tem acesso à Rodovia Anhanguera (SP-330), que permite a ligação com outros municípios da região, Minas Gerais, Ribeirão Preto, Campinas e a Capital paulista. A rodovia Cândido Portinari, que se estende no sentido norte-sul, paralela à Anhanguera, liga Franca a Ribeirão Preto, constituindo-se um dos principais canais de escoamento da produção local e do transporte de passageiros (SEADE, 2008).

No modal ferroviário, embora a região administrativa de Franca seja cortada pela Ferrovia Centro Atlântica-FCA, o município de Franca não é atendido por nenhuma linha férrea para o transporte de cargas ou passageiros.

Franca possui o Aeroporto Estadual Tenente Lund Presotto, com estrutura composta por uma pista de 2000m x 30m, pátio de aeronaves de 700m² e terminal de passageiros de 1370m², permitindo a operação de voos regulares com aeronaves de médio porte (DAESP, 2017).

Portanto, estes são os acessos e os modais que se apresentam. Necessariamente, para o transporte de cargas apenas o modal rodoviário, e de passageiros há possibilidade de voos particulares e não regulares, por meio do aeroporto local.

Assim, a disponibilidade regular de transporte tanto de cargas como de passageiros em Franca restringe-se apenas ao modal rodoviário.

Até o final da década de 70, a cidade possuía ligação ferroviária ativa, porém, no ano de 1973 houve a extinção do trecho ferroviário de Franca a Pedregulho e, em

15 de fevereiro de 1977, partiu o último trem de passageiros da Estação Ferroviária de Franca, para em agosto de 1979 ocorrer a paralisação da operação do trem de carga de Franca a Ribeirão Preto (SANTOS, 1985).

Diante desse contexto, deve-se considerar que o Aeroporto Estadual Tenente Lund Presotto, embora possua estrutura apta a receber voos regulares, não possui operação comercial. A última empresa a operar comercialmente no aeroporto foi a Passaredo Linhas Aéreas, que encerrou sua operação na cidade em 2008 (GCN, 2016).

Considera-se que Franca possui condições para oferecer alternativa de transporte, neste caso, pelo modal aeroviário, visto que este já esteve em operação e possui infraestrutura passível de funcionamento. Para tanto, é necessário realizar um estudo para identificar a real demanda por esta modalidade de transporte e avaliar sua competitividade frente ao modal rodoviário.

3.2 DISPONIBILIDADE DE TRANSPORTE COMERCIAL DE PASSAGEIROS DE FRANCA PARA SÃO PAULO

A disponibilidade de transporte comercial de passageiros entre as cidades de Franca e São Paulo hoje, está restrita ao modal rodoviário, uma vez que não há ligação ferroviária na cidade de Franca e também não há voos regulares operando no Aeroporto local.

Em se tratando do transporte regular de passageiros através do modal rodoviário, a Resolução n.º 16 da Agência Nacional de Transportes Terrestres, define o conceito de linha como sendo o serviço de transporte coletivo de passageiros executado em uma ligação de dois pontos terminais, aberto ao público em geral, de natureza regular e permanente, com itinerário definido no ato de sua outorga. Atualmente a linha entre Franca e São Paulo é explorada exclusivamente pela empresa Viação Cometa (ANTT, 2002).

Para suprir a demanda dessa linha, a empresa disponibiliza semanalmente 2.436 lugares, o que representa em média 348 passagens diariamente. Às segundas, sextas, sábados e domingos o número de assentos disponíveis é maior, sendo oferecidos um número menor de viagens e lugares de terça à quinta-feira. A taxa de ocupação das viagens, que poderia demonstrar o número aproximado de pessoas que utilizam o serviço diariamente, não foi disponibilizada pela empresa,

embora tenha sido solicitada ao departamento de marketing da mesma (VIAÇÃO COMETA, 2017).

A Tabela 1 que segue, demonstra a disponibilidade semanal de viagens de Franca para São Paulo.

Tabela 1 - Disponibilidade semanal de assentos Franca a São Paulo

Dia da semana	Número de Viagens	Número de Assentos Disponíveis
Domingo	9	360
Segunda-feira	10	402
Terça-feira	8	318
Quarta-feira	8	318
Quinta-feira	8	318
Sexta-feira	9	360
Sábado	9	360
Total	61	2436

Fonte: Viação Cometa (2017)

Outra alternativa de transporte rodoviário entre Franca e São Paulo é o serviço de fretamento, oferecido por cinco empresas da cidade. Popularmente chamado de bate-e-volta, esta modalidade de transporte cresceu principalmente a partir de meados dos anos 90, segundo informações colhidas com pessoas ligadas ao setor. Surgiu para atender principalmente as necessidades do turismo de compras na cidade de São Paulo, porém, atualmente atende as mais diversas necessidades de viagem, rivalizando com as linhas regulares existentes.

Os números referentes a esta modalidade de transporte rodoviário são tratados com absoluto sigilo pelas empresas operadoras. Embora dados e informações tenham sido solicitados a todas elas, apenas uma empresa respondeu ao questionário, com informações apenas parciais. Reportagem publicada em dezembro de 2010 pelo jornal Comércio da Franca, afirmava que cerca de 500 pessoas utilizavam diariamente esta modalidade de transporte em suas viagens à Capital naquele período. A mesma matéria informava que este número representava um aumento de 50% sobre o movimento registrado durante o ano, em virtude da sazonalidade de final de ano (GCN, 2010).

É possível verificar que a demanda para transporte de passageiros de Franca para São Paulo é significativa, em função da disponibilidade apresentada pela principal empresa que opera na linha, e as muitas viagens diárias realizadas pelas

empresas de fretamento. Assim, uma proposta alternativa de transporte poderia ser atrativa, possibilitando diversas vantagens para os passageiros e para a cidade.

3.2.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO E AEROVIÁRIO DE PASSAGEIROS DE FRANCA: VANTAGENS E DESVANTAGENS

Dentre as principais características da economia moderna estão a intensa movimentação de negócios e pessoas em escala mundial, além da internacionalização dos bens, dos serviços, e do capital. A partir desse novo contexto global, a conectividade constitui a base para a competitividade econômica, a reforma social, o desenvolvimento regional e o intercâmbio social (PALHARES; SANTO JÚNIOR, 2000).

Assim sendo, a disponibilidade de transporte eficiente é uma das ferramentas fundamentais para o desenvolvimento econômico e social de uma localidade. Em se tratando da ligação com a cidade de São Paulo, principal centro financeiro e comercial do país, estes fatores tornam-se ainda mais relevantes.

Como observado no tópico anterior, as alternativas de transporte regular rodoviário entre Franca e São Paulo estão atendendo plenamente a demanda, seja nas linhas regulares pela Viação Cometa ou pelo serviço de fretamento, onde algumas empresas atuam oferecendo várias viagens diariamente. A principal vantagem deste modal de transporte é a grande disponibilidade apresentada, com ônibus saindo durante todo o dia, sobretudo ao final da noite, horário em que se concentram as operações das empresas de fretamento.

Outra vantagem é o preço mais acessível da passagem, quando comparada com os preços do transporte aéreo. A empresa Viação Cometa vende a passagem em ônibus convencional por R\$91,80, executivo R\$112,20 e ônibus leito por R\$127,20 (VIAÇÃO COMETA, 2017).

Em pesquisa realizada por telefone durante o mês de maio de 2017 entre as empresas de fretamento que oferecem transporte entre Franca e a Capital, os preços variaram entre R\$60,00 e R\$70,00 para compra de apenas um trecho, e entre R\$100,00 e R\$120,00 quando comprados ida e volta.

Como comparação, passagens aéreas no aeroporto mais próximo, o Aeroporto Leite Lopes na cidade de Ribeirão Preto, cujos preços foram pesquisados durante o mês de maio de 2017, variavam entre R\$126,49 e 543,39, dependendo do

dia, horário e da companhia aérea. A pesquisa levou em consideração somente as tarifas básicas de cada empresa (LATAM, 2017; PASSAREDO, 2017).

No entanto, o fator preço não é a principal desvantagem do transporte aéreo em relação ao transporte rodoviário entre Franca e São Paulo. O fator preponderante de desvantagem é a cidade não contar com voos regulares operando no aeroporto local. Aos cidadãos que optam pelo avião ao viajarem a São Paulo, resta apenas a possibilidade de embarcar no aeroporto de outra cidade, invariavelmente Ribeirão Preto. Mesmo com a velocidade imensamente superior do transporte aéreo, o fato de haver a necessidade de deslocamento rodoviário a cidade vizinha, praticamente inviabiliza o ganho de tempo do modal para passageiros viajando de Franca com destino a São Paulo.

Ainda assim, não são poucos os passageiros oriundos da cidade de Franca que utilizam o Aeroporto Leite Lopes, em Ribeirão Preto. Seria necessário, no entanto, realizar uma pesquisa quantitativa, com o levantamento estatístico das cidades de origem dos passageiros que utilizam o Aeroporto, para determinar este número.

4. ANÁLISE COMPARATIVA DE TRANSPORTE DE FRANCA PARA SÃO PAULO: ESTUDO DE CASO ENTRE O RODOVIÁRIO E AEROVIÁRIO

Neste capítulo será apresentada a metodologia utilizada na elaboração deste trabalho, além dos instrumentos de pesquisa para a coleta e análise de dados necessários. Ao final da análise dos dados coletados, os resultados derivados da pesquisa serão apresentados.

4.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para que possa realizar estudos acadêmicos, toda pesquisa necessita de organizar seus procedimentos com métodos, técnicas e instrumentos previamente definidos para que seja possível a realização do trabalho de pesquisa. Entretanto, método pode ser entendido como um meio para alcançar um determinado fim, então o método científico seria o conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para atingir o conhecimento (GIL, 2010).

Portanto, como metodologia, em um primeiro momento foi utilizado o levantamento bibliográfico de caráter exploratório com dados secundários a partir de livros, artigos científicos, material específico, dissertações, teses e sites especializados.

Em seguida, foi realizada uma pesquisa de campo, com aplicação de questionário, obtendo dados primários de nível descritivo, como subsídios para uma análise quantitativa e qualitativa. De acordo com Fachin (2002), a pesquisa de campo é entendida como a observação do contexto no qual é detectado um fato social (problema), que a princípio, passa a ser examinado e, posteriormente, é encaminhado para explicações por meio dos métodos e técnicas específicas.

Após a realização da pesquisa teórica e de campo e com intuito de garantir a veracidade da pesquisa, foi utilizado como método a abordagem quantitativa e qualitativa. Estas abordagens referem-se ao conjunto de metodologias, envolvendo, eventualmente, diversas referências epistemológicas (SEVERINO, 2007).

Marconi e Lakatos (2010) refletem que esta técnica que combina estudos exploratório-descritivos tem por objetivo descrever completamente determinado fenômeno e, podem ser encontradas, tanto descrições quantitativas e qualitativas, quanto a acumulação de informações detalhadas, bem como a descoberta de seus efeitos potenciais.

De acordo com Vergara (2008), a abordagem Qualitativa é aquela que busca a partir da interpretação, com a ajuda de uma base teórica, dos dados oferecidos pela realidade, analisar e criticar essas informações, contribuindo dessa maneira para uma nova visão da realidade social e humana que nos cerca.

A pesquisa Quantitativa considera que há objetos de estudo que precisam e podem ser quantificados, o que significa traduzir em números opiniões e informações para classificá-las e analisá-las. Requer o uso de recursos e de técnicas estatísticas. Um importante recurso para a pesquisa quantitativa é o questionário com questões objetivas e um método eficiente para apresentar dados obtidos através de pesquisa quantitativa são os gráficos e as tabelas (GIL, 1999).

4.2 COLETA E ANÁLISE DE DADOS

Segundo Marconi e Lakatos (2011), a pesquisa de campo tem o objetivo de conseguir informações ou conhecimentos a respeito de um problema para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese que se queira comprovar, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles.

Como instrumento de coleta de dados, foram realizadas entrevistas através de um questionário, aplicado aos passageiros prestes a embarcar nos ônibus da Viação Cometa com destino a São Paulo. Essas entrevistas inicialmente seriam feitas na plataforma de embarque da Rodoviária Municipal de Franca, entre os dias 17 e 23 de maio de 2017, em dias e horários alternados com o objetivo de garantir a abrangência e diversidade da amostra. Inicialmente, a autorização para a realização da pesquisa foi concedida pela Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca – EMDEF, responsável por administrar o terminal rodoviário. No entanto, após o início da coleta de dados, esta autorização para entrevistar os passageiros dentro do terminal foi cancelada. Diante disso, a pesquisa foi efetivamente realizada em uma das entradas do terminal rodoviário, abordando os passageiros que chegavam à Rodoviária Municipal.

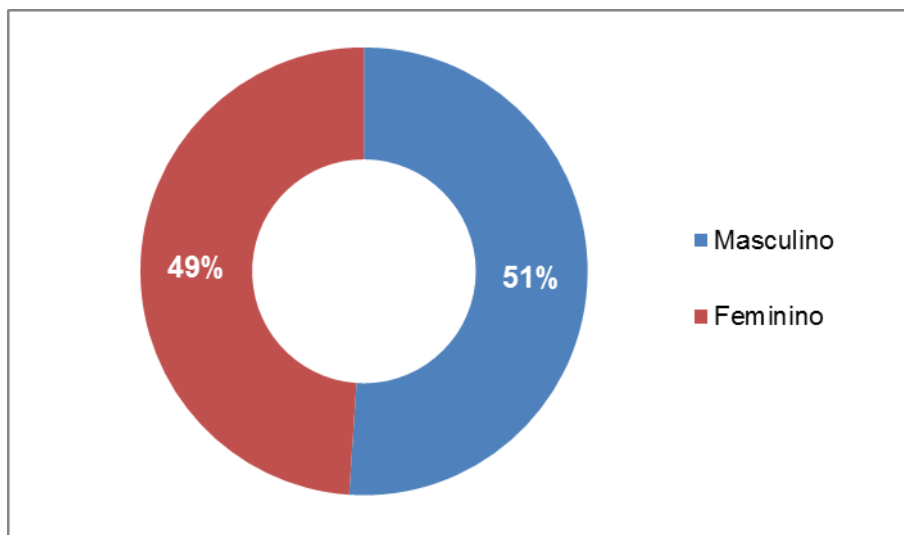
O questionário composto por cinco perguntas fechadas teve o propósito de traçar o perfil dos usuários deste serviço, e também avaliar a aceitação do transporte aéreo como alternativa ao modal rodoviário.

A coleta de dados contou com a participação de uma população de 94 passageiros com destino a São Paulo, sendo realizada em dias e horários alternados para melhor compreender suas expectativas em relação ao objetivo da

pesquisa. Portanto, houve coleta de dados todos os dias da semana, abrangendo os horários matutino, vespertino e noturno, entre os dias 17 e 29 de maio de 2017.

Para tanto, a primeira questão indagou quanto ao gênero dos usuários entrevistados, que segue representado de forma gráfica na Figura 2.

Figura 2 - Gênero

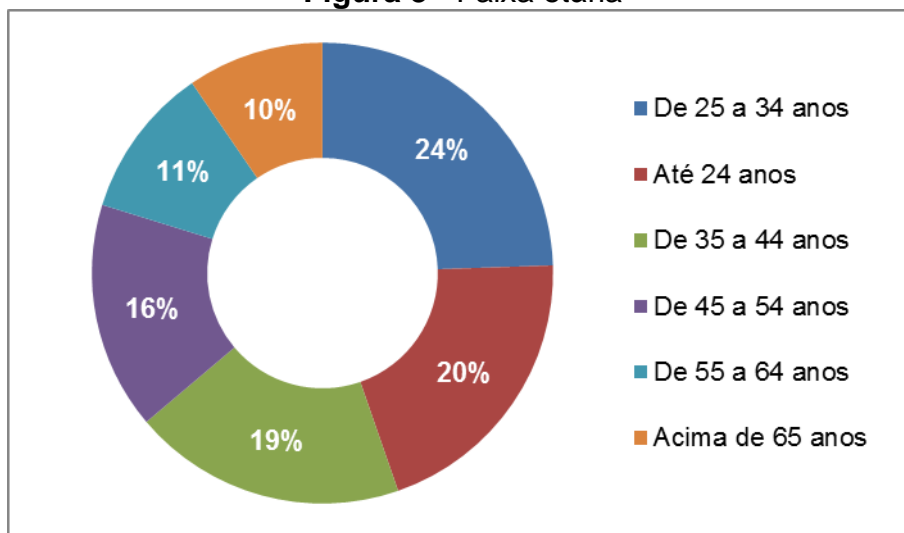


Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

Conforme observa-se há um equilíbrio de passageiros com origem de Franca e destino a São Paulo capital, em relação ao gênero, pois 51% se identificaram como do sexo masculino e 49% do sexo feminino.

A segunda questão, abordou sobre a faixa etária dos respectivos passageiros, disposto portanto, na Figura 3, que segue.

Figura 3 - Faixa etária

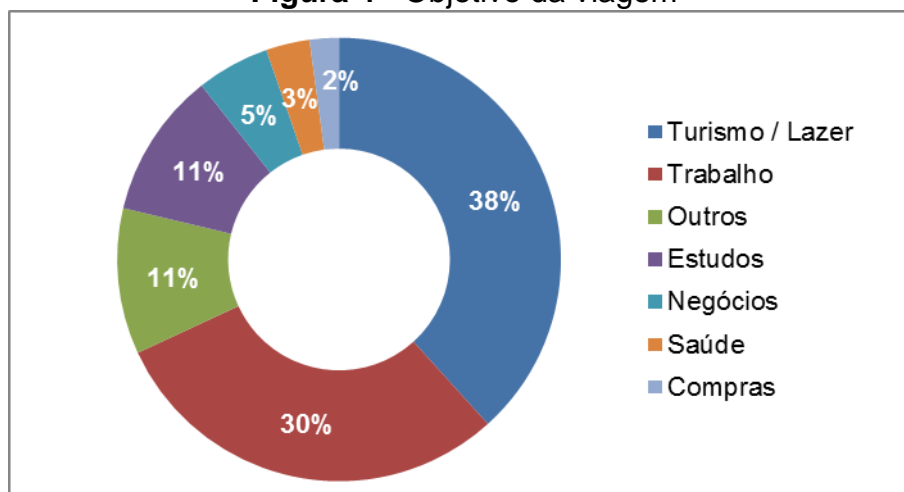


Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

Observa-se na Figura 3 um equilíbrio na distribuição dos passageiros entrevistados entre as faixas etárias predeterminadas. A faixa entre 25 e 34 anos, com 24% dos passageiros, aparece como a de maior incidência. Em seguida, a faixa de até 24 anos com 20% e de 35 a 44 anos, com 19%. Por fim, as faixas de 45 a 54 anos com 16%, de 55 a 64 anos com 11% e acima de 65 anos com 10% dos passageiros entrevistados.

A seguir, a terceira questão abordada foi sobre o objetivo da viagem, conforme disposto graficamente na Figura 4 que segue abaixo.

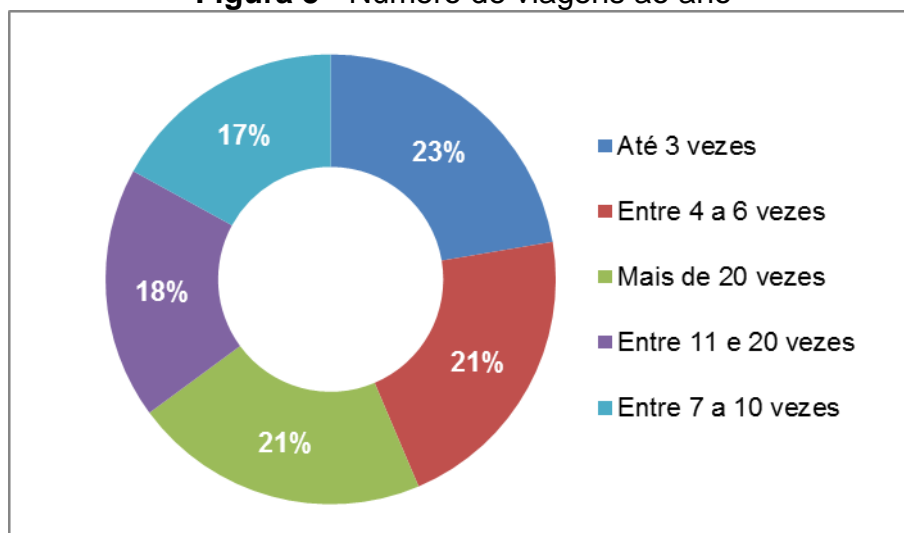
Figura 4 - Objetivo da viagem



Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

De acordo com os dados colhidos e graficamente representados na Figura 4, as viagens para turismo/lazer e a trabalho, com 38% e 30% respectivamente, são predominantes entre os passageiros entrevistados. A seguir aparece viagens por outros motivos e estudos, ambas com 11%, seguidas de viagens em função de negócios com 5%. Viagens por questões de saúde, com 3%, e para compras com 2%, encerram o levantamento sobre os objetivos da viagem.

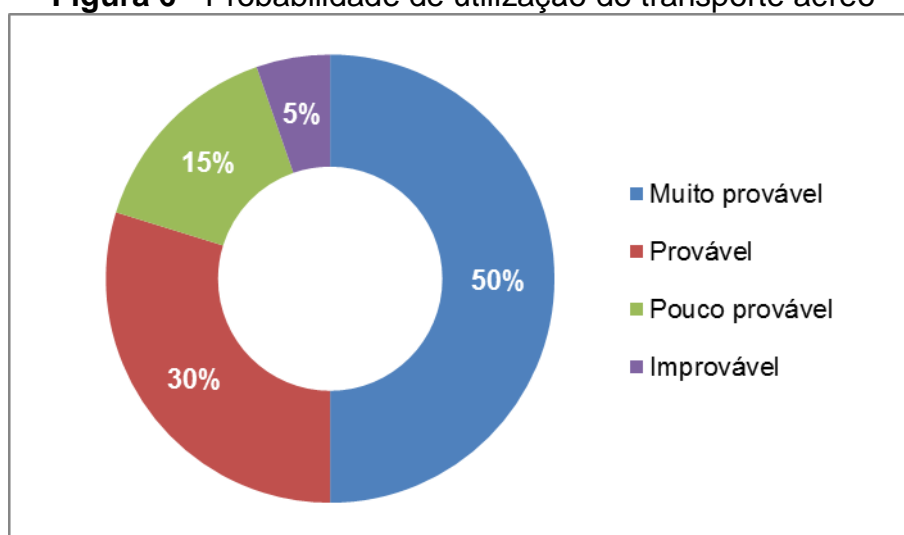
A quarta questão apresentada aos entrevistados, foi a quantidade de viagens anuais entre Franca e à Capital realizadas a partir da Rodoviária Municipal de Franca. O resultado segue representado nas informações gráficas da Figura 5, na próxima página.

Figura 5 - Número de viagens ao ano

Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

As informações obtidas apontam equilíbrio no número de vezes em que os passageiros utilizam a Rodoviária Municipal de Franca durante o ano. A diferença entre os índices de maior e de menor incidência é de apenas 6 pontos percentuais. Liderando a lista aparece passageiros que viajam até 3 vezes ao ano, com 23%. A seguir, ambas com 21%, pessoas que viajam entre 4 e 6 vezes e mais de 20 vezes ao ano. Finalizando, viajantes que utilizam a rodoviária entre 11 e 20 vezes com 18% e entre 7 e 10 vezes ao ano, com 17%.

Por fim, a quinta questão abordou a probabilidade de utilização do transporte aéreo em substituição ao transporte rodoviário, caso houvesse um voo regular ligando Franca a São Paulo. A Figura 6 apresenta os dados coletados.

Figura 6 - Probabilidade de utilização do transporte aéreo

Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

De acordo com as respostas coletadas, 50% das pessoas entrevistadas afirmaram ser muito provável a utilização do transporte aéreo. Outros 30% disseram ser provável. Aqueles que disseram ser pouco provável substituir o ônibus pelo avião somaram 15% e apenas 5% afirmaram ser improvável utilizar o modal aéreo.

4.3 RESULTADOS

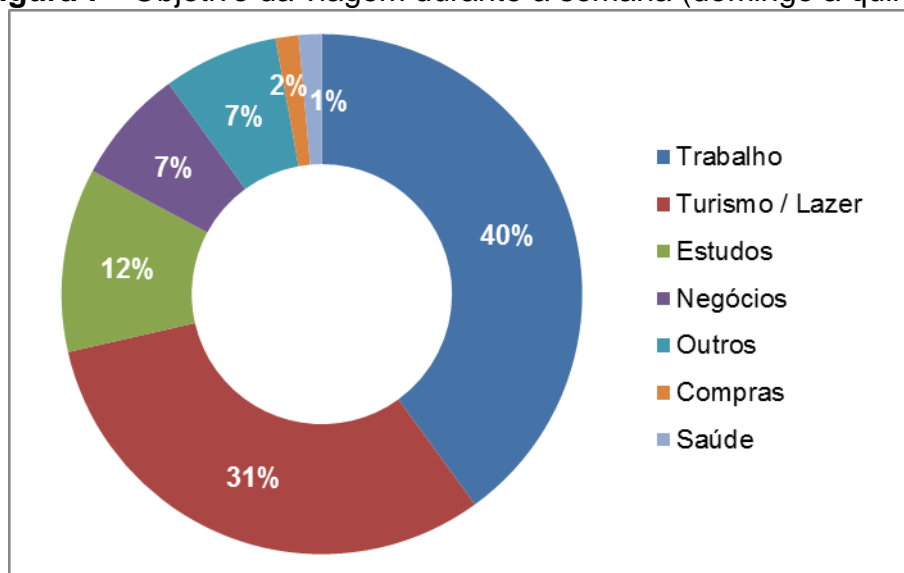
Com base em todos os dados e informações coletados, é possível estabelecer algumas diretrizes sobre o usuário da Rodoviária Municipal de Franca, cujo destino seja a cidade de São Paulo.

Existe equilíbrio entre os passageiros masculinos e femininos, bem como entre suas faixas etárias. A distribuição dos passageiros entrevistados basicamente acompanha a curva da escala demográfica por idade da cidade de Franca (IBGE, 2010).

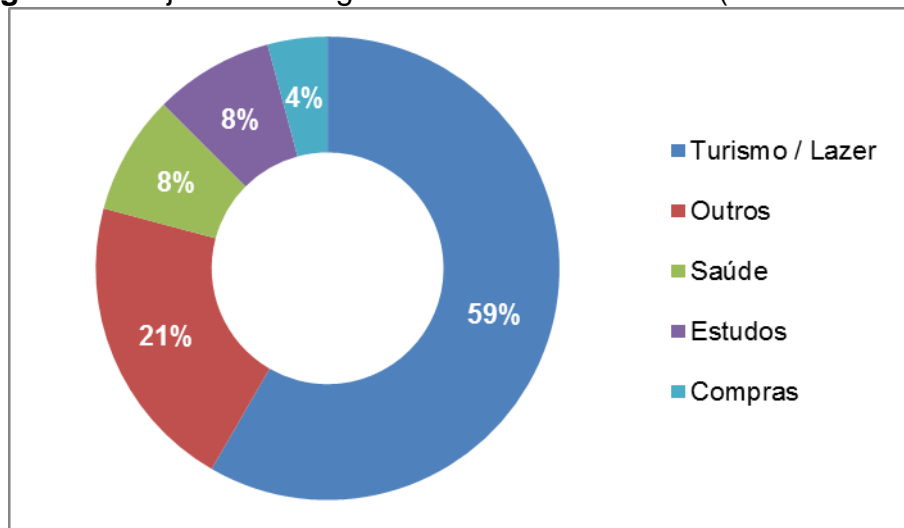
Quanto ao fator motivador da viagem, turismo e lazer em primeiro, juntamente com viagens a trabalho em segundo lugar, foram os objetivos declarados por quase 70% de todos os entrevistados para a viagem. A este respeito, um aspecto interessante que pôde ser observado durante a coleta de dados da pesquisa, foi a alteração do perfil predominante das viagens, quando comparados os finais de semana, sobretudo a sexta-feira e o sábado com o restante da semana.

A Figura 7 e a Figura 8 apresentam graficamente esta variação, conforme podemos observar abaixo.

Figura 7 - Objetivo da viagem durante a semana (domingo a quinta)



Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

Figura 8 - Objetivo da viagem aos finais de semana (sexta e sábado)

Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

Ainda sobre o objetivo da viagem, o baixo índice de passageiros que declararam compras como o motivo da viagem, com apenas 5%, demonstra que o denominado turismo de compras em São Paulo, importante e sempre efetivo, está praticamente restrito ao serviço de fretamento. De certa forma, isso é natural, pois o serviço popularmente chamado 'bate-e-volta' foi originalmente criado para atender especificamente esta demanda.

Quanto à assiduidade dos passageiros neste trajeto, aferida através da questão de número 4, nota-se certo equilíbrio entre as faixas pesquisadas. Embora a faixa com maior incidência, com 26%, tenha sido a de passageiros que viajam até 3 vezes ao ano, os 15% computados para aqueles que anualmente utilizam mais de 20 vezes a Rodoviária é significativo. Ao entrevistar estes passageiros não foi incomum encontrar quem afirmasse viajar a São Paulo quinzenalmente e até semanalmente através da Viação Cometa.

Por fim a quinta e última questão, sendo a mais importante para este trabalho, uma vez que seu foco é a análise comparativa entre os modais rodoviário e aéreo no transporte de passageiros entre as cidades de Franca e São Paulo.

As respostas positivas concernentes à adoção do transporte aéreo nos deslocamentos até a Capital ficaram em torno de 80%, somando-se os entrevistados que responderam "*Muito provável*" e "*Provável*". É necessário destacar o índice de 50% de "*Muito provável*". Ademais, a baixa rejeição ao modal aeroviário ficou

explicitada, uma vez que apenas 5% dos passageiros entrevistados responderam “*Improvável*” quando perguntados sobre a possibilidade de adesão ao modelo.

Portanto, a análise dos resultados colhidos torna evidente a existência inequívoca de demanda para o transporte aeroviário entre as cidades de Franca e São Paulo.

Se o tamanho dessa demanda é suficiente ou não para manter a operação de um voo regular na referida rota, não cabe a este estudo responder. A viabilidade econômica de uma operação aeroviária compete apenas às Companhias Aéreas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todas as perspectivas abordadas por este trabalho, é necessário novamente enfatizar o papel fundamental que os meios de transporte desempenham no crescimento, desenvolvimento e evolução da sociedade humana. Seja através do transporte de cargas e mercadorias, ou no transporte de pessoas – objeto central deste estudo, sistemas de transportes eficientes promovem o crescimento econômico e social de uma cidade, de uma região e de um país.

Analisando o contexto geral do transporte no Brasil, observa-se a predominância do modal rodoviário, sobretudo no transporte de cargas. Especificamente no transporte de passageiros em viagens intermunicipais e interestaduais, o grande crescimento do modal aeroviário nos últimos anos influenciou diretamente na queda do total de passageiros transportados pelo modelo rodoviário, equiparando-os em volume de pessoas transportadas. O transporte aquaviário de passageiros está praticamente restrito à região amazônica e o modal ferroviário, outrora o mais importante meio de transporte de passageiros nacional, hoje não alcança 1% do total transportado. Deste modo, 95% das pessoas em viagens intermunicipais e interestaduais no Brasil, através de meios comerciais regulares, utilizam o ônibus ou o avião.

Quando observado o contexto logístico de Franca referente aos sistemas de transportes disponíveis, nota-se a disponibilidade apenas do modal rodoviário, seja no transporte de cargas ou de passageiros. Diante das características geográficas, econômicas e logísticas da cidade, a única possibilidade concreta de diversificar a oferta de transporte seria a adoção do modal aeroviário, pois a infraestrutura aeroportuária existe e está apta a receber voos comerciais.

Assim sendo, o objetivo deste trabalho foi confirmar e avaliar a existência de demanda para o transporte aéreo na cidade, verificando sua dimensão. O meio escolhido – essencialmente por ser o único disponível ao autor neste momento, foi a pesquisa de campo com usuários da principal e mais movimentada rota de passageiros da cidade.

A análise dos dados coletados junto aos passageiros que embarcam na Rodoviária Municipal de Franca, especificamente aqueles com destino à Capital, demonstrou de maneira definitiva a grande receptividade ao transporte aéreo, confirmando a real demanda pelo serviço. Infelizmente quantificar essa demanda revelou-se inalcançável durante o trabalho de pesquisa, pois os números do total de

passageiros transportados pela Viação Cometa não foram disponibilizados, embora tenham sido solicitados ao departamento de marketing da empresa e também à EMDEF – empresa responsável pela administração da Rodoviária Municipal.

Certamente as linhas rodoviárias regulares, operadas pela Viação Cometa, não são a única fonte de demanda por transporte aéreo em Franca. Outras vertentes podem e devem ser pesquisadas com o objetivo de melhor definir a dimensão dessa demanda. Seria necessária, por exemplo, uma pesquisa de campo para levantar o número de pessoas oriundas de Franca que utilizam o Aeroporto Leite Lopes, em Ribeirão Preto - SP. Da mesma forma, importante seria a coleta de dados entre os numerosos passageiros que diariamente viajam à capital paulista através dos ônibus de fretamento, popularmente chamados de bate-e-volta.

Ainda assim, mesmo com as mencionadas limitações impostas a este estudo, ficou claramente demonstrada a existência de demanda pelo modal aeroviário na cidade de Franca.

Como já citado anteriormente, não era intenção deste trabalho confirmar se a demanda existente é suficiente para manter a operação de um voo regular no Aeroporto Tenente Lund Presotto, seja para São Paulo, seja para qualquer outro destino. Somente as Companhias Aéreas poderão atestar a viabilidade econômica da operação, caso demonstrem interesse em operar na cidade.

Atualmente, não há no Brasil outra cidade com características geográficas, econômicas e demográficas similares às de Franca que não seja atendida por ao menos um voo comercial. A relativa proximidade com o aeroporto de Ribeirão Preto não é capaz de isoladamente justificar esta ausência de voos. Outras cidades com características semelhantes a Franca contam com voos regulares, embora também estejam próximas a aeroportos de centros regionais maiores.

Todos os estudos disponíveis atestam os benefícios que a disponibilidade de transporte aéreo proporciona a uma cidade e sua região. Promovem o desenvolvimento, diminuindo as distâncias e viabilizando negócios. Favorece o turismo. Gera empregos, diretos e indiretos. Tudo isso incrementa as receitas municipais, criando um círculo virtuoso.

Por isso mesmo, pensando no desenvolvimento econômico e social de Franca, faz todo o sentido a união de esforços entre as lideranças locais – políticas, acadêmicas e empresariais, com o objetivo de buscar a implantação de voos comerciais no Aeroporto Estadual Tenente Lund Presotto.

REFERÊNCIAS

ALVRENGA, A. C., NOVAES, A. G. N. **Logística Aplicada – Suprimento e Distribuição Física**. 3. ed. São Paulo: Edgar Blücher, 2000.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. **Anuário do Transporte Aéreo 2015**. Disponível em <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-do-anuario-do-transporte-aereo>. Acesso em: 24 de abril de 2017.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário Estatístico Aquaviário - 2016**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas>. Acesso em: 25 de abril de 2017.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na Região Amazônica**. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/pdf/TransportePassageiros.pdf>. Acesso em: 25 de abril de 2017.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Relatório Anual 2015**. Disponível em: http://www.antt.gov.br/textogeral/Relatorios_Anuais.html. Acesso em: 22 de abril de 2017.

BALLOU, Ronald H. **Logística Empresarial**. São Paulo: Atlas, 1993.

BALLOU, Ronald H. **Logística Empresarial: transportes, administração de materiais, distribuição física**. São Paulo: Atlas, 2007.

CAIXETA-FILHO, João Vicente; SILVEIRO, Ricardo. **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. São Paulo: Atlas, 2007.

CANTARINO, Anderson, FERREIRA, Moacir P. **Transporte de Passageiros no Brasil: Análise e Comentários de um Estudo de Caso à Luz da Responsabilidade Social Corporativa**. Disponível em: http://revistas.unisinos.br/index.php/estudos_tecnologicos/article/view/6080. Acesso em: 14 de maio de 2017.

CNT – Confederação Nacional dos Transportes. **Anuário CNT do Transporte – 2016**. Disponível em: <http://anuariodotransporte.cnt.org.br/>. Acesso em: 16 de maio de 2017.

FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fátima Gameiro da. **Gestão de Custos Logísticos**. São Paulo: Atlas, 2010.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

GUIRALDELLI, Reginaldo; ENGLER, Helen Barbosa Raiz. **Trabalhadores migrantes na indústria calçadista de Franca-SP: identidade, memória e narrativa**. VII Encontro Regional Fiocruz. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2007.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Distribuição da população por sexo, segundo os grupos de idade Franca (SP) – 2010**. Disponível em: http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/webservice/frm_piramide.php?codigo=351620. Acesso em: 23 de maio de 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Informações Estatísticas: São Paulo – Franca**. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=351620&search=sao-paulo|franca>. Acesso em: 03 de maio de 2017.

KEEDI, Samir. **Logística de Transporte Internacional: Veículo Prático de Competitividade**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

LATAM – Latam Airlines Group. Disponível em: https://www.latam.com/pt_br/. Acesso em: 15 de maio de 2017.

LIMA, Maria. F., OHARA, Thelma H., TUROLLA, Frederico A. **Políticas Públicas Para A Melhoria Da Competitividade Da Aviação Regional Brasileira**. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/50224263_Politicass_publicas_para_a_melhoria_da_competitividade_da_aviacao_regional_brasileira. Acesso em: 04 de maio de 2017.

MARCONI, Maria A.; LAKATOS, Eva M. **Técnicas de Pesquisa: Planejamento e Execução de Pesquisas, Amostragens e Técnicas de Pesquisa, Elaboração, Análise e Interpretação de Dados**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MARCONI, Maria A.; LAKATOS, Eva M. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

OLIVEIRA, Alessandro V. M. **Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas**. São Paulo: Pezco Editora, 2009.

PALHARES, Guilherme L., ESPIRÍTO SANTO JR, Respício A. **O Turismo e o Transporte Aéreo Como Multiplicadores Socioeconômicos**. Disponível em: <http://docslide.com.br/documents/o-turismo-e-o-transporte-aereo-como-multiplicadores-socioeconomicos-muito-bom.html>. Acesso em: 11 de maio de 2017.

PAOLESCH, Bruno. **Logística Industrial Integrada**. 2. Ed. São Paulo: Érica, 2009.

PASSAREDO – Passaredo Linhas Aéreas. Disponível em: <http://www.voepassaredo.com.br/empresa/site/>. Acesso em: 15 de maio de 2017.

PORTAL GCN. **Aeroporto Recebe Apenas Seis Pousos e Decolagens Por Dia**. Disponível em: <http://gcn.net.br/noticias/326788/franca/2016/07/aeroporto-de-franca-recebe-apenas-seis-pousos-e-decolagens-por-dia>. Acesso em: 10 de maio de 2017.

PORTAL GCN. **Bate-e-Volta Leva Mais Francanos Para Fazer Compras em São Paulo**. Disponível em: <http://gcn.net.br/noticias/114415/franca/2010/12/bate-e-volta-leva-mais-francanos-para-fazer-compras-em-sao-paulo-114415>. Acesso em: 11 de maio de 2017.

RIBEIRO, Priscilla C. Cabral; FERREIRA, Karine Araújo. **Logística e Transportes: Uma Discussão Sobre os Modais de Transporte e o Panorama Brasileiro**. Ouro Preto: UFOP, 2002.

SANTOS, Wanderley. **Aspectos Históricos do Bairro da Estação**. Monografia. Franca, 1985.

SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. **IPRS 2008 – Região Administrativa de Franca** Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/projetos/iprs/ajuda/2008/reg695.pdf>. Acesso em 14 de maio de 2017.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, Cláudio M. **Comparativo Entre a Demanda do Transporte Aéreo e Rodoviário Interestadual de Passageiros**. Disponível em: <http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/11975>. Acesso em: 07 de maio de 2017.

VAZ, Alexildo Velozo. et al. **O Modal Dutoviário: Análise da Importância e Considerações Sobre Suas Principais Características**. Fortaleza: UFC, 2012.

VERGARA, Sílvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. São Paulo, Atlas, 2008.

VIAÇÃO COMETA – Viação Cometa S.A. Disponível em: <http://www.viacaocometa.com.br>. Acesso em: 10 de maio de 2017.

APÊNDICE A – Questionário de Pesquisa

1 – Gênero

- Feminino
- Masculino

2 – Qual a sua faixa etária?

- Até 24 anos
- Entre 25 e 34 anos
- Entre 35 e 44 anos
- Entre 45 e 54 anos
- Entre 55 e 64 anos
- Acima de 65 anos

3 – Qual o objetivo da viagem?

- Trabalho
- Turismo / lazer
- Negócios
- Compras
- Saúde
- Estudos
- Outros
- Não sabe / não respondeu

4 – Quantas vezes ao ano viaja a São Paulo utilizando a rodoviária de Franca?

- Até 3 vezes
- Entre 4 e 6 vezes
- Entre 7 e 10 vezes
- Entre 11 e 20 vezes
- Mais de 20 vezes
- Não sabe / não respondeu

5 – Caso houvesse voo regular entre Franca e São Paulo, qual a probabilidade de você substituir a viagem de ônibus pelo avião?

- Muito provável
- Provável
- Pouco provável
- Improvável
- Não sabe / não respondeu