

IMPERIAL AIRWAYS



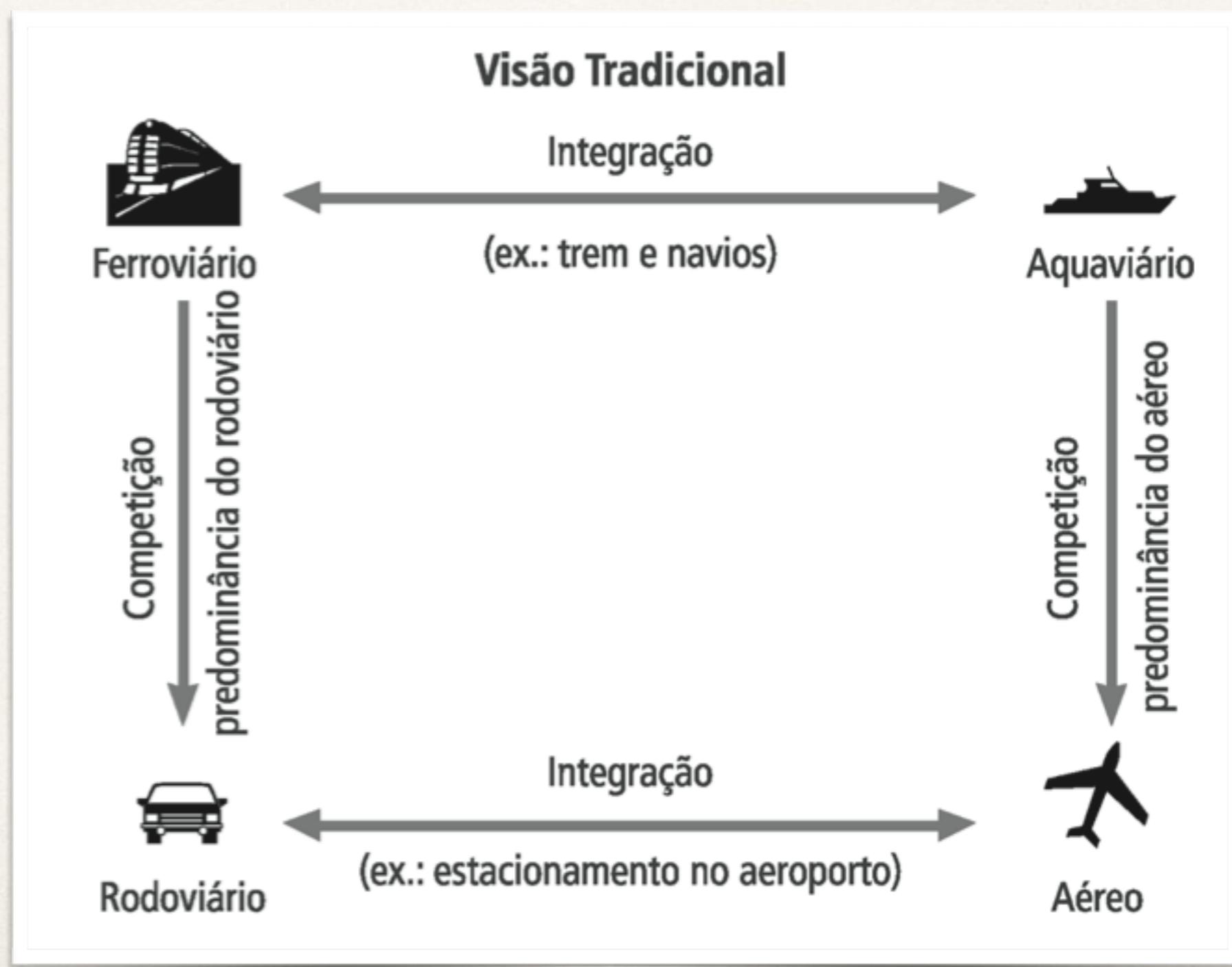
Intermodalidade de Transportes

- ❖ Cada modo de transporte apresenta vantagens e desvantagens. A **intermodalidade** permite que viajantes utilizem, ao longo da viagem, o modo de transporte mais eficiente possível.
- ❖ Rodoviário: oferece flexibilidade porta-a-porta, permitindo que o turista se desloque entre os diversos terminais de transporte e seus destinos finais.
- ❖ Ferroviário: carros adicionais podem ser adicionados (leito, panorâmico, etc.) permitindo flexibilização em relação à sazonalidade, mas necessita de integração, pois, em raros casos, é porta-a-porta.
- ❖ Aéreo: favorece o turismo de média e longa distância devido à velocidade e alcance mundial, porém, em função do alto consumo de combustível e excessiva regulamentação, é muito suscetível a fatores políticos e econômicos externos.
- ❖ Aquaviário: grande capacidade de carga e conforto, porém baixa velocidade, além de demandar grandes estruturas para atracação em portos.

Intermodalidade de Transportes

- ❖ Tradicionalmente sempre houve uma integração muito grande entre os transportes marítimos e ferroviários.
- ❖ Os navios eram responsáveis pela cabotagem ao longo de vastas regiões costeiras e também através dos oceanos e os trens faziam a interligação dos portos com o interior.
- ❖ Com o surgimento do transporte aéreo, os aeroportos foram construídos afastados dos grandes centros e geralmente sem a interligação com o sistema ferroviário.
- ❖ As rodovias foram a maneira encontrada para interligar os aeroportos com os grandes centros urbanos.

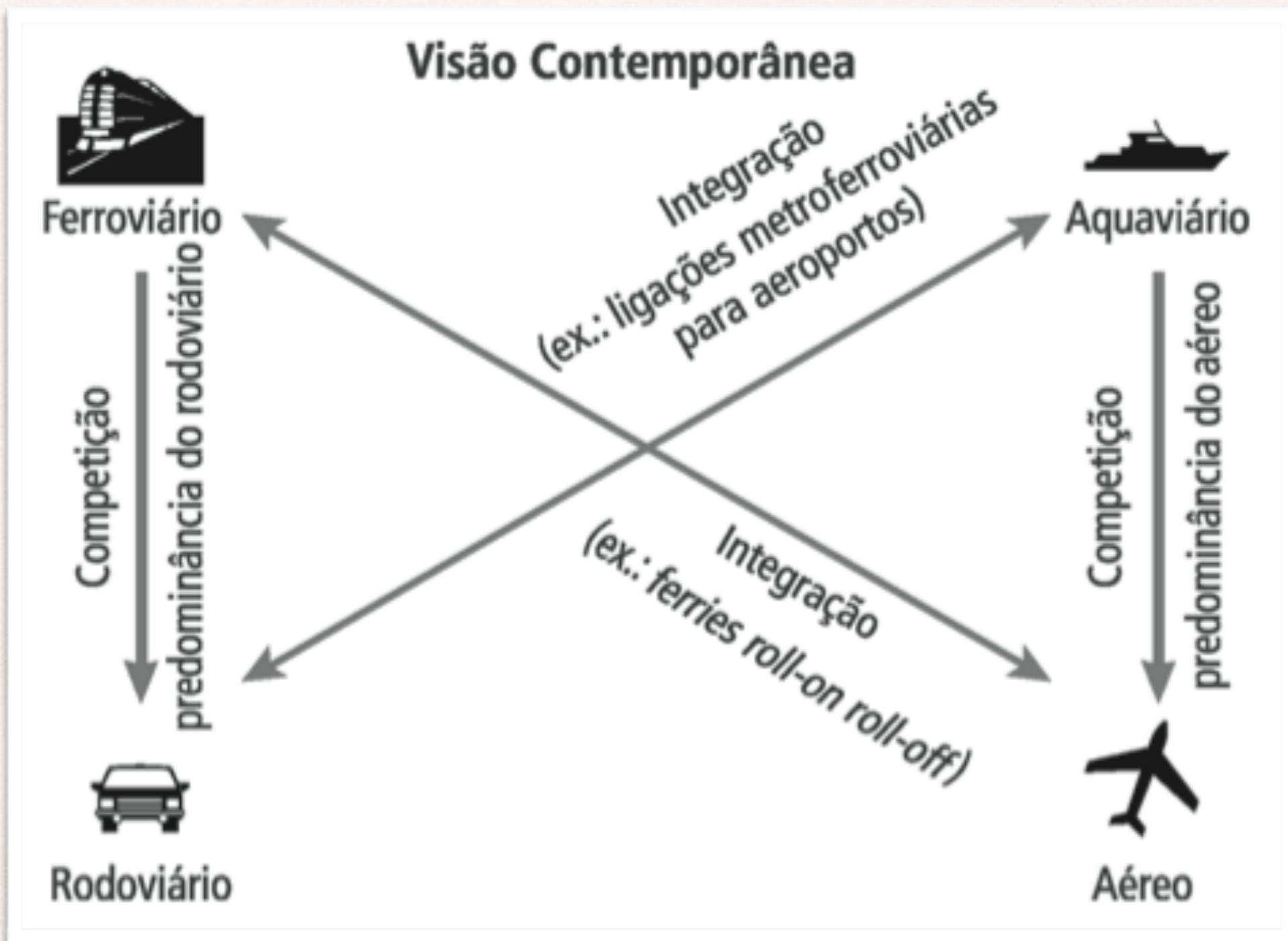
Intermodalidade de Transportes



Intermodalidade de Transportes

- ✿ A partir dos anos 1990, outra visão de intermodalidade se consolidou no mundo.
- ✿ A competitividade e a integração da visão tradicional continuam a existir, porém novas formas de integração se fizeram presentes, incluindo a ligação metroferroviária com os aeroportos (solução encontrada para o transporte público de massa com confiabilidade e segurança) e o desenvolvimento de novas tecnologias de *ferries* catamarãs com navegação mais rápida favorecendo turistas a transportarem seus veículos nessas embarcações (desenvolvimento de nova tecnologia favorecendo a integração aquo-rodoviária).
- ✿ O metrô e o trem colaboraram para diminuir o tempo total da viagem dos passageiros aéreos em função dos constantes engarrafamentos nos longos percursos urbanos para acesso aos principais aeroportos do mundo.

Intermodalidade de Transportes



Intermodalidade de Transportes



Intermodalidade de Transportes

- ✿ Brasil: apresenta fundamentalmente uma visão tradicional de intermodalidade, pois há uma supremacia dos transportes rodoviários no que diz respeito à integração com os aeroportos.
- ✿ Poucos aeroportos brasileiros são integrados com o transporte metroferroviário (ex.: Porto Alegre e Recife).
- ✿ Apesar de sua vasta região costeira e a existência de grandes centros urbanos costeiros, o transporte aquaviário de passageiros é insignificante, com raras exceções, como em Belém e Manaus.

Redes de Transportes

- ✿ As redes de transportes são fundamentais para o desenvolvimento de destinos turísticos.
- ✿ Redes de transportes bem conectadas implicam destinos turísticos mais acessíveis e interligados, e, portanto, indutores do desenvolvimento regional e do turismo.
- ✿ As redes de transportes são o conjunto de ligações dos diversos modos de transporte e seus terminais de integração. A existência de uma rede está condicionada a diversos fatores de acordo com os atributos de cada modo. Ex.: uma rede aquaviária limita-se à existência ou não de corpos d'água navegáveis, etc.
- ✿ Os nós das redes de transporte podem desempenhar várias **funções nodais**, incluindo origem, destino, *hub*, portão de entrada, escala e funções múltiplas.

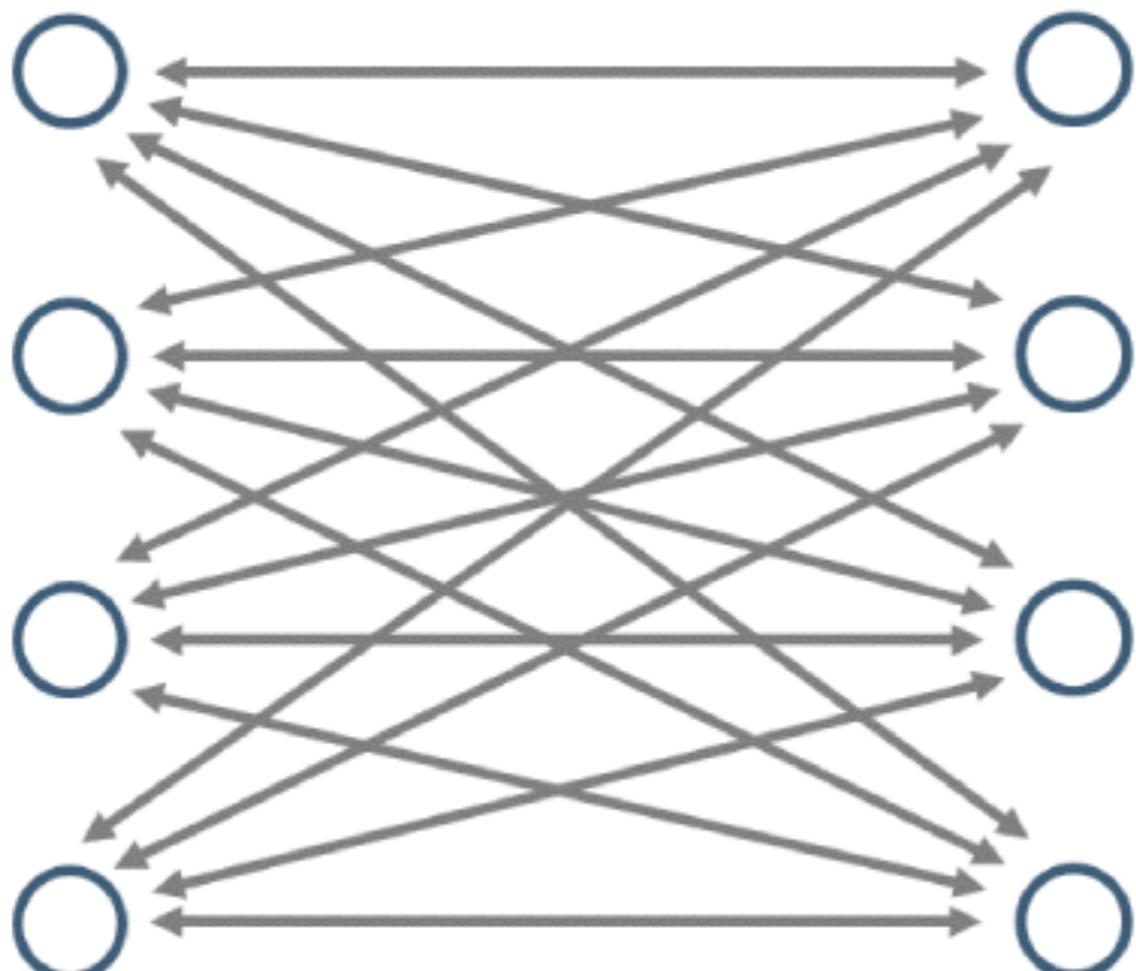


Hubs

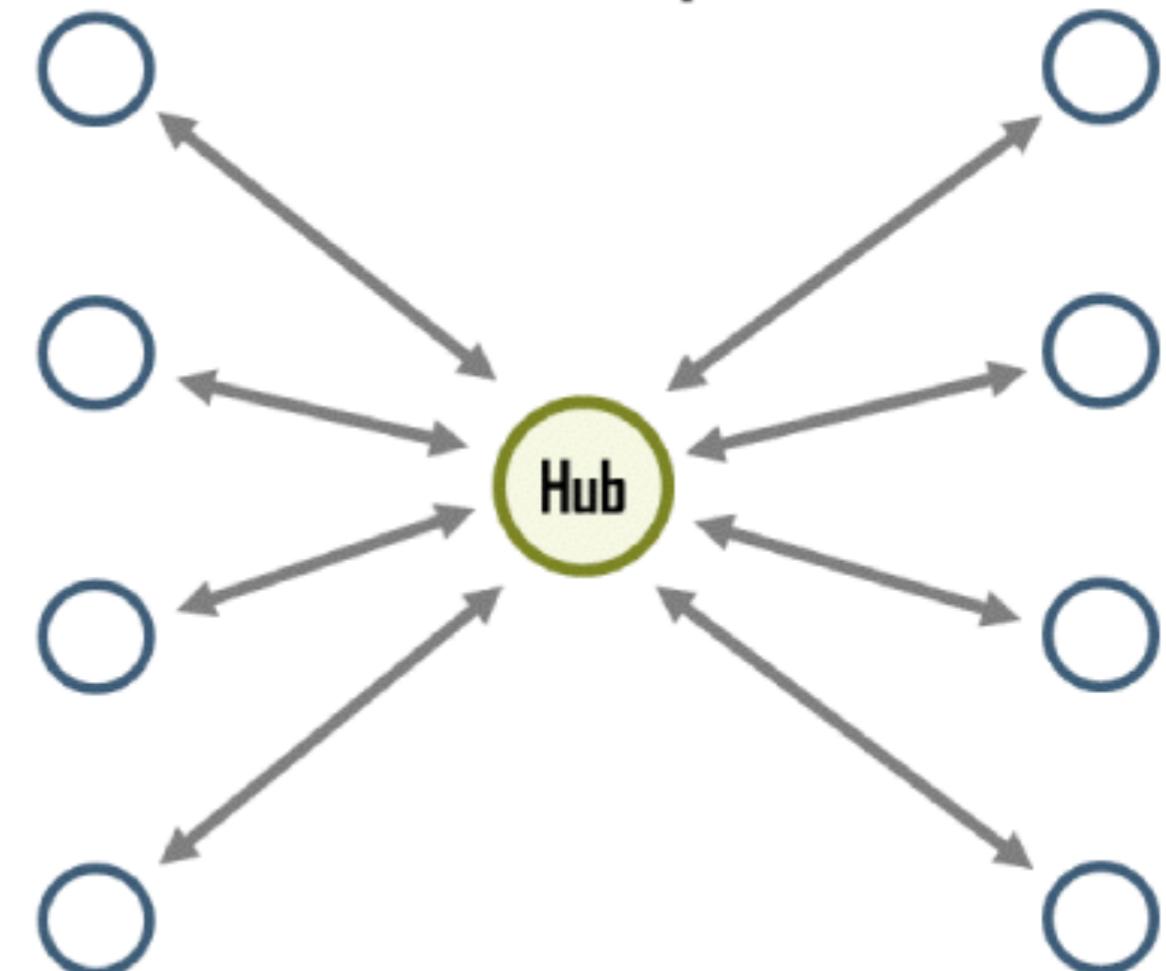
- ✿ *Hubs* são tradicionalmente designados num sentido amplo para se referir a um local que funciona como uma encruzilhada ou de base operacional de um grande aeroporto ou companhia aérea.
- ✿ A ideia-chave é que o fluxo entre um conjunto de cidades origem-destino passe por um ou mais *hubs* em rota para o destino turístico final.
- ✿ O sistema de *hub-and-spokes* foi popularizado nos Estados Unidos após a desregulamentação do transporte aéreo em 1978, com as empresas norte-americanas implementando-os com o objetivo de atenderem vários destinos com número menor de aeronaves.

Hubs

Point-to-Point



Hub-and-Spoke



Hubs

- ✿ A função nodal *hub* é muito mais utilizada no modo aéreo, uma vez que é muito mais fácil deslocar ou implantar um *hub* já que este modo não possui vias aéreas construídas.
- ✿ Para as empresas aéreas a estratégia traz enormes vantagens em termos econômicos (ganho em escala).
- ✿ Para os passageiros, se as economias de escala e escopo geram tarifas menores, por outro lado, como os voos tendem a passar pelo *hub* em vez de irem direto para seus destinos finais, o tempo total de viagem aumenta.
- ✿ Pode-se dizer que o *hub* aumenta a eficiência do tráfego dentro do sistema de transportes.





Portões de Entrada

- ✿ São vistos de maneira geral como pontos principais de entrada/saída dentro ou fora de um sistema de transporte nacional ou regional.
- ✿ Portões de Entrada não somente ligam os outros nós dentro de uma rede nacional/regional, mas também servem para ligar duas ou mais redes.
- ✿ Podem ser comparadas a um funil pelo qual os passageiros convergem de diferentes rotas para ter acesso por meio de um certo ponto, e a partir de onde podem dispersar ou não, dependendo da função nodal no outro nodo.

Portões de Entrada

- ❖ Assim como os *hubs*, os portões de entrada possuem funções nodais privilegiadas, pois obtêm um intenso fluxo de viajantes que passam por eles a fim de chegar a outros nodos.
- ❖ Isso possibilita a esses locais o privilégio de capturarem tais viajantes e transforma-los em turistas.
- ❖ Por essa razão, os portões de entrada reúnem maior capacidade de atraírem, por exemplo, diversos tipos de eventos, tais como reuniões, convenções e exibições.

Escalas

- ✿ O conceito de escalas está menos desenvolvido que as demais funções e deriva de análises de turnês ou viagens em forma de circuitos.
- ✿ Como o nome sugere, referem-se a paradas ou escalas em lugares que servem como pontos de apoio no caminho entre destinos ou funcionam como destinos turísticos secundários.
- ✿ Em escalas **não** há troca de equipamento!

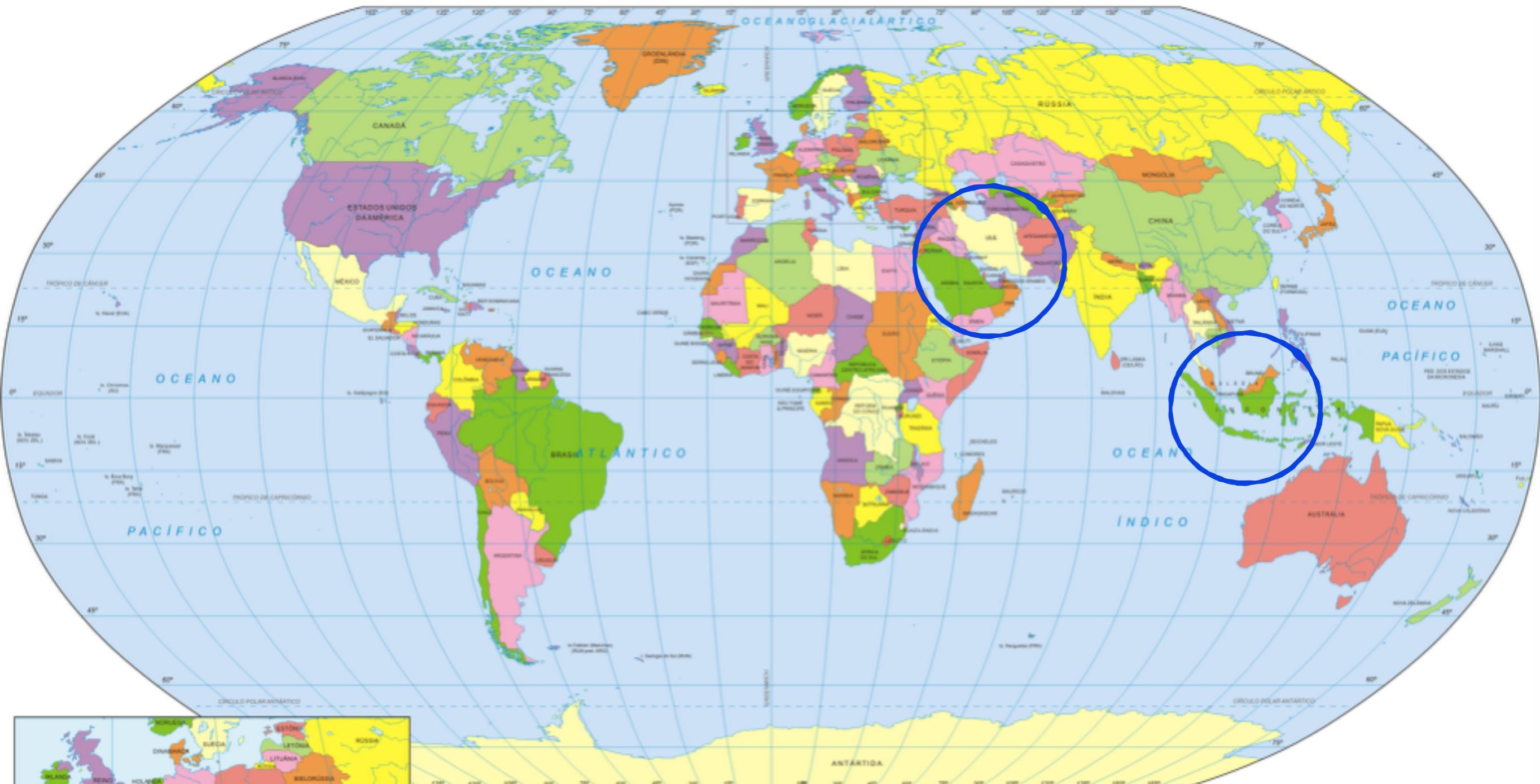
Múltiplas Funções

- ✿ As funções raramente ocorrem de maneira isolada.
- ✿ Caves e Gosling (1999): usam o termo “*gateway hubs*” para se referirem a portões de entrada na periferia da Europa.
- ✿ Pearce (1981): em seu modelo de espaços turísticos urbanos incorpora a ideia de que grandes centros urbanos, em particular, podem ter múltiplas funções nodais devido ao tamanho, à infra-estrutura e ao lugar que ocupam na hierarquia urbana.
- ✿ Exemplo: São Paulo (SP) - funciona como ponto de origem de milhões de viagens turísticas anuais, ao mesmo tempo em que é um dos principais destinos turísticos do país e o grande *hub* aéreo do Brasil.

Exemplo: Cingapura e EAU

- ✿ Ambos os destinos usaram muito bem um *mix* de estratégias de gestão integrada entre companhias aéreas, aeroportos, governos e respectivos organismos de turismo.
- ✿ A partir dessas estratégias integradas, os países conseguiram atrair um significativo número de passageiros que fazem paradas nesses *hubs* nas rotas de longa distância entre a Europa, Ásia e Sudoeste do Pacífico.

Planisfério Político



Exemplo: Cingapura e EAU

- ✿ Somente a localização geográfica, por si só, não é suficiente para ter sucesso. Outros competidores em suas respectivas regiões não obtiveram o mesmo grau de desenvolvimento.
- ✿ Os governos dos dois destinos desenvolveram estratégias coerentes em que a importância e o papel do sistema de transporte aéreo foram claramente articulados através de investimento público e boa governança.

Exemplo: Cingapura e EAU

- ❖ As companhias aéreas *Singapore Airlines* e *Emirates Airline* e seus respectivos aeroportos foram transformados em serviços de classe mundial.
- ❖ Foi alcançado por meio de estratégias de liderança, custo e qualidade, implementadas simultaneamente.
- ❖ As empresas aéreas investem e colaboram com as organizações de turismo e do *trade* turístico como um todo.
- ❖ A *Emirates* possui participações em hotéis, agências de viagens de aventura e até mesmo em atrações turísticas.

Exemplo: Cingapura e EAU

- ✿ *Singapore* e *Emirates* investiram consideravelmente nos serviços de bordo até obterem excelente reconhecimento internacional, o que passou a cativar mais novos e antigos clientes.
- ✿ Os serviços de bordo foram cuidadosamente elaborados para que tivessem uma grande reputação de serviço para atrair particularmente passageiros com elevado padrão de renda.



Exemplo: Cingapura e EAU

- ✿ As duas localidades começaram a criar vários incentivos para a permanência dos passageiros em suas cidades, incluindo o turismo de compra com reduzida carga tributária, tarifas aéreas promocionais, oportunidades de marketing combinando a compra de passagens aéreas e descontos na rede hoteleira local, além de toda uma gama de serviços e infra-estrutura diferenciada nos aeroportos.
- ✿ Em *Changi*, passageiros aguardando por mais de cinco horas entre dois voos em conexão podem fazer um *tour* gratuito de duas horas pela cidade-nação.



Exemplo: Cingapura e EAU

- ✿ Cingapura e EAU transformaram seus *hubs* em sofisticados destinos turísticos pela interação estratégica dos setores de atrações, transportes e alojamento, gerando verdadeiros paraísos para atrair turistas e aumentar o tempo de permanência dos mesmos.

Exemplo: Cingapura e EAU

CARACTERÍSTICAS

Localização Geográfica

Governo

Aeroportos

Empresas Aéreas

Atrações Turísticas

Hotelaria

ESTRATÉGIA EMPREGADA

Central e Privilegiada

Continuidade, capacidade de articulação, investimentos e boa governança.

Criação de serviços e infra-estruturas diferenciados

Investimento em serviço de bordo; tarifas aéreas reduzidas; integração com outras empresas tais como aeroportos, hotéis, agências de viagens etc.

Além de todas as atrações naturais e artificiais, incentivo a eventos e turismo de compras.

Redução de diárias quando adquiridas em conjunto com voos para outros destinos.

Mobilidade Intradestinos

- ✿ Os Transportes Turísticos envolvem muito mais do que o deslocamento de turistas até o local de destino primário, mas inclusive suas movimentações entre destinos turísticos primários e secundários, assim como também no âmbito dos próprios trajetos.
- ✿ Para conhecer atrativos turísticos de um destino, deslocar-se entre terminais de transporte, locais de acomodação e atrações turísticas, turistas requerem mobilidade dentro dos destinos.
- ✿ São utilizados serviços de transporte público e serviços específicos para o turismo, como ônibus de *city tour*.

City Sightseeing: desde 1998

- ❖ Empresa criada em 1998 na cidade de Sevilha, na Espanha.
- ❖ Tradicionais ônibus vermelhos modelo *double decker*.
- ❖ Iniciaram o sistema de franquia em 2000.
- ❖ Atualmente estão presentes em 6 continentes, 33 países e 95 localidades.

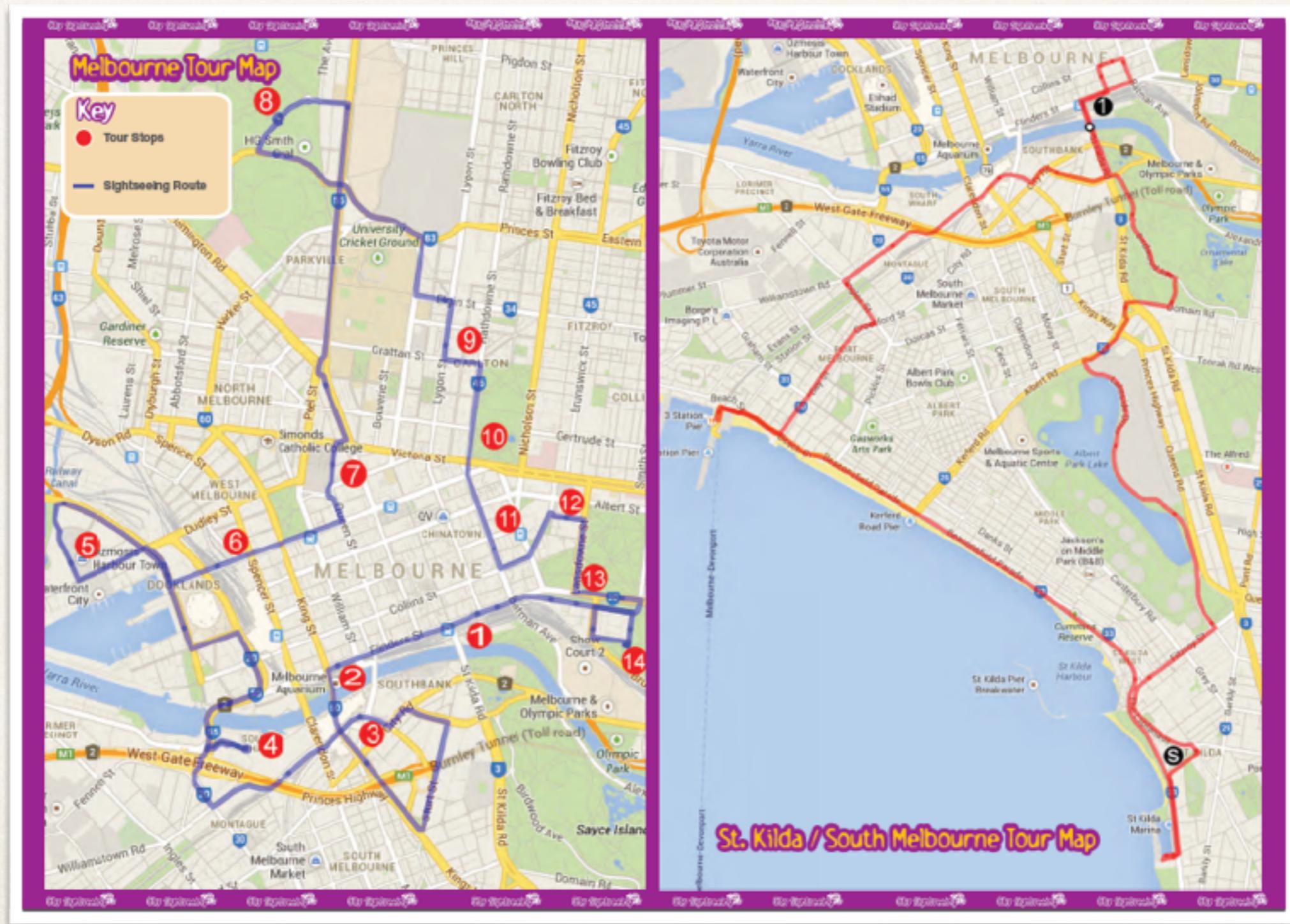


Australia	Germany	Poland
Azerbaijan	Greece	Portugal
Belgium	Iceland	Russia
Canada	Ireland	Singapore
Colombia	Italy	South Africa
Cyprus	Luxembourg	Spain
Czech Republic	Malta	Sweden
Denmark	Netherlands	Turkey
Estonia	Norway	Ukraine
France	Panama	United Kingdom
Georgia	Peru	United States of America

City Sightseeing: desde 1998



City Sightseeing: desde 1998



Mobilidade Intradestinos

- ✿ A utilização do transporte público deve ser planejada a fim de que não haja sobrecarga do sistema, prejudicando a utilização por parte da população local e dos turistas.
- ✿ Minghetti e Celotto (2000) realizaram uma pesquisa a fim de identificar os principais problemas e impactos em função dos padrões de mobilidade intradestinos dos turistas.
- ✿ Dez cidades foram analisadas: Amsterdã, Barcelona, Canterbury, Glasgow, Jerusalém, Paris, Roma, Rimini, Tyrol-Salzburg.
- ✿ Diversos problemas foram identificados e classificados em problemas de baixa/média/grande importância.

Mobilidade Intradestinos

PROBLEMAS DE BAIXA IMPORTÂNCIA	
1. Problemas específicos (ou seja, encontrados somente em algumas cidades)	<ul style="list-style-type: none">- Congestionamentos causados por veículos particulares (fluxos de trânsito);- Congestionamentos causados por fluxos de pedestres.
2. Problemas já resolvidos por alguns dos destinos estudados pelos autores	<ul style="list-style-type: none">- Dificuldade de acessibilidade de longo curso (conexões aéreas e rodoviárias inadequadas);- Concentração de locais de acomodação e instalações turísticas nas mesmas áreas;- Sistema de transporte público ineficiente (ex: baixa frequência dos serviços);- Congestionamento causados por ônibus de turismo.

Mobilidade Intradestinos

PROBLEMAS DE GRANDE / MÉDIA IMPORTÂNCIA	
1. Problemas com soluções já adotadas ou planejadas	<ul style="list-style-type: none">- Estruturas de estacionamento inadequadas;- Integração insuficiente da oferta de transportes (serviços, bilhetagem e tarifas);- Variação sazonal significante no fluxo de turistas.
2. Problemas de "segundo nível" (há outros mais importantes)	<ul style="list-style-type: none">- Dificuldade na troca de modos de transporte;- Impactos negativos da infraestrutura de transportes no ambiente urbano;- Impactos de eventos, exibições e reuniões importantes no destino.
3. Problemas relativos às tomadas de decisões (suas soluções dependem do comportamento dos atores)	<ul style="list-style-type: none">- Fraco desempenho da Câmara Municipal no planejamento dos transportes e do turismo;- Desequilíbrio entre os setores público e privado;- Muitos atores com baixa coordenação das suas próprias ações.

Mobilidade Intradestinos

PROBLEMAS DE GRANDE IMPORTÂNCIA

1. Problemas novos/recentes	<ul style="list-style-type: none">- Falta de um padrão de sistemas de informação para coletar, elaborar e disseminar os dados relativos aos transportes e ao turismo que possam ser utilizados para prever, informar e administrar tráfegos de turistas.
2. Problemas estruturais	<ul style="list-style-type: none">- Picos sistemáticos de mobilidade;- Engarrafamentos causados por carros particulares;- Impactos do excursionismo (visitantes que não pernoitam);- Poluição/ruídos;- Concentração de fluxos turísticos para poucos atrativos turísticos;- Rotas superlotadas.

Mobilidade Intradestinos

- ✿ A fim de diminuir o impacto dos padrões de mobilidade intradestino dos turistas nos sistemas de transporte das cidades estudadas, os pesquisadores sugerem estratégias genéricas que podem ser implantadas em cidades genéricas desde que haja adaptação para a realidade local.
- ✿ Cada estratégia pode ser desenvolvida por meio de uma série de conjunto de ações que levam em conta as especificidades de cada caso.

Mobilidade Intradestinos: Estratégias

Cidades Livres de Carros: busca lidar com a invasão de veículos particulares nas cidades, afetando a qualidade de vida, a atratividade do destino e a experiência turística.

Gestão dos Fluxos de Veículos de Turismo: focada na gestão de ônibus ou veículos que prestam serviços regulares ou irregulares de turismo que causam grandes problemas aos sistemas de transporte, sobretudo nos horários de pico e em alta temporada.

Melhorias na Acessibilidade de Longa Distância: diz respeito à necessidade de proporcionar ligações internacionais eficientes a fim de incluir o destino no mercado turístico internacional.

Mobilidade Intradestinos: Estratégias

Serviços de Transporte Urbano Flexíveis: estratégias centralizadas em serviços de transporte inovadores e de baixo impacto, moldados de acordo com as necessidades dos usuários, como os sistemas de aluguéis de bicicleta.

Gestão da Demanda Turística: desenvolvimento de políticas de turismo que possam complementar e ser integradas ao planejamento de transportes. Exemplos dessas iniciativas incluem a realização de eventos em baixa temporada; implantação de rotas alternativas e complementares e novos atrativos. Pode-se ainda propor ações que combinem os horários de abertura dos atrativos mais populares com os horários das linhas de transporte público. Essas estratégias representam a abordagem mais recente na chamada reengenharia dos destinos turísticos.

Aplicações da Tecnologia da Informação: coleta de dados efetivos sobre transportes e turismo, elaboração e disseminação de informações e gerenciamento eletrônico de informações e comunicações.

Mobilidade Intradestinos

**ASSEGURAR QUE TURISTAS E RESIDENTES CONSIGAM
DESLOCAR-SE DE ACORDO COM AS NECESSIDADES
PECULIARES DE CADA UM É UMA FORMA DE AMENIZAR OS
IMPACTOS NEGATIVOS CAUSADOS PELA ATIVIDADE
TURÍSTICA, BEM COMO MAXIMIZAR SEUS BENEFÍCIOS.**