



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

JULIA MARINA ISEID

SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO ENTRE O AEROPORTO  
INTERNACIONAL AFONSO PENA E A CIDADE DE CURITIBA-PR

CURITIBA

2023

JULIA MARINA ISEID

SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO ENTRE O AEROPORTO  
INTERNACIONAL AFONSO PENA E A CIDADE DE CURITIBA-PR

Projeto de Planejamento e Gestão do Turismo em Turismo apresentado como requisito especial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo, do Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Prof. Dra. Clarice Bastarz

CURITIBA

2023

## RESUMO

O Aeroporto Internacional Afonso Pena (CWB), apresenta ineficiência no transporte coletivo que o conecta à cidade de Curitiba (PR). Esta ineficiência foi observada na Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, realizada mensalmente pela Secretaria de Aviação Civil (SAC). A partir disso, foi estabelecido o objetivo de propor alternativas para aperfeiçoar o transporte coletivo que conecta do CWB à capital do estado. Para isso, foi identificado o sistema de transporte vigente e desativado, e feita a análise da satisfação dos passageiros e dos funcionários do aeroporto. Após o levantamento, foi identificado os principais pontos de insatisfação de ambos os grupos, como a falta de transporte coletivo para o centro da capital e poucos horários de ônibus. Com isso, foram apresentadas três propostas para a facilitação e satisfação de quem necessita utilizar o transporte coletivo. A adoção da tecnologia NFC para pagamento de tarifa, possibilitando o pagamento da tarifa com crédito e débito; o retorno da operação do Aeroporto Executivo, que liga o aeroporto até os principais pontos de Curitiba; e a modificação do itinerário da linha E68 – Quississana/Guadalupe, que pode realizar a conexão do aeroporto até o centro da cidade de Curitiba. Com as pequenas modificações, boa parte da insatisfação de quem necessita do transporte coletivo podem ser sanadas.

Palavras-chave: transporte coletivo; transporte público; Aeroporto Internacional Afonso Pena.

## **ABSTRACT**

The Afonso Pena International Airport (CWB) has inefficient public transportation that connects it to the city of Curitiba (PR). This inefficiency was observed in the Passenger Satisfaction Survey, carried out monthly by the Civil Aviation Secretariat (SAC). From this, the aim was to propose alternatives to improve the public transport that connects CWB to the state capital. To this end, the current and decommissioned transportation system was identified, and the satisfaction of passengers and airport employees was analyzed. After the survey, the main points of dissatisfaction for both groups were identified, such as the lack of public transport to the center of the capital and few bus schedules. As a result, three proposals were put forward to facilitate and satisfy those who need to use public transport. The adoption of NFC technology for fare payment, making it possible to pay the fare with credit and debit; the return to operation of the Airport Executive, which connects the airport to the main points of Curitiba; and the modification of the itinerary of line E68 - Quississana/Guadalupe, which can connect the airport to the city center of Curitiba. With these small changes, much of the dissatisfaction of those who need public transport can be remedied.

Keywords: public transportation; public transport; Afonso Pena International Airport.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Estação tubo e ônibus expresso.....	21
FIGURA 2 - Pagamento de tarifa com cartão por aproximação.....	22
FIGURA 3 - Linha Turismo.....	23
FIGURA 4 - Tuboteca.....	23
FIGURA 5 - Cartão VEM.....	25
FIGURA 6 - Cartão Metrocard.....	25
FIGURA 7 - Cartão URBS.....	26
FIGURA 8 - Localização dos táxis.....	29
FIGURA 9 - Sala administrativa dos táxis.....	30
FIGURA 10 - Pátio de táxis.....	30
FIGURA 11 - Loja da locadora de veículos Movida.....	31
FIGURA 12 - Loja da locadora de veículos Unidas.....	31
FIGURA 13 - Loja da locadora de veículos Localiza.....	32
FIGURA 14 - Pátio da locadora de veículos Movida.....	32
FIGURA 15 - Pátio da locadora de veículos Unidas.....	33
FIGURA 16 - Pátio da locadora de veículos Localiza.....	33
FIGURA 17 - Auto Viação Catarinense.....	34
FIGURA 18 - Espaço comercial da Safer.....	35
FIGURA 19 - Ponto de ônibus do CWB.....	36
FIGURA 20 - Ônibus Linha 515 - Terminal Central/Aeroporto 1.....	37
FIGURA 21 - Itinerário linha 515 - Terminal Central/Aeroporto 1.....	37
FIGURA 22 - Ônibus linha E32 - Aeroporto/Terminal Boqueirão.....	38
FIGURA 23 - Itinerário linha E32 - Aeroporto/Terminal Boqueirão.....	39
FIGURA 24 - Motoristas clandestinos.....	40
FIGURA 25 - Placa transporte clandestino é crime.....	40
FIGURA 26 - Ligeirinho Aeroporto.....	41
FIGURA 27 - Tubo de ônibus do CWB.....	42
FIGURA 28 - Ônibus Aeroporto Executivo.....	43
FIGURA 29 - Itinerário Aeroporto Executivo.....	44
FIGURA 30 - Site Aeroporto Executivo.....	44
FIGURA 31 - Símbolo referente a tecnologia NFC.....	56

FIGURA 32 - Itinerário linha Quississana/ Guadalupe sentido Quississana.....	59
FIGURA 33 - Itinerário linha Quississana/ Guadalupe sentido Guadalupe.....	59
FIGURA 34 - Itinerário recortado sentido Quississana.....	60
FIGURA 35 - Itinerário adaptado e recortado sentido Quississana.....	61
FIGURA 36 - Itinerário recortado sentido Guadalupe.....	62
FIGURA 37 - Itinerário adaptado e recortado sentido Guadalupe.....	63

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - Linhas de transporte público utilizadas.....	50
GRÁFICO 2 - Satisfação em relação ao itinerário vigente.....	51
GRÁFICO 3 - Satisfação em relação a localização do ponto de ônibus.....	52
GRÁFICO 4 - Comparação de níveis de satisfação.....	53
GRÁFICO 5 - Itens com maior insatisfação.....	54

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Players da administradora aeroportuária.....	47
QUADRO 2 - Outros players.....	48
QUADRO 3 - Prêmios Aeroportos + Brasil conquistados pelo CWB.....	48
QUADRO 4 - Horários diários de pico referente a outubro de 2023.....	57
QUADRO 5 - Quantidade de viagens realizadas diariamente.....	64
QUADRO 6 - Estimativa de valores para cálculo do custo adicional de combustível...64	
QUADRO 7 - Estimativa de custo adicional diário.....	64
QUADRO 8 - Estimativa de custo adicional mensal.....	65
QUADRO 9 - Estimativa de passageiros para cobrir custo adicional.....	65

## **LISTA DE SIGLAS**

- AMEP - Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná
- ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
- ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
- CCR - Companhia de Concessões Rodoviárias
- COMEC - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
- IATA - Associação Internacional de Transportes Aéreos
- ICAO - Organização da Aviação Civil Internacional
- RIT - Rede Integrada de Transporte
- RMC - Região Metropolitana de Curitiba
- SAC - Secretaria de Aviação Civil
- TECA - Terminal de Cargas Aéreo
- URBS - Urbanização de Curitiba

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>15</b>
2.1	TRANSPORTE E TURISMO.....	15
2.2	TRANSPORTE COLETIVO URBANO .....	16
2.3	TRANSPORTE PÚBLICO, SEMIPÚBLICO E PRIVADO .....	18
2.3.1	Relação entre Transporte Coletivo e Transporte Clandestino .....	19
2.4	TRANSPORTE PÚBLICO EM CURITIBA E SÃO JOSÉ DOS PINHAIS .....	20
<b>3</b>	<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>27</b>
<b>4</b>	<b>SISTEMA DE TRANSPORTE VIGENTE E DESATIVADO DO CWB.....</b>	<b>29</b>
4.1	SISTEMA DE TRANSPORTE VIGENTE .....	29
4.1.1	Táxis.....	29
4.1.2	Locadoras de Veículos .....	31
4.1.3	Viação Catarinense .....	33
4.1.4	Aplicativos de Mobilidade .....	34
4.1.4.1	Safer.....	34
4.1.4.2	Uber, 99Pop e inDrive .....	35
4.1.5	Transporte Urbano Público.....	36
4.1.5.1	Linha Urbana .....	37
4.1.5.2	Linha Metropolitana .....	38
4.1.6	Transporte Clandestino .....	39
4.2	SISTEMA DE TRANSPORTE DESATIVADO .....	41
4.2.1	Linha direta 208.....	41
4.2.1.1	Linha 146 – Terminal Afonso Pena/Aeroporto – SENAC.....	42
4.2.1.2	Aeroporto Executivo .....	43
4.2.1.3	CEP Transportes .....	45
<b>5</b>	<b>SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E AS MELHORIAS INDICADAS PELOS PASSAGEIROS E FUNCIONÁRIOS DO CWB.....</b>	<b>46</b>
5.1	SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS EM RELAÇÃO AO SISTEMA DE TRANSPORTE.....	46

5.2	SATISFAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS EM RELAÇÃO AO SISTEMA DE TRANSPORTE.....	50
<b>6</b>	<b>PROPOSTA DE ALTERNATIVAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO DO CWB.....</b>	<b>56</b>
6.1	OPÇÕES DE PAGAMENTO DE TARIFA.....	56
6.2	REATIVAÇÃO DO ÔNIBUS AEROPORTO EXECUTIVO.....	57
6.3	ALTERAÇÃO DO ITINERÁRIO DA LINHA E68 – QUISSISSANA / GUADALUPE .....	58
<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>66</b>
<b>8</b>	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>70</b>
	<b>APÊNDICE 1 – FORMULÁRIO PARA FUNCIONÁRIOS.....</b>	<b>72</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Um dos principais fatores para o desenvolvimento de um município é o seu sistema de transporte, a forma de locomoção afeta fortemente sua ampliação. Para Hoel (2011), um sistema de transporte eficiente concede benefícios à sociedade e auxilia no desenvolvimento econômico. O equipamento que mais acompanha o desenvolvimento para chegar a eficiência do transporte é o terminal intermodal, que pode ser definido como local que possui mais de um meio de transporte disponível, facilitando a intermodalidade (SOARES, 2006).

O transporte possui um papel fundamental no desenvolvimento do turismo, sem ele a atividade turística não existiria. Um sistema de transporte de qualidade pode ser um dos principais fatores na escolha de um destino, a facilidade de acesso é levada em conta na hora da escolha do destino e na sua locomoção durante a viagem. A relação das duas áreas vai além de serem complementares, em diversos locais o meio de transporte é o atrativo turístico. Cruzeiros e trens são cada vez mais conhecidos pela experiência voltada para o turista, aumentando a busca por esse modelo de atrativo.

Os aeroportos são considerados terminais modais, uma vez que encontramos neles mais de um modelo de transporte disponível: além do aéreo, o rodoviário e ferroviário são comuns em diversas localidades. Para o turista embarcar em seu voo, se faz necessário o deslocamento até o aeroporto, dito isso, nota-se a importância de um sistema de transporte eficiente no local. A disponibilização de vários meios de transporte urbano (público, semipúblico ou privado), é necessária para a facilidade no acesso, o morador local e/ou o turista devem poder transitar de maneira ágil.

Para um bom desenvolvimento de uma cidade e de um atrativo turístico, a infraestrutura local é um dos principais contribuintes, sendo o sistema de transporte coletivo urbano um dos itens básicos da infraestrutura de um município. O transporte coletivo é de suma importância para a movimentação local, tanto para lazer, quanto para cumprir as obrigações do cotidiano. Segundo a Constituição Federal de 1988, no 6º artigo, o transporte é um direito social, podendo ser administrado pelo município, por concessão ou permissão.

Em maio de 1944 foi iniciada a construção do Aeroporto Internacional Afonso Pena pelo Ministério da Aeronáutica em conjunto com o Departamento de Engenharia do Exército Norte-Americano, sendo finalizado em abril de 1945. Porém foi só no início de 1946 que a aviação civil iniciou a operação efetivamente. Após o fim da Segunda Guerra Mundial, foram realizadas melhorias e a construção da torre de controle e estação de passageiros na Base Aérea Afonso Pena, nome o qual o aeroporto era conhecido na época. Em 1974, o mesmo começou a ser administrado pela Infraero, esse também foi o ano de inauguração do Terminal de Logística de Carga (TECA). Desde sua construção, o aeroporto passou por diversas modificações e ampliações, possuindo atualmente, capacidade de 14,8 milhões de passageiros ao ano.

Segundo a Pesquisa de Satisfação do Passageiro, elaborada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), vinculada à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o Aeroporto Internacional Afonso Pena é destaque no Brasil, conquistando diversos prêmios entre os anos de 2013 e 2020. Seu leilão ocorreu em 2021, sendo ele um dos nove aeroportos que representavam o Bloco Sul, arrematado pela Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR), juntamente com o Bloco Central, no 6º leilão de concessões de aeroportos. A empresa passou a administrar ambos os blocos em março de 2022.

O Aeroporto Internacional Afonso Pena pode ser identificado de duas outras formas: SBCT e CWB. Essas identificações são atribuídas à duas instituições. A Sigla SBCT é atribuída à Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), órgão que, resumidamente, realiza a padronização da aviação civil internacional, estabelecendo princípios e técnicas que garantam a segurança da aviação. A identificação da ICAO possui quatro letras, cada uma representa parte da localização do aeroporto, em que “S” é o código para a América do Sul; “B” significa Brasil; e “CT” é o código específico do aeroporto.

A sigla CWB é atribuída à Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA), associação que visa promover a segurança, eficiência e sustentabilidade do transporte aéreo. Seu sistema de identificação para aeroportos consiste em três letras que remetem a localização do terminal, sendo CWB a sigla escolhida para o aeroporto Afonso Pena. Sendo assim, no decorrer deste trabalho a sigla CWB será utilizada como identificação do Aeroporto Internacional Afonso Pena, uma vez que é a sigla mais popular para esse uso.

Nesse projeto de planejamento e gestão do turismo, será analisado o sistema de transporte coletivo (vigente e desativado), que conecta o CWB e a cidade de Curitiba. Além disso, será feito um levantamento acerca da satisfação dos passageiros, por meio de análise dos resultados da pesquisa realizada pela SAC, e de funcionários do aeroporto, por meio de formulário criado para entender a satisfação dos mesmos com o transporte público vigente. Observações e sugestões dadas por ambos os grupos serão inseridas na análise, para que se possa criar propostas com o objetivo de sanar grande parte das insatisfações encontradas.

É comum pensar que o transporte público e o transporte coletivo sejam sinônimos, entretanto, essa suposição se faz incorreta. O transporte coletivo pode ser tanto público quanto semipúblico, no contexto dessa pesquisa, a linha Aeroporto Executivo é a segunda opção. Dentro do transporte coletivo analisado no CWB, iremos trabalhar com os dois conceitos aqui apresentados.

Tal pesquisa justifica-se por um levantamento preliminar realizado pela autora, durante seus dois estágios realizados no aeroporto. O primeiro foi enquanto o CWB ainda era administrado pela Infraero, entre os anos de 2020 e 2021, onde atendia no Balcão de Informações. Durante esse período foi possível notar a dificuldade dos passageiros no deslocamento da região metropolitana (aonde se encontra o CWB), até a capital do estado. Tal dificuldade ocorria devido às mudanças no transporte público disponível, além da paralisação da operação do ônibus Aeroporto Executivo (que até 2020 conectava do CWB ao centro de Curitiba). Em 2022, ao iniciar seu segundo estágio (agora pela CCR), teve acesso a pesquisas que demonstram a insatisfação de diversos passageiros com os meios de transporte disponíveis. São duas as pesquisas sobre a satisfação de passageiros realizadas no aeroporto, a primeira realizada pela ANAC e outra pela SAC. Somente a segunda foi utilizada na construção desse trabalho.

Na análise dos meios de transporte disponíveis no CWB, é explícita a falta de opções, principalmente no que concerne ao transporte coletivo. Uma vez que o aeroporto é localizado na região metropolitana de Curitiba, se faz necessário um planejamento para que os meios de transporte sejam de fácil acesso, não só para os turistas, como também para seus funcionários.

Portanto, o problema da pesquisa é “quais são as alternativas de transporte para conectar o Aeroporto Internacional Afonso Pena com a cidade de Curitiba?”. Para

responder esta questão, o objetivo geral é “**propor alternativas para aperfeiçoar o transporte coletivo que conecta o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais, e a cidade de Curitiba**”. Temos como objetivos específicos:

- a) Identificar o sistema de transporte (vigente e desativado), do Aeroporto Internacional Afonso Pena;
- b) Verificar a satisfação em relação ao sistema de transporte coletivo e as melhorias indicadas pelos passageiros e funcionários do Aeroporto Internacional Afonso Pena;
- c) Elaborar proposta de alternativas de transporte coletivo para o Aeroporto Internacional Afonso Pena.

Este estudo visa contribuir para uma melhoria no sistema de transporte coletivo que conecta, atualmente, o CWB com a cidade de Curitiba, mantendo o foco nos pontos de maior procura, com o intuito de facilitar o transporte na região, não só dos turistas que aqui chegam, como dos funcionários e cidadãos que frequentam o local.

O presente trabalho foi dividido em: introdução, para a apresentação do tema; marco teórico, onde serão expostas as pesquisas e temas centrais para a compreensão desse estudo; metodologia, para demonstrar a forma que os resultados foram alcançados; propostas, que foram formuladas a partir da análise dos itens de maior insatisfação dos passageiros e funcionários; e, por fim, as considerações finais.

## 2 MARCO TEÓRICO

Neste capítulo serão abordados temas fundamentais para a compreensão da pesquisa, sendo eles: Transporte e Turismo, Transporte Coletivo Urbano e Transporte Urbano em Curitiba e São José dos Pinhais.

### 2.1 TRANSPORTE E TURISMO

Ferraz e Torres (2001) e Manheim (1979) possuem definições de transporte semelhantes, os autores o definem como o deslocamento de pessoas e/ou bens. De acordo com Ceftru (2006) para que o transporte aconteça são necessários três elementos essenciais: a intenção de deslocamento, o objeto ou pessoa, e o transporte a ser utilizado.

Partindo desse raciocínio, podemos dizer que o transporte e o turismo, mesmo pertencendo a diferentes áreas, tendem a complementar-se uma vez que um viajante, independente do motivo de sua viagem, necessita de um meio de locomoção para chegar ao seu destino. Nota-se que o desenvolvimento dos pontos turísticos pode ser afetado, dependendo da disponibilidade de meios de transporte na região. Portanto, vemos que o transporte, por diversas vezes, é um elemento essencial para o crescimento de um destino turístico (LOHMANN e DUVAL, 2011).

Além de conectar o turista ao seu destino, o transporte pode ser o destino em si. Lumsdon e Page (2004b) conceitua a ligação entre transporte e turismo em duas categorias: “Transporte para o Turismo” e “Transporte como Turismo”. A primeira, como descrito anteriormente, é a utilização de um modal para se locomover ao destino almejado. A segunda é o transporte como destino turístico, sendo o cruzeiro um grande exemplo dessa categoria, pois em diversas vezes os turistas preferem permanecer no cruzeiro a apreciar sua programação do que descer no porto e conhecer os pontos turísticos das regiões.

Os transportes marítimo e ferroviário são grandes exemplos de meios de transporte que passaram por aprimoramentos para atender ao turismo, uma vez que foram utilizados por um grande espaço de tempo, apenas para o transporte de cargas e pessoas. Hoje em dia, ambas as formas de transporte, são tidas como atrativos. No

caso dos cruzeiros, atualmente a procura está cada vez mais alta, com diversas empresas e viagens temáticas disponíveis para o melhor atendimento de todo o seu público. Podemos encontrar também um grande volume de empresas ferroviárias que realizam viagens que, por si só, são uma experiência. A Serra Verde Express é um forte exemplo disso, disponibilizando diversos pacotes de trem, com cabines personalizadas, além de guias, para uma vivência mais completa.

Podemos dizer que o turismo, como o definimos hoje, é resultado do desenvolvimento dos meios de transporte, essa relação é tão intrinsecamente ligada que podemos dizer que o transporte tem a capacidade de afetar o turismo de diversas maneiras. No caso da demanda turística, por exemplo, por ser um produto complementar, caso a localidade não possua meios de transporte eficientes ou ocorra um aumento considerável nos valores, sua demanda pode ser fortemente afetada (LOHMANN e NETTO, 2012). Graças à evolução tecnológica do transporte, uma viagem que usualmente levaria semanas para ser concluída, hoje é completada em poucas horas (LOHMANN, CASTRO e FRAGA, 2013). Após a Segunda Guerra Mundial, quando os automóveis começaram a ser fabricados em larga escala, foram construídas uma rede de estradas rodoviárias, facilitando assim as movimentações usuais, além de impulsionar os serviços turísticos.

Para que uma atividade turística possa se desenvolver, é necessário a utilização da infraestrutura básica local, sendo assim, para um planejamento turístico eficiente, políticas públicas de transporte, saneamento, saúde, entre outras, devem existir (BARRETO; BURGOS; FRENKEL, 2003). Para Petrocchi (2009). O planejamento do turismo deve levar em consideração o desenvolvimento do destino e as contribuições para a vida dos seus habitantes, caso não ocorra o planejamento um integrado, modificações negativas podem ser maiores que as positivas, sobrecarregando a infraestrutura básica. Prideaux (2000) afirma que a infraestrutura de transporte influencia no volume de turistas, motivados pela facilidade de locomoção local.

## 2.2 TRANSPORTE COLETIVO URBANO

O desenvolvimento urbano está interligado à evolução do transporte, ao levarmos em conta a localização das cidades, por exemplo, o transporte era um dos

fatores essenciais na escolha, uma vez que as cidades normalmente ficavam próximas das rotas de transporte (estradas, rios, etc). A evolução das cidades demorou muito tempo, principalmente por conta do fornecimento de suprimentos e pela distância máxima que se conseguia realizar a pé até que os trabalhadores chegassem ao local de trabalho. Nesse quesito, Davis (1972) comenta que a deficiência do transporte interno reprimiu o tamanho das cidades antes do século XIX, a um raio de cerca de 5 km.

Podemos localizar esboços do que podemos chamar de transporte coletivo em Londres (desde 1600) e em Paris (em 1612), com coches de aluguel. Porém, o que considera-se como o primeiro serviço de transporte coletivo surgiu em Paris, no ano de 1662, organizado pelo físico e matemático Blaise Pascal. O transporte era então realizado por coches de 8 lugares, carregados por cavalos, com horários pré-determinados e com um itinerário fixo. Infelizmente a inovação parou de funcionar em menos de 10 anos após sua inauguração.

Trazendo uma definição mais atual do que temos como transporte coletivo, podemos dizer que em 1826 tivemos o início do transporte regular. Foi em Nantes, na França, que surgiu o que nomearam de “*omnibus*”, o qual era puxado por cavalo e ligava a cidade a uma casa de banhos. Nessa mesma época diversos outros transportes começaram a surgir, cada qual com características específicas, o ponto comum entre eles era que todos tinham capacidade para mais de 10 passageiros. Pode-se dizer que o surgimento desses transportes foi movido pela Revolução Industrial, que acabou por modificar as características das cidades, afastando as casas dos trabalhadores dos locais de trabalho.

Surgem, portanto, ainda no século XIX, o ônibus e o metrô a vapor, além dos bondes puxados por cavalos, bondes com tração elétrica e trens suburbanos a vapor. Já no século XX, houve o surgimento dos ônibus a gasolina, trens e metrôs elétricos, além do trólebus e, em 1920, do ônibus a diesel. Uma década depois, a partir de 1930, houve a distinção entre ônibus urbanos e rodoviário, com a melhora das condições das estradas, os meios de transporte começaram a alcançar até 100km/h. Na década seguinte ocorreu uma das maiores evoluções, a carroceria monobloco, desenvolvida com base nas estruturas de aviões modernos, ela é utilizada até hoje, resultando em ônibus mais leves e ágeis.

Com esse desenvolvimento dos transportes mecanizados, foi possível o crescimento das cidades, o que trouxe consigo os congestionamentos, reduzindo a velocidade nos deslocamentos. De acordo com Mumford (1982), em 1907 a velocidade média de veículos transportados por cavalo era de 18,5 km/h, enquanto a velocidade média de automóveis era de 9,5 km/h em Nova York, no ano de 1961.

### 2.3 TRANSPORTE PÚBLICO, SEMIPÚBLICO E PRIVADO

Vuchi (1981) divide o transporte urbano de passageiros em três categorias:

- a) O transporte privado diz respeito ao veículo de propriedade do usuário. Esse meio de transporte pode ser a pé, bicicleta, motocicleta, até o próprio automóvel, tendo as escolhas de rotas e horários;
- b) O transporte semipúblico em sua maioria não possui rota nem horário pré-determinado, é disponibilizado por um fornecedor e acessível a quem estiver disposto a pagar a tarifa solicitada. Alguns exemplos dessa categoria de transporte são os táxis, locadoras de carro, entre outros;
- c) O transporte público possui itinerário fixo e horários pré-determinados, sendo de grande capacidade, e sua utilização é disponível para qualquer pessoa mediante o pagamento da tarifa. Alguns exemplos de transporte público são os ônibus, metrô, trens, trólebus, entre outros.

Desde 1955, a responsabilidade sobre a organização dos transportes coletivos passou dos governadores aos prefeitos. A Constituição Federal de 1988 passou a tutelar (em seu art. 6º), a prestação do serviço de transporte de passageiros como um dos direitos sociais. Geralmente esse serviço é feito por empresas privadas após um processo licitatório.

Em grande parte dos municípios, o transporte público é a opção principal da população, um sistema de transporte organizado e eficiente pode reduzir o tempo de locomoção, o que por sua vez, acaba por melhorar a mobilidade, afetando diretamente a qualidade de vida da população (LERNER, 2009).

### 2.3.1 Relação entre Transporte Coletivo e Transporte Clandestino

O transporte urbano, muitas vezes acaba por pecar no quesito qualidade, principalmente ao levarmos em conta fatores como valor da tarifa, disponibilidade (grade de horário) e pontos de acesso. Devido a isso, muitas pessoas tendem a buscar outras alternativas, podendo optar, muitas vezes, pelos chamados transportes clandestinos.

O serviço de transporte coletivo é público, de gestão municipal, sendo indiferente o modelo e tamanho do veículo. Segundo a lei municipal de São José dos Pinhais, nº 1989, de 18 de maio de 2012<sup>1</sup>:

A execução do transporte remunerado de passageiros, nas modalidades coletivo público, táxi, escolar e fretamento, será considerada ilegal - irregular ou clandestino - na ausência de autorização, concessão ou permissão do órgão público competente, quando constatada pelos agentes de fiscalização a cobrança de tarifa, o anúncio verbal ou por escrito e/ou a captação de passageiros.

Portanto, proprietários de veículos que não possuem autorização para transporte, acabam circulando de forma ilegal, podendo ter o veículo apreendido, além de multa administrativa, de acordo com a Resolução nº 4.287/14 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Para além da irregularidade fiscal, o problema do transporte clandestino coloca o passageiro em risco de diversas formas. Além de não possuir controle sobre as viagens (correndo o risco de sequestros e diversos outros crimes), no caso de um acidente de trânsito, devido à ilegalidade do transporte, o passageiro não tem direito a seguro, entre outros recursos.

Há uma diversidade de transportes clandestinos, porém o que mais impacta o CWB são os chamados “*ubers* clandestinos”. Os responsáveis por essa prática geralmente se encontram nos acessos do desembarque, abordando os passageiros conforme os mesmos saem do aeroporto. Caso o passageiro informe de que realizará o pedido via aplicativo, os motoristas tentam persuadir o indivíduo a realizar a viagem no particular, com o argumento de que o preço é mais atraente. Vale ressaltar que, muitas vezes, o valor cobrado pelos motoristas clandestinos, é igual ou até mesmo

---

<sup>1</sup> Para mais informações: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/s/sao-jose-dos-pinhais/lei-ordinaria/2012/199/1989/lei-ordinaria-n-1989-2012-estabelece-normas-para-coibir-o-transporte-clandestino-e-irregular-de-passageiros-no-municipio-de-sao-jose-dos-pinhais> - Acesso em 10 jun. 2023

superior ao cobrado pelo aplicativo. Entretanto, muitos passageiros acabam aceitando a corrida de forma ilegal, sem realizar essa verificação.

Para além dos perigos comentados, os motoristas vêm causando diversas situações incômodas no local, como a sujeira (um grande volume de bitucas de cigarro) deixadas no acesso de desembarque, a agitação no local, além de intrigas com os taxistas (em 2021 ocorreu um atrito entre *ubers* regulamentados e clandestinos, chegando a ponto de invadir o saguão do aeroporto).

Nota-se que, ao não possuir um sistema de transporte coletivo que atenda às reais necessidades dos passageiros, os mesmos optam por outras alternativas de locomoção, fortalecendo formas de transporte consideradas ilegais pela lei.

## 2.4 TRANSPORTE PÚBLICO EM CURITIBA E SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

O transporte público induz o crescimento das cidades, sendo um serviço essencial para a movimentação dos habitantes aos seus locais de trabalho, lazer, estudo, etc. Esse meio de transporte compõe todo o escopo que engloba a mobilidade urbana, e, segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (2020), é o responsável pela movimentação de cerca de 28% da população.

Curitiba e região metropolitana possuem a Rede integrada de Transporte (RIT), que é destaque no país pelo pagamento de uma única tarifa, podendo transitar por 19 municípios. Porém, esse modelo (que é copiado em diversas outras cidades), está saturado e necessita de melhorias para a recuperação dos passageiros que deixaram de utilizar o serviço falta de desenvolvimento (VASCONCELLOS, 2019). Sem uma estrutura adequada, o serviço público acaba sendo afetado e prejudicado (GUIMARÃES, 2019).

A cidade de Curitiba é reconhecida tanto nacional quanto internacionalmente por seu modelo de transporte coletivo, por suas inovações como o ônibus expresso, que possui vias exclusivas; estações tubo (FIGURA 1), que facilitam com a cobrança antecipada da tarifa; e o desenvolvimento de um modelo de gestão que tende a priorizar o transporte coletivo.

FIGURA 1 – Estação tubo e ônibus expresso



FONTE: Página do Paraná Educativa (2022).

A história do transporte coletivo na cidade iniciou em 1955, ano em que foi regulamentado através do Decreto 503/55, dando concessão para 13 empresas. Em 1970 foi criado o projeto do “Sistema Trinário”, implementado 4 anos depois, com a primeira canaleta exclusiva de ônibus, nesse mesmo ano foram implementadas as cores para cada categoria de transporte. Foi em 1977 que iniciaram-se as operações do eixo Boqueirão, com a inauguração dos terminais Hauer e Carmo. Um ano após os novos terminais, foi iniciada a sincronização dos semáforos, seguido pela inauguração das linhas interbairros e estudantes.

Já 1980 foi um ano de inovação, mais dois terminais foram colocados em funcionamento junto com a implementação da tarifa única. Foi em 1986, pelo Decreto 195/86, que a Urbanização de Curitiba S.A. - URBS - foi instituída como gerenciadora do transporte coletivo, responsável pelo planejamento, cálculo de tarifas, bilhetagem eletrônica, fiscalização e operação do transporte público, porém somente em 1990 a empresa se tornou a única cessionária do sistema de Curitiba.

Em 1991 foi instalado o conhecido “Ligeirinho”, que tem suas paradas em estações tubo. Em 1996 ocorreu um convênio entre o governo do Estado e a prefeitura da cidade, incumbindo a empresa do gerenciamento das linhas da Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Em 2002 foi instalada a bilhetagem eletrônica, que passou por diversas evoluções até que em 2022 começou a aceitar pagamento por cartões de crédito e débito que possuem pagamento por aproximação (FIGURA 2).

FIGURA 2 – Pagamento de tarifa com cartão por aproximação



FONTE: Site da Prefeitura Municipal de Curitiba (2022)

De 2002 para cá a frota foi atualizada, itinerários foram atualizados para melhor eficiência, a Linha Turismo (FIGURA 3) foi reformulada, foi implementada a Tuboteca (FIGURA 4), foram realizados testes e aprovado o uso do ônibus elétrico, além de novas estações tubo e faixas exclusivas.

FIGURA 3 – Linha Turismo



FONTE: Site URBS (2022)

FIGURA 4 – Tuboteca



FONTE: Site da Prefeitura Municipal de Curitiba (2023)

São José dos Pinhais é a segunda maior cidade da RMC, levando em consideração o número de habitantes do município. O transporte coletivo da cidade começou nos anos 20, com uma linha de transporte regular por diligências, ligando o município a Curitiba. Entre 1920 e 1930, começaram a circular os primeiros carros na cidade, e com eles os primeiros ônibus, sendo em 1928 inaugurada a primeira linha de transporte regular de transporte que ligava as duas cidades. Atualmente, o transporte coletivo local abrange todo o município e possui serviço intermunicipal, regido pela Rede Integrada de Transporte (RIT).

A cidade possui duas empresas responsáveis pelo transporte público, Auto Viação Sanjotur e Auto Viação São José dos Pinhais. Além das duas linhas urbanas licitadas, há linhas intermunicipais que ligam o município até as cidades de Curitiba, Pinhais, Piraquara e Colombo. Essas, por sua vez, são de responsabilidade da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), um sistema de transporte local com operações e gestões diferentes, esses não se comunicam em suas decisões, podendo afetar a qualidade do serviço entregue.

A Auto Viação Sanjotur está presente na cidade desde 1980, realizando a movimentação urbana de pessoas no município, contando atualmente com cerca de 60 ônibus em circulação. Já a Auto Viação São José dos Pinhais teve seu início em 1929, sob o nome de Empresa Santo Antônio, contando com um único ônibus. Em 1951 possuía 27 ônibus e realizava a interligação da cidade com a metrópole com três rotas diferentes: via Boqueirão, via Salgado Filho e Aeroporto Afonso Pena/Curitiba. Somente em 1971 passou a ser conhecida por ser nome atual, após a entrada de novos sócios. Em 1973 iniciou a operação da primeira linha urbana, ligando o centro da cidade com o bairro Afonso Pena. Em 1988 iniciou o serviço do ônibus Aeroporto Executivo, o qual passou por reformulação em 2002, sendo substituído para micro-ônibus e sua frequência passou a ser de 20 minutos. A empresa é a responsável pelo transporte coletivo entre as cidades de Curitiba e São José dos Pinhais, possuindo ainda diversas linhas de transporte urbano na cidade.

Um dos grandes problemas do transporte coletivo entre as duas cidades é que São José dos Pinhais possui dois cartões transportes, e Curitiba possui outro modelo de cartão. Na região metropolitana são utilizados os cartões VEM (FIGURA 5) e Metrocard (FIGURA 6), sendo o primeiro para ônibus urbanos e o segundo para os interurbanos.

FIGURA 5 – Cartão VEM



FONTE: Site da Prefeitura de São José dos Pinhais (2023)

FIGURA 6 – Cartão Metrocard



FONTE: Site da Metrocard (2023)

Curitiba utiliza o cartão URBS (FIGURA 7), da sua administradora. Como o ônibus circula por Curitiba, diversos passageiros tentam utilizar o cartão transporte da metrópole, porém por ser de uma empresa da região metropolitana, não é possível sua utilização. A cidade de Curitiba divulga o uso de cartões de crédito e débito para pagamento da tarifa, mas esse recurso está em uso somente pela empresa URBS,

sendo assim, diversos passageiros se veem obrigados a desembarcar por não possuir dinheiro, nem o cartão transporte necessário para as linhas metropolitanas.

FIGURA 7 – Cartão URBS



FONTE: Site da URBS (2023)

Diversos turistas passam por essa situação: ao chegarem no aeroporto, tentam embarcar no transporte coletivo que segue sendo divulgado como tendo a possível utilização do cartão de banco, porém ao serem impossibilitados de embarcar, acabam sendo obrigados a procurar outro meio de locomoção como segunda opção.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo serão apresentadas as etapas metodológicas utilizadas para construir a pesquisa e atingir o objetivo proposto.

Para atingir o objetivo geral que é “propor alternativas para aperfeiçoar o transporte coletivo que conecta o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais, e a cidade de Curitiba”, foi necessário delinear uma pesquisa de abordagem qualitativa, a partir da pesquisa documental.

A abordagem qualitativa não se preocupa com a representatividade numérica, mas sim valores, atitudes, motivos, significados e aspirações (MINAYO, 2002). Quem utiliza esse método tenta expor o porquê da situação, demonstrar o que acredita que deve ser feito, sem colocar a prova nem mensurar valores, pois são dados não métricos.

Além disso, foi utilizada a técnica de pesquisa documental, que utiliza fontes sem tratamento analítico, relatórios, tabelas estatísticas, revistas, relatórios de empresas, etc. (FONSECA, 2002). Esse modelo de pesquisa pode ser dividido em duas categorias: de primeira mão, que não receberam nenhum tratamento analítico, como: contratos, reportagens, gravações, etc.; e de segunda mão, que passaram por análise, como: relatórios de pesquisas, tabelas estatísticas, decisões de juiz, etc. Essa forma de pesquisa foi realizada duas etapas desse trabalho: na identificação dos transportes vigentes e desativados do aeroporto a partir de 2017; e na verificação da satisfação do sistema de transporte coletivo e melhorias indicadas pelos passageiros e funcionários do aeroporto.

Para atingir o **objetivo 1**, que é “identificar o sistema de transporte, vigente e desativado, do Aeroporto Internacional Afonso Pena”, as bases da pesquisa documental foram *sítes* das prefeituras, do aeroporto, das empresas de transporte e veículos de imprensa renomados. Nesses portais foram identificados os transportes coletivos público e semipúblico, que estão vigentes e os que já foram desativados (a pesquisa foi realizada levando em consideração o sistema de transporte a partir de 2017).

Para alcançar o **objetivo 2**, “verificar a satisfação em relação ao sistema de transporte coletivo e as melhorias indicadas pelos passageiros e funcionários do Aeroporto Internacional Afonso Pena” foram utilizadas duas pesquisas: formulário

criado para entender a visão dos funcionários do aeroporto referente ao transporte público disponível e a Pesquisa de Satisfação de Passageiros, executada pela SAC desde 2013, que inicialmente era realizada nos 15 maiores aeroportos do país (no quesito movimentação de passageiros), aumentando para os 20 maiores em 2018. O objetivo da pesquisa da SAC é promover a aviação civil brasileira, através do reconhecimento dos melhores *players*. Sendo assim, a SAC divulga trimestralmente os resultados ao público. Essa pesquisa, quando analisada pelas empresas responsáveis, é de cunho quantitativo, se importando principalmente com resultados numéricos. Porém, na construção desse trabalho foi avaliada de forma qualitativa, não visando uma nota por categoria, mas entendendo a dificuldade exposta por trás dos resultados gerais.

Durante a análise dos dados, dois tipos foram utilizados: dados primários que são obtidos em primeira mão, para uma pesquisa específica (sem ser coletado ou publicado por outro pesquisador), e dados secundários, que estão à disposição de quem tenha interesse, após já ter sido coletado, tabulado e, por diversas vezes, já analisado (Mattar, 1996). Normalmente se tem acesso a esses dados por publicações, instituições, pelo governo ou pela própria empresa.

Por fim, relativo ao **objetivo 3**, “elaborar proposta de alternativas de transporte coletivo para o Aeroporto Internacional Afonso Pena”, a partir da análise dos resultados, tivemos três propostas: a modificação na forma de pagamento da tarifa, reativação da linha Aeroporto Executivo e mudança no itinerário da linha E68 - Quississana/Guadalupe.

## 4 SISTEMA DE TRANSPORTE VIGENTE E DESATIVADO DO CWB

Com o decorrer dos anos o sistema de transporte do Aeroporto Internacional Afonso Pena sofreu diversas modificações. Neste tópico será possível analisar as mudanças sofridas pelo transporte coletivo, desde 2017 até chegar ao presente sistema.

### 4.1 SISTEMA DE TRANSPORTE VIGENTE

Atualmente o aeroporto possui diversas opções de transporte disponíveis, porém nem todas são divulgadas no *site* oficial do CWB. Para o levantamento ser mais preciso, além da pesquisa no *site* foi realizada observação *in loco*.

#### 4.1.1 Táxis

Os táxis são administrados pela Prefeitura de São José dos Pinhais, aguardam os passageiros no acesso A do desembarque (FIGURA 8), sendo esse o primeiro acesso de saída que o passageiro encontra ao desembarcar.

FIGURA 8 – Localização dos táxis



FONTE: A autora (2023)

Os táxis possuem uma base no terreno do CWB (FIGURA 9), próximo à entrada do estacionamento, onde o administrativo informa quando possui vaga na fila do acesso do desembarque ou envia os táxis para outra localidade da cidade.

FIGURA 9 – Sala administrativa dos táxis



FONTE: A autora (2023)

Ao lado da administração fica localizado o estacionamento onde os taxistas aguardam orientações de onde devem realizar atendimentos (FIGURA 10).

FIGURA 10 – Pátio de táxis



FONTE: A autora (2023)

#### 4.1.2 Locadoras de Veículos

São três as locadoras de veículos que operam no aeroporto: Movida, Unidas e Localiza. Todas possuem lojas no desembarque, próximo ao acesso A, conforme FIGURAS 11,12 e 13.

FIGURA 11 – Loja da locadora de veículos Movida



FONTE: A autora (2023)

FIGURA 12 – Loja da locadora de veículos Unidas



FONTE: A autora (2023)

FIGURA 13 – Loja da locadora de veículos Localiza



FONTE: A autora (2023)

Cada uma possui pátio na área externa (FIGURAS 14, 15 e 16), local onde os veículos ficam estacionados. Ao ser solicitado atendimento na loja, uma *van* busca os passageiros e os encaminha até o pátio para fazer a retirada do veículo.

FIGURA 14 – Pátio da locadora de veículos Movida



FONTE: A autora (2023)

FIGURA 15 – Pátio da locadora de veículos Unidas



FONTE: A autora (2023)

FIGURA 16 – Pátio da locadora de veículos Localiza

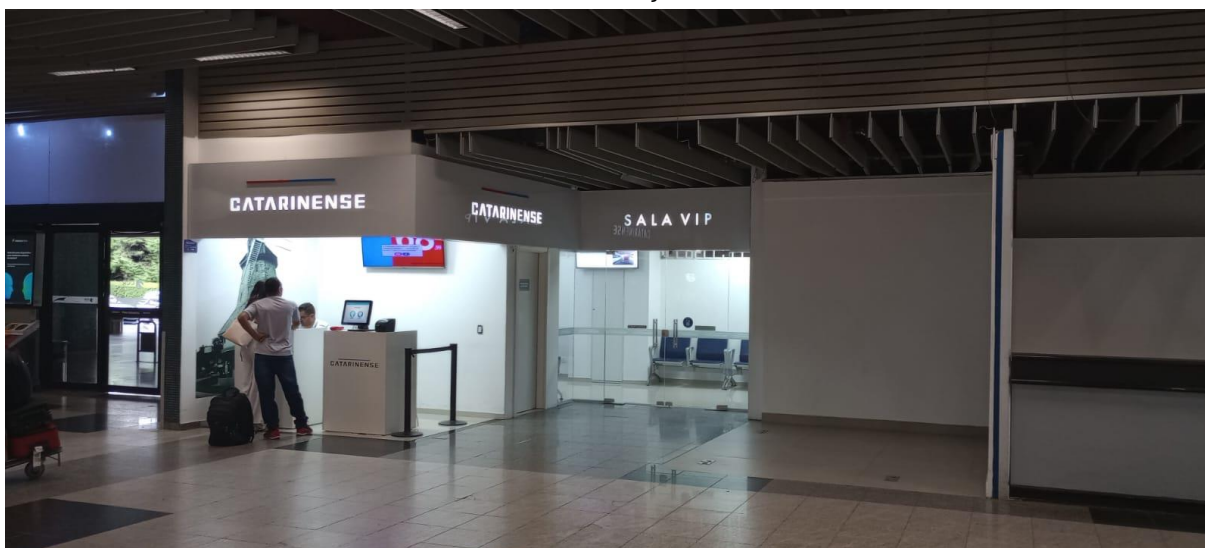


FONTE: A autora (2023)

#### 4.1.3 Viação Catarinense

A Auto Viação Catarinense é uma empresa de transporte rodoviário tanto de passageiros quanto cargas, que possui loja no acesso B do desembarque (FIGURA 17).

FIGURA 17 – Auto Viação Catarinense



FONTE: A autora (2023)

Além do atendimento presencial, que ocorre de segunda a sexta das 08h00 às 16h00, é possível realizar a compra de passagens pelo autoatendimento no monitores do balcão ou via *site*. Atrás da loja, a viação possui uma sala *VIP* onde seus passageiros podem aguardar o transporte em local privativo e com mais conforto. O ônibus rodoviário estaciona próximo ao acesso C do piso do embarque, local que os passageiros embarcam para seguir viagem sentido Santa Catarina.

#### 4.1.4 Aplicativos de Mobilidade

Aplicativos de mobilidade basicamente são ferramentas que facilitam a conexão entre alguém que precise de transporte e uma prestadora de serviço. Com a popularização desse meio de transporte, houve um aumento na quantidade de empresas realizando o serviço, as mais populares no CWB são: *Safer*, *Uber*, *99Pop* e *inDrive*.

##### 4.1.4.1 Safer

A *Safer* é um aplicativo de mobilidade voltada para terminais de transporte, como aeroportos e rodoviárias. Possui um espaço dentro da área do desembarque (FIGURA 18), onde os colaboradores da empresa oferecem o transporte. Ao receber

o aceite do passageiro, é realizada a solicitação da viagem pelo *totem* e encaminhado o passageiro até o acesso B, local que encontrará o carro para realizar a viagem.

FIGURA 18 – Espaço comercial da Safer



FONTE: A autora (2023)

#### 4.1.4.2 Uber, 99Pop e inDrive

Os três aplicativos são bem semelhantes, o passageiro solicita a corrida pelo aplicativo, informa sua localização e o destino final, e aguarda até a chegada do motorista. A diferença entre eles é que o *Uber* e o *99Pop* informam o valor da corrida, enquanto no *inDrive* o passageiro oferece um valor e aguarda o aceite ou contraproposta do motorista.

O acesso C do desembarque é o local já programado nos aplicativos para ponto de encontro com os passageiros.

#### 4.1.5 Transporte Urbano Público

Como visto anteriormente, o transporte público possui itinerário fixo e horários pré-determinados. São duas as linhas que utilizam o ponto de ônibus (FIGURA 19) localizado dentro do aeroporto, 515 - Terminal Central/Aeroporto 1 e E32 - Aeroporto/Terminal Boqueirão.

FIGURA 19 – Ponto de ônibus do CWB



FONTE: A autora (2023)

Como visto na figura, o ponto de ônibus necessita de manutenção. Atualmente está com diversos vidros quebrados e limpeza precária. A responsabilidade da manutenção é da prefeitura de São José dos Pinhais, mas como a situação da parada de ônibus afeta diretamente a imagem do CWB, atualmente quem retira os vidros quebrados e realiza a limpeza é a empresa de limpeza terceirizada da CCR, por falta de comprometimento da prefeitura.

#### 4.1.5.1 Linha Urbana

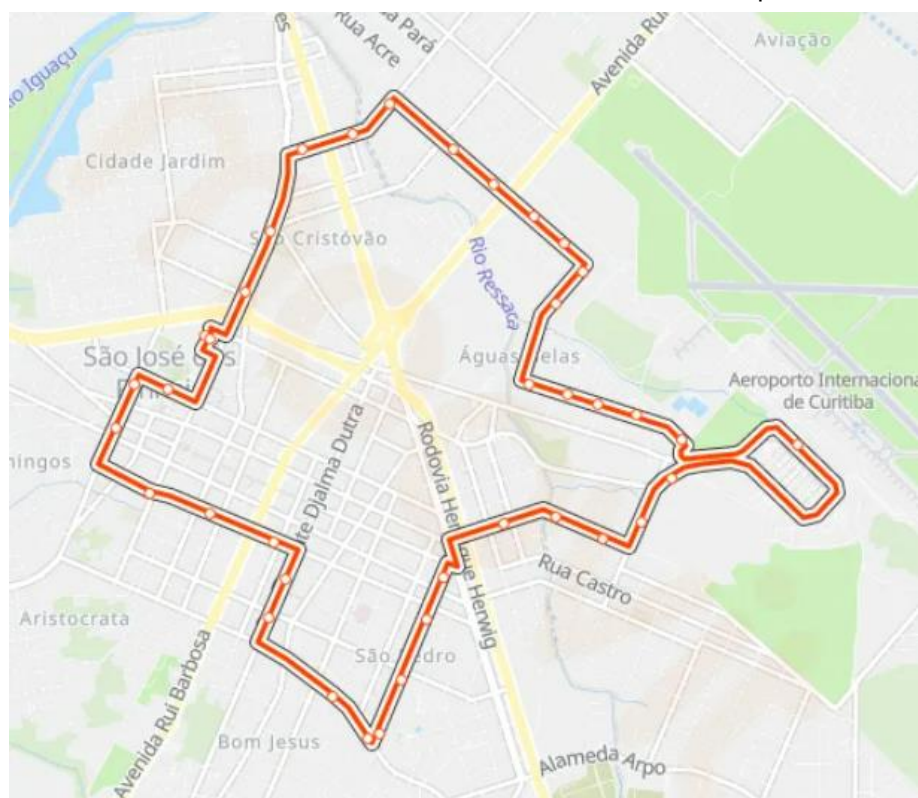
A linha 515 - Terminal Central/Aeroporto 1 (FIGURA 20) é a que liga o aeroporto a outras partes de São José dos Pinhais, como visto na FIGURA 21, que traça o itinerário da linha, que atende alguns bairros do município. É administrada pela Auto Viação São José, responsável por grande parte do transporte da cidade.

FIGURA 20 – Ônibus Linha 515 - Terminal Central/Aeroporto 1



FONTE: A autora (2023)

FIGURA 21 – Itinerário linha 515 - Terminal Central/Aeroporto 1



FONTE: Site Moovit (2023)

#### 4.1.5.2 Linha Metropolitana

A linha E32 - Aeroporto/Terminal Boqueirão (FIGURA 22), que também é administrada pela Auto Viação São José, possui saídas a cada 45 minutos do ponto final e, atualmente, é o único transporte público que interliga o aeroporto com a capital do Paraná.

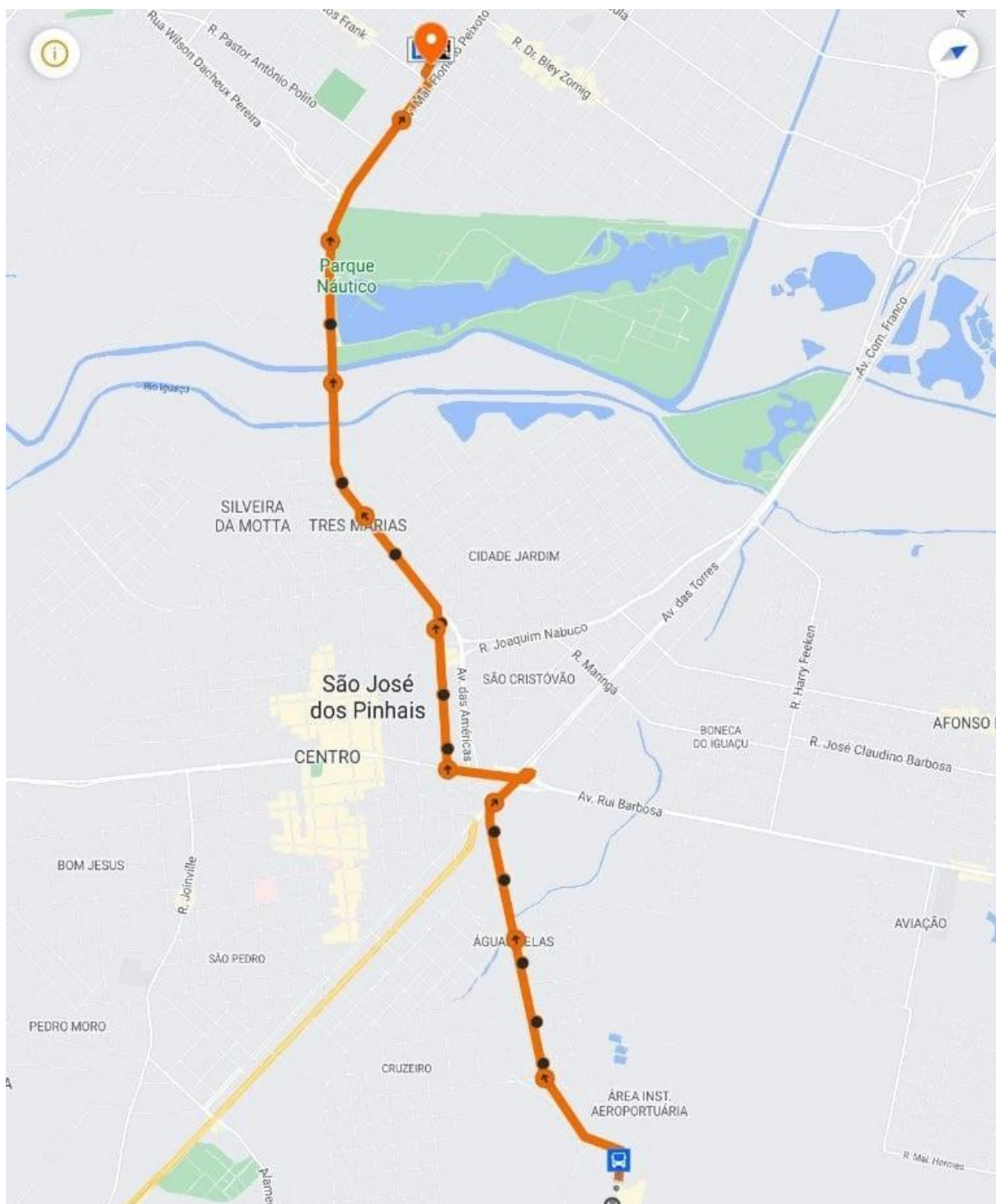
FIGURA 22 – Ônibus linha E32 - Aeroporto/Terminal Boqueirão



FONTE: A autora (2023)

O ônibus se desloca do CWB até o Terminal do Boqueirão, conforme itinerário na FIGURA 23. Durante sua rota passa por dois terminais: o Terminal Central de São José dos Pinhais e o Terminal do Boqueirão, sendo que o último possui integração, ou seja, o passageiro pode utilizar outros ônibus sem a necessidade de pagar outra tarifa.

FIGURA 23 – Itinerário linha E32 - Aeroporto/Terminal Boqueirão



FONTE: Site Moovit (2023)

#### 4.1.6 Transporte Clandestino

Mesmo sendo ilegal, o transporte clandestino é muito utilizado no CWB. Os motoristas aguardam próximo as portas dos acessos B e C (FIGURA 24) para abordar

os passageiros logo que saem, antes mesmo de solicitarem o transporte pelo aplicativo ou quando ainda estão procurando o transporte coletivo disponível, oferecendo valores fechados e se dizendo mais barato que o veículo de aplicativo. Por serem persistentes, conseguem que muitos passageiros utilizem o transporte clandestino.

FIGURA 24 – Motoristas clandestinos



FONTE: A autora (2023)

Algumas medidas vem sendo tomadas para diminuir o transporte ilegal, como placas nos acessos informando que transporte clandestino é crime (FIGURA 25) e a maior fiscalização da Guarda Municipal sobre as vagas rotativas do aeroporto, local que os motoristas utilizam de forma errônea.

FIGURA 25 – Placa transporte clandestino é crime



FONTE: A autora (2023)

## 4.2 SISTEMA DE TRANSPORTE DESATIVADO

Desde sua inauguração até os dias de hoje, o transporte que liga o aeroporto a outras localidades sofreu diversas modificações. Nesse tópico será visto as mudanças mais atuais que ocorreram no transporte coletivo, analisando o período de 2017 em diante.

### 4.2.1 Linha direta 208

Segundo reportagem da Gazeta do Povo, até o ano de 2017 existia a linha direta 208, conhecida como “Ligeirinho Aeroporto” (FIGURA 26), ônibus que saía do Centro Cívico de Curitiba até o Aeroporto Internacional Afonso Pena, passando por diversos pontos da cidade, incluindo a Rodoferroviária. Em abril de 2017, a linha passou por mudanças, tornando-se a E32 – Aeroporto/Terminal Boqueirão. Essa alteração fez com que o itinerário fosse alterado, deixando de passar pelos diversos pontos da cidade, e tendo sua nova rota: Aeroporto, Terminal Central de São José dos Pinhais, Terminal do Boqueirão. Em dezembro de 2021, a Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (AMEP) divulgou que a linha E32 parou de operar como ligeirinho, continuando o mesmo trajeto, porém parando em diversos pontos das duas cidades.

FIGURA 26 – Ligeirinho Aeroporto



FONTE: Site da Gazeta do Povo (2017)

Após a modificação para linha comum, o tubo de ônibus utilizado no CWB (FIGURA 27) ficou inoperável, porém não foi retirado do local, o que confunde muitos turistas que estão em busca do transporte público, além da estrutura estar em condições insatisfatórias.

FIGURA 27 - Tubo de ônibus do CWB



FONTE: A autora (2023)

Após diversas tentativas de contato com a AMEP para marcar uma reunião e entender as modificações realizadas no transporte, foi possível contato via Ouvidoria. Ao serem questionados se houve algum motivo específico para a linha direta 208, "Ligeirinho Aeroporto", ter sido alterada para a linha E32 - Aeroporto/Terminal Boqueirão, foi informado pela AMEP que, para haver um equilíbrio financeiro entre oferta de horários e demanda de clientes, a linha passou a ser seccionada no terminal Boqueirão.

#### 4.2.1.1 Linha 146 – Terminal Afonso Pena/Aeroporto – SENAC

A linha 146 - Terminal Afonso Pena / Aeroporto-SENAC, realizava a conexão do CWB com o Terminal Afonso Pena. Diferente das mudanças que ocorreram com a E32 que foram divulgadas em veículos de imprensa não se encontram registros sobre quando ou por quê a linha 146 parou de operar. Porém, ao avaliar a data da última publicação sobre a linha no site da Viação São José, é visto que em janeiro de 2018 já estava inoperante.

Foi respondido pela AMEP que as informações sobre a desativação desta linha deveriam ser solicitadas diretamente à Prefeitura de São José dos Pinhais. Foi feito contato pela Ouvidoria da Prefeitura, sem retorno.

#### 4.2.1.2 Aeroporto Executivo

Em relação a transporte coletivo semipúblico, o Aeroporto Executivo (FIGURA 28) era o micro-ônibus especializado no trajeto que conectava o aeroporto até o centro de Curitiba.

FIGURA 28 – Ônibus Aeroporto Executivo



FONTE: Site da linha Aeroporto Executivo (2023)

Durante o percurso, paravam em pontos estratégicos como Rodoferroviária, Shopping Estação, Biblioteca Pública, entre outros conforme o itinerário da FIGURA 29. As saídas do aeroporto ocorriam a cada 15 minutos<sup>2</sup>, levando cerca de 40 a 50 minutos para finalizar o percurso. O transporte era climatizado e possuía acesso à internet.

---

<sup>2</sup> Para mais informações: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/linha-executiva-facilita-conexao-aeroporto-rodoviaria> - Acesso em 06 jun. 2023.

FIGURA 29 – Itinerário Aeroporto Executivo



FONTE: Site da linha Aeroporto Executivo (2023)

Ambas as imagens vistas sobre o Aeroporto Executivo foram retiradas do site oficial do transporte executivo no ano de 2023, que continuava ativo e com diversas informações, mesmo com a linha inoperante. Porém, a partir de outubro de 2023, o site foi atualizado, retirando todas as informações de itinerários e formas de pagamento, se tornando uma única tela sem menu, como visto na FIGURA 30.

FIGURA 30 – Site Aeroporto Executivo

A captura de tela do site Aeroporto Executivo apresenta uma mensagem de suspensão do serviço. O texto principal diz: "ATENÇÃO SR'S CLIENTES! A operação Aeroporto Executivo está com o serviço suspenso sem data para retorno. Para ir até o centro de Curitiba, favor utilizar a linha E32 - AEROPORTO / TERMINAL BOQUEIRÃO, ao desembarcar no terminal, procurar uma linha que vá até o endereço desejado." No rodapé, há informações de contato: telefone (41) 2169-4321, e-mail sac@aeroportoexecutivo.com.br e endereço Av. Rocha Pombo - Aguas Belas, São José dos Pinhais / RS - CES: 83.00-900. O logo da linha Aeroporto Executivo também está visível.

FONTE: Site da linha Aeroporto Executivo (2023)

Foi solicitado informações sobre a desativação da linha no *e-mail* informado no *site*, porém o retorno ocorreu via resposta automática que a linha continua suspensa e não possui previsão de retorno. Além disso, no contato realizado com a AMEP, foi respondido que as informações sobre a desativação do transporte executivo deveriam ser solicitadas diretamente à Prefeitura de São José dos Pinhais. Foi feito contato pela Ouvidoria da prefeitura, porém não houve retorno.

#### 4.2.1.3 CEP Transportes

Similar à *Safer*, a CEP Transportes é uma empresa que ainda atua no mercado, porém deixou o CWB em 2021, onde possuía uma sala próximo ao acesso A do desembarque.

Oferece aos seus clientes os serviços de transporte executivo, logística em eventos, *rent a car*, turismo e atendimento internacional.

Ao analisar a conexão entre Curitiba e São José dos Pinhais, mais especificamente o aeroporto, é visto que desde 2017 o transporte sofreu diversas mudanças, tanto no transporte público, com desativação de linhas, a linha direta 208 que ligava o CWB até o centro da capital e a linha 146 - Terminal Afonso Pena / Aeroporto-SENAC, que interligava até o terminal mais próximo, o Afonso Pena; quanto no transporte semipúblico, com a interrupção da operação do Aeroporto Executivo, que atendia tanto turistas quanto funcionários.

É notável a regressão que o sistema de transporte do CWB sofreu, em questão de disponibilidade e opções, ocasionando dificuldade na locomoção dos turistas e funcionários, podendo ser, inclusive, um dos fatores agravantes acerca do transporte clandestino no aeroporto.

## 5 SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E AS MELHORIAS INDICADAS PELOS PASSAGEIROS E FUNCIONÁRIOS DO CWB

Para entender melhor a satisfação em relação ao sistema de transporte atual, foi necessário a divisão em dois grupos: passageiros e funcionários. Separando em grupos foi possível entender a visão e necessidade de cada um. Nesse tópico será visto a análise dos dados obtidos na Pesquisa de Satisfação do Passageiro, realizada pela SAC, e do formulário criado propriamente para entender a satisfação dos colaboradores que utilizam o transporte diariamente.

### 5.1 SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS EM RELAÇÃO AO SISTEMA DE TRANSPORTE

Conforme descrito na Metodologia, na construção desse trabalho foram utilizados os dados secundários disponibilizados pelo SAC, reportagens e *sites* do aeroporto e das linhas de ônibus (tanto atuais quanto desativadas).

Por ser, no quesito movimentação de passageiros, um dos 20 maiores aeroportos do Brasil, o Aeroporto Internacional Afonso Pena é classificado para a pesquisa realizada pela SAC para promover a aviação civil, reconhecendo os melhores *players*. A sua realização ocorre, principalmente, em horários de pico, durante 20 dias do mês, porém com a pandemia diversas mudanças ocorreram, fazendo com que a pesquisa não fosse mais realizada mensalmente.

Durante a pesquisa são levantados questionamentos sobre itens importantes para a experiência do passageiro, são 27 perguntas com notas de 1 a 5, além do seu perfil e campo de observações. Em determinados indicadores, caso a resposta seja 1, 2 ou 3, são realizadas perguntas complementares. No QUADRO 1 é possível ver quais são os indicadores e sub-indicadores ligados diretamente a gestão do aeroporto, no caso os *players* que a CCR é responsável.

QUADRO 1 – Players da administradora aeroportuária

	INDICADORES	SUB-INDICADORES
ACESSO	Utilizou o estacionamento	
	Facilidade de desembarque no meio-fio	
	Opções de transporte até o aeroporto	
INSPEÇÃO DE SEGURANÇA	Processo de inspeção de segurança	Tempo de espera em fila; Organização das filas; Atendimento dos funcionários.
COMÉRCIO E SERVIÇOS	Estabelecimentos de alimentação	Quantidade de estabelecimentos de alimentação; Qualidade e variedade de opções de estabelecimentos de alimentação; Relação preço x qualidade dos estabelecimentos de alimentação.
	Estabelecimentos comerciais	Quantidade de estabelecimentos comerciais; Qualidade e variedade de opções de estabelecimentos comerciais; Relação preço x qualidade dos estabelecimentos comerciais.
	Estacionamento	Qualidade das instalações de estacionamento; Facilidade para encontrar vagas; Facilidade de acesso ao terminal; Relação custo x benefício.
AMBIENTE AEROPORTUÁRIO	Localização e deslocamento	Sinalização; Disponibilidade de painéis de informações de voo; Acessibilidade do terminal.
	Conforto da sala de embarque	Conforto térmico; Conforto acústico; Disponibilidade de assentos.
	Disponibilidade de assentos reservados	
	Disponibilidade de tomadas	
	Internet disponibilizada pelo aeroporto	Velocidade de conexão; Facilidade de acesso à rede.
	Sanitários	Quantidade de banheiros; Limpeza dos banheiros; Manutenção geral dos sanitários.
	Limpeza geral do aeroporto	
SATISFAÇÃO GERAL	Satisfação geral	Motivo (resposta aberta para resultados entre 1 e 3).

FONTE: A autora (2023)

No QUADRO 2, é possível visualizar os *players* voltados para as companhias aéreas e órgãos públicos.

QUADRO 2 – Outros players

	INDICADORES	SUB-INDICADORES
CHECK-IN	Forma de check-in	
	Processo de check-in	Tempo de espera na fila; Organização das filas; Quantidade de totens AA; Quantidade de balcões; Cordialidade dos funcionários; Tempo de atendimento.
	Processo de aquisição da passagem	
	Atendimento da companhia aérea	
ÓRGÃOS PÚBLICOS	Controle migratório	Tempo de espera em fila; Organização das filas; Atendimento dos funcionários; Quantidade de guichês.
	Controle aduaneiro	Tempo de espera em fila; Organização das filas; Atendimento dos funcionários.
RESTITUIÇÃO DE BAGAGENS	Processo de restituição de bagagens	Facilidade de identificação da esteira de restituição; Tempo de restituição; Integridade da bagagem

FONTE: A autora (2023)

O Ministério da Infraestrutura promove, desde 2015, o Prêmio “Aeroportos + Brasil”, onde os *players* que possuem as melhores pontuações são reconhecidos. O CWB conquistou diversos prêmios, sendo possível vê-los no QUADRO 3.

QUADRO 3 – Prêmios Aeroportos + Brasil conquistados pelo CWB

ANO DE PREMIAÇÃO	CATEGORIA VENCEDORA
2015	Facilidades
2016	Melhor Aeroporto Restituição de bagagens mais eficiente Aeroporto mais cordial Raio-X mais eficiente
2017	Melhor Aeroporto Aeroporto mais cordial Aeroporto mais confortável Aeroporto mais limpo Restituição de bagagens mais eficiente
2018	Melhor Aeroporto Raio-X mais eficiente Aeroporto mais confortável
2019	Controle aduaneiro mais eficiente Aeroporto com mais serviços para o passageiro
2020	Melhor Aeroporto (empate com Campinas)

FONTE: A autora (2023)

Ao analisar os resultados dos meses de Março, Maio, Junho e Julho de 2022, filtrando as notas de 1 a 3 dadas no indicador “opções de transporte até o aeroporto”, todos os passageiros que classificaram o indicador dessa forma, são pessoas que não foram até o aeroporto de carro próprio, mas utilizaram outros meios para se locomover até o local, sendo eles: carona, ônibus, táxi, veículo alugado, transporte alternativo ou outros.

Vários desses passageiros que avaliaram de 1 a 3 as opções de transporte até o aeroporto, solicitam, por meio do campo observações, que melhorem os transportes disponíveis, retornem à operação do Aeroporto Executivo e que se acrescente uma linha com parada na Rodoferroviária de Curitiba. Com isso, é possível notar que todos que se demonstram insatisfeitos com o sistema de transporte vigente, são pessoas que não conseguem deslocar-se com transporte próprio, necessitando de alternativas para chegar até o CWB.

Se formos analisar de forma quantitativa, a taxa de reclamação é baixa, em março, de 165 pesquisas, 20 avaliaram o transporte entre 1 e 3 (12,12%); em maio, de 166 pesquisas, 24 avaliaram desse modo (14,45%); em junho, de 175 pesquisas, foram 35 respostas (20%); e julho, de 156 pesquisas, 20 avaliaram de forma insatisfatória (12,82%). Um ponto importante é que muitos dos participantes das pesquisas não responderam todos os questionamentos, sendo o transporte um dos indicadores que mais ficam sem resposta, não podendo ser analisado de forma mais precisa. Mas, de forma qualitativa, analisando as observações no final de cada pesquisa, a reclamação pelas opções de transporte disponíveis é uma das mais frequentes.

Quanto à pesquisa SAC, a mesma foi pausada durante a pandemia e não voltou efetivamente. Portanto, foi realizado questionamento com a administradora aeroportuária, mas não foram obtidas informações sobre o motivo de não estar mais ocorrendo, nem se irá retornar. Foram realizadas pesquisas nos Órgãos responsáveis pelo projeto, porém também não foram encontradas respostas sobre o questionamento. O motivo dos quatro meses escolhidos para o levantamento da satisfação dos passageiros, é porque foram os últimos meses que a pesquisa ocorreu no CWB.

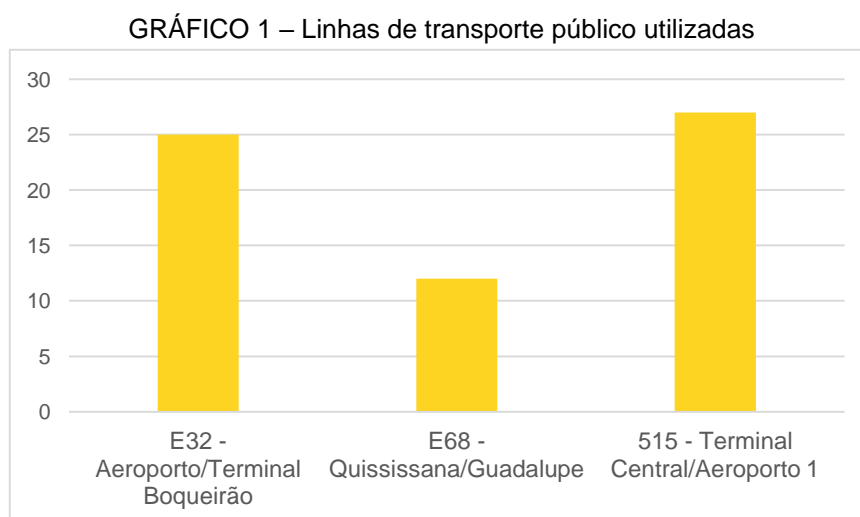
## 5.2 SATISFAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS EM RELAÇÃO AO SISTEMA DE TRANSPORTE

Foi realizada pesquisa com funcionários de diversas empresas do aeroporto, para entender a satisfação dos mesmos com o sistema de transporte vigente. A pesquisa foi realizada por meio de um formulário enviado por conversas privadas e grupos de *WhatsApp*.

O formulário ficou disponível para respostas durante 7 dias, sendo que 55 pessoas o responderam. As duas primeiras perguntas são eliminatórias, filtrando somente quem trabalha no CWB e utiliza o transporte público para ir até o local. Somente uma pessoa que respondeu não utiliza o transporte público, resultando em 54 respostas válidas.

Em termos de residência, 35 funcionários residem em São José dos Pinhais (64,81%), 17 deles moram em Curitiba (31,48%) e somente uma pessoa é da Fazenda Rio Grande (1,85%). No que concerne a periodicidade no uso do transporte: 34 colaboradores utilizam o transporte público de 6 a 7 vezes por semana (62,96%), e 14 utilizam de 4 a 5 vezes (25,92%).

Conforme GRÁFICO 1, a linha 515 – Terminal Central/Aeroporto 1 é a mais utilizada, tendo sido assinalada 27 vezes, seguida da linha E32 – Aeroporto/Terminal Boqueirão com 25 respostas e, com 12 respostas, a linha E68 – Quississana/Guadalupe. É visto que diversos funcionários marcaram mais de uma linha na utilização e, além disso, as principais sugestões dos colaboradores que outros pontos de Curitiba, como o centro da cidade, por exemplo.



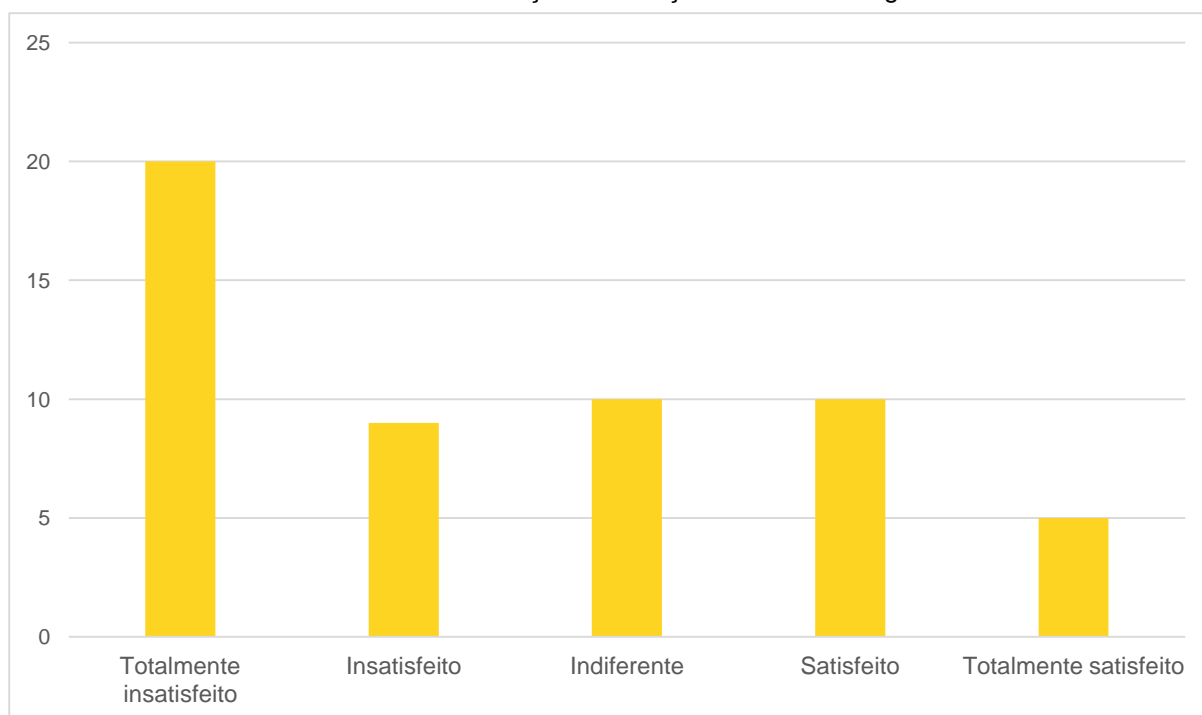
FONTE: A autora (2023)

Para medir a satisfação dos funcionários sobre itens relacionados ao transporte vigente, foi utilizada a escala *Likert*, onde 1 significa totalmente insatisfeito, 2 insatisfeito, 3 indiferente, 4 satisfeito e 5 totalmente satisfeito.

Os dados informam que 22 colaboradores se encontram totalmente insatisfeitos (40,74%) e 20 está insatisfeito (37,03%) com o **sistema de transporte em geral**. Este resultado indica fortemente a insatisfação de 77,77% dos usuários entrevistados.

Em relação ao **itinerário** é possível ver no GRÁFICO 2 que 20 funcionários estão totalmente insatisfeitos (37,03%), dentro desse número a grande maioria utiliza as linhas E68 – Quississana/Guadalupe e E32 – Aeroporto/Terminal Boqueirão, que saem de Curitiba. As principais sugestões dos entrevistados insatisfeitos são, transporte que vá até o centro de Curitiba e que a linha “Quississana” opere no ponto de parada localizado dentro do CWB.

GRÁFICO 2 – Satisfação em relação ao itinerário vigente



FONTE: A autora (2023)

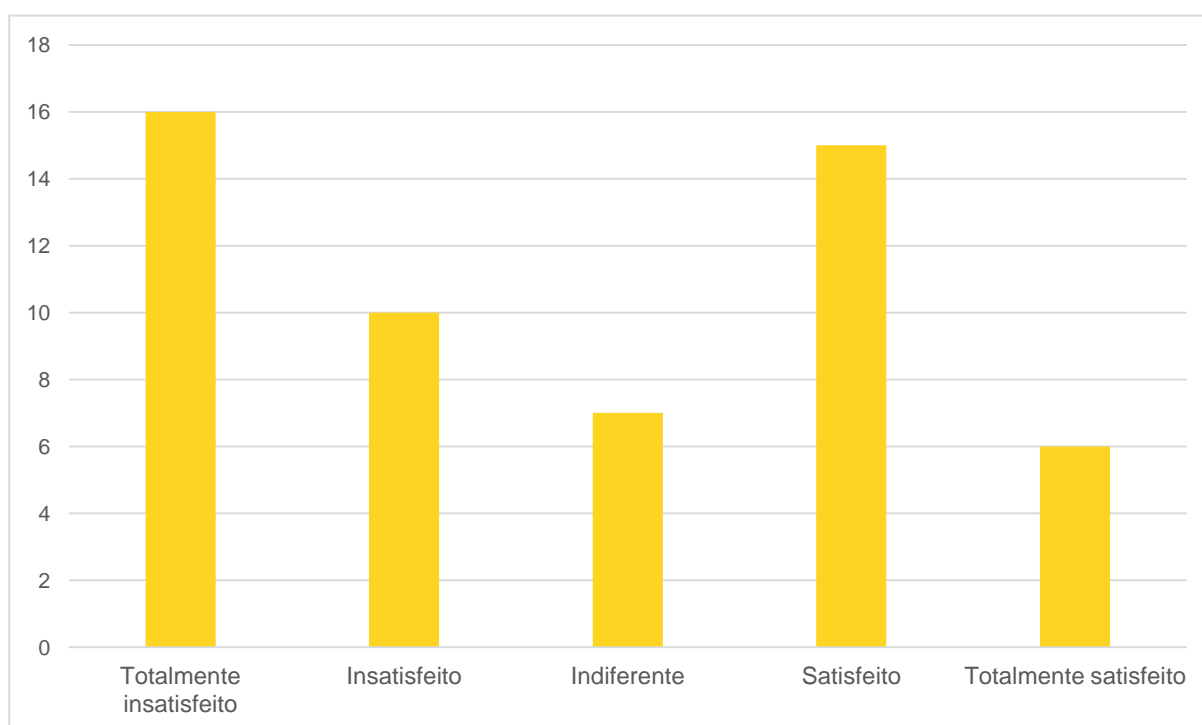
O item com maior insatisfação foi em relação ao **horário**, 31 funcionários (57,40%) informaram que estão totalmente insatisfeitos e 14 estão insatisfeitos (25,92%) com os horários atuais, totalizando 83,32% de insatisfação. Nas sugestões, o mais solicitado foi pontualidades das linhas, maior quantidade de ônibus para

atender os locais, ou seja, mais horários disponíveis e, mais uma vez, outras rotas para Curitiba.

Sobre a **qualidade do ônibus**, 14 colaboradores informaram estar totalmente insatisfeitos (25,92%), 17 dizem ser indiferentes (31,48%) e 16 estão satisfeitos (29,62%) com a qualidade dos os ônibus atuais. Esse foi o item com as respostas mais divididas da pesquisa.

Sobre a **localização do ponto de ônibus** (GRÁFICO 3), 16 funcionários se dizem totalmente insatisfeitos (29,62%), 10 estão insatisfeitos (18,51%) e 15 estão satisfeitos (27,77%). Analisando os 48,13% que se dizem insatisfeitos com a localização atual, é notável que mais da metade utiliza a linha E68 – Quississana/Guadalupe, que não utiliza o ponto de ônibus do CWB, que inclusive foi uma das sugestões deixadas por usuários da linha.

GRÁFICO 3 – Satisfação em relação a localização do ponto de ônibus



FONTE: A autora (2023)

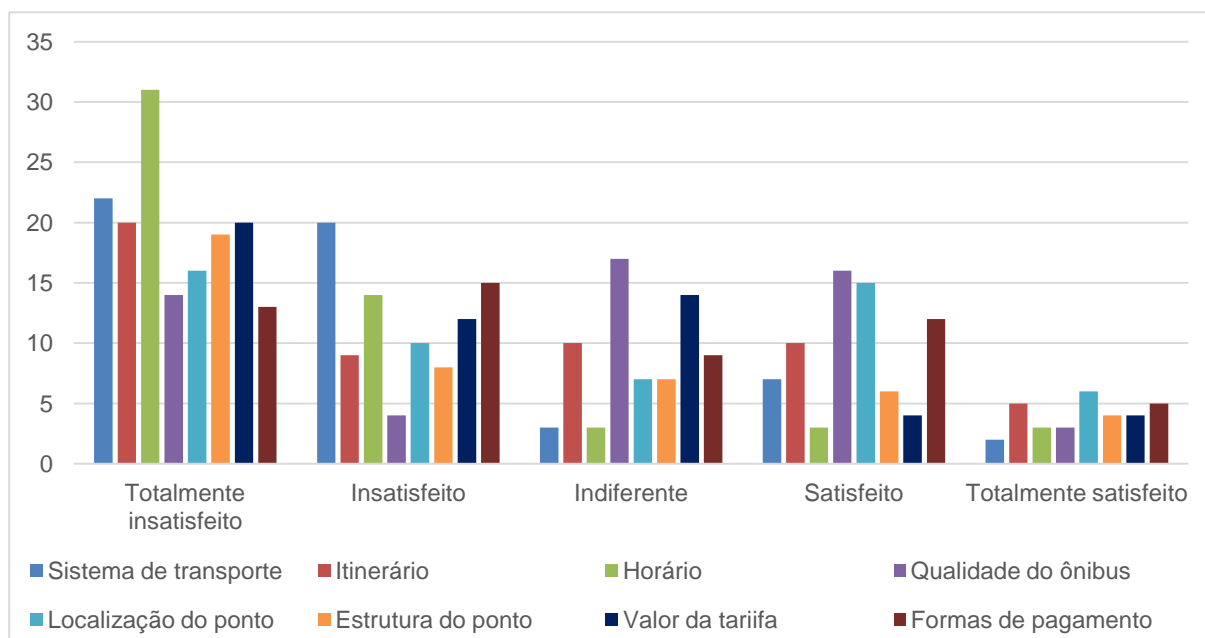
Em relação a **estrutura do ponto de ônibus**, 19 funcionários estão totalmente insatisfeitos (35,18%) e 18 estão insatisfeitos (33,33%) com a situação dos pontos de paradas que estão deixando a desejar, pois durante chuvas quem está nele acaba se molhando, pela estrutura atual.

O **valor da tarifa** é outro item que não está bem avaliado. 20 colaboradores estão totalmente insatisfeitos (37,03%) 12 se dizem insatisfeitos (22,22%) e 14 são indiferentes (25,92%). Nas sugestões foi solicitado a redução do valor da tarifa, que está muito alta. Vale ressaltar que as linhas possuem tarifas e cartões transportes distintos.

Sobre a satisfação em relação as **formas de pagamentos da tarifa**, 13 funcionários estão totalmente insatisfeitos (24,07%), 15 estão insatisfeitos (27,77%), 9 são indiferentes (16,66%) e 12 estão satisfeitos (22,22%). É visto que 51,84% dos colaboradores estão insatisfeitos com as formas aceitas para o pagamento da tarifa, sugerindo que as linhas aceitem crédito e débito como forma de pagamento.

Na GRÁFICO 4 temos a comparação de todas as respostas obtidas sobre a satisfação em relação transporte vigente, é notável que o nível de insatisfação é muito maior que a satisfação sobre o sistema atual, sendo que o item “qualidade do ônibus” é o único que os ícones mais votado não são “totalmente insatisfeito” ou “insatisfeito”, sendo o principal o indiferente seguido do satisfeito. No restante, basicamente todos os itens não estão satisfatórios para os funcionários do aeroporto.

GRÁFICO 4 – Comparação geral de níveis de satisfação

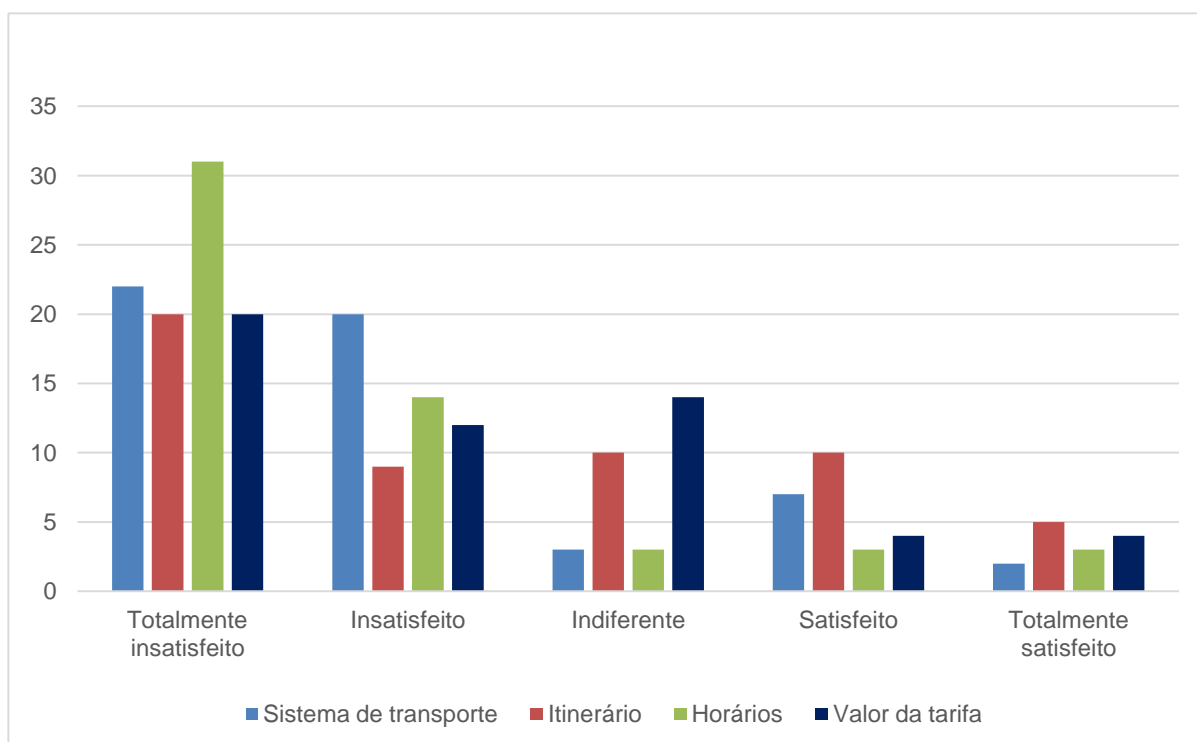


FONTE: A autora (2023)

Os itens com maior nível de insatisfação podem ser vistos na GRÁFICO 5, sendo o **horário** é o que mais insatisfaz atualmente. Nas sugestões, pedem que as

linhas passem mais vezes, pois diversas vezes passam a cada 45 minutos ou 1 hora, fazendo com que demorem muito para poder ir ou voltar do aeroporto.

GRÁFICO 5 – Itens com maior insatisfação



FONTE: A autora (2023)

Diversas foram as sugestões deixadas pelos colaboradores, as que mais se repetem são: outras linhas que liguem o CWB até Curitiba; a volta da linha 146 - Terminal Afonso Pena / Aeroporto-SENAC ou alguma outra que ligue o aeroporto até o Terminal Afonso Pena; formas mais rápidas de chegar até o Terminal Central de São José dos Pinhais, podendo ser linhas diretas para o local ou mais horários das linhas vigentes; que a linha E68 – Quississana/Guadalupe opere no ponto de parada do CWB; e mais que as linhas passem em mais horários, pois atualmente demoram de 45 minutos a 1h30 para passar.

Foi traçado o **perfil socioeconômico** dos participantes da pesquisa, sendo 38,88% mulher cisgênero, 33,33% homem cisgênero e 14 colaboradores preferiram não responder (25,92%), possivelmente esse número é pela falta de conhecimento da diferença entre cisgênero e transgênero, assunto que ainda é pouco conhecido. A faixa etária principal é de 20 a 26 anos (40,74%) e 27 a 42 anos fica pouco atrás com

37,07%. A grande maioria, 70,37%, ganha entre 1 e 3 salários mínimos e 42,59% possui ensino superior.

Após a aplicação do questionário, a pesquisadora foi abordada por cerca de cinco funcionários que não responderam o questionário pois afirmaram que não conseguem utilizar o transporte público pela inviabilidade do trajeto de acordo com a localização de suas residências. Os principais motivos foram:

- a) A única linha urbana de São José dos Pinhais que atende o CWB não possui itinerário satisfatório para a grande maioria dos funcionários, já que a linha não atende grande parte dos bairros da cidade, resultando na dificuldade de utilizarem essa linha para chegarem no aeroporto de forma fácil, tendo que utilizar muitas linhas para conexão.
- b) A linha metropolitana também possui itinerário que não satisfaz os funcionários, após a modificação da linha direta 208 para a E32 – Aeroporto/Terminal Boqueirão, dificultou o acesso para colaboradores que não conseguem acessar o terminal de forma fácil.
- c) Os horários atuais dificultam muito, juntando com a dificuldade de chegar até o local correto para pegar a linha que vá até o CWB, essas demoram muito para passar. A linha E32 é a cada 45 minutos, enquanto a linha 515 pode demorar até 1h40 para passar. Então, caso percam o horário, é inviável esperar até o próximo horário.

Os colaboradores sofreram muito com as modificações que ocorreram no sistema de transporte nos últimos anos. Tanto os que residem em São José dos Pinhais, com a saída da linha 146 - Terminal Afonso Pena / Aeroporto-SENAC, quanto os moradores de Curitiba, com a saída da linha direta 208. Com essa dificuldade, diversos funcionários se organizaram com caronas entre si, utilizam os aplicativos de mobilidade e até mesmo acordos com transporte clandestino<sup>3</sup> para acessar o CWB de forma mais fácil e rápida, já que o transporte público se torna inviável.

---

<sup>3</sup> Informação obtida com colaboradores do aeroporto que utilizam esse meio de transporte.

## 6 PROPOSTA DE ALTERNATIVAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO DO CWB

Levando em consideração todo o exposto, são três as propostas de melhorias para o sistema de transporte atual: implementar outros meios de pagamento da tarifa, reativar a operação do Aeroporto Executivo com novos horários e modificar o itinerário da linha E68 – Quississana/Guadalupe.

### 6.1 OPÇÕES DE PAGAMENTO DE TARIFA

Desde 18 de março de 2022 começou a ser implantado, nos ônibus administrados pela URBS, o pagamento de tarifa por aproximação, são aceitos cartões de crédito e débito, assim como celulares e relógios que possuem a tecnologia.

Para esse novo método de pagamento, é utilizada a tecnologia *Near Field Communication* (NFC), a qual permite a troca de dados pela aproximação de dois dispositivos. Geralmente os cartões que possuem essa tecnologia tem o símbolo da FIGURA 31, sendo necessário habilitar essa função no aplicativo do banco, ajustando o limite de valor que pode ser passado sem a utilização de senha.

FIGURA 31 – Símbolo referente a tecnologia NFC



FONTE: Free icons png (2023)

Essa forma de pagamento traz praticidade na utilização de transporte público, eliminando a necessidade de estar com dinheiro físico, além de facilitar a viagem para quem não possui o cartão transporte da empresa. Além do valor original da tarifa, ao utilizar essa forma de pagamento, o passageiro tem um acréscimo de 2,07% da taxa da operadora na hora da cobrança.

A implementação da tecnologia NFC nos ônibus que ligam o Aeroporto Internacional Afonso Pena e a cidade de Curitiba, mitigaria a dificuldade de turistas na

utilização do transporte público já que, diversas vezes, não utilizam o transporte por estarem sem dinheiro físico e/ou não possuem o cartão transporte da linha. Com a facilitação do pagamento da tarifa, possivelmente o transporte clandestino perderia grande parte do seu público, pois eles fazem proveito da dificuldade da utilização do transporte público para aumentar a sua demanda.

## 6.2 REATIVAÇÃO DO ÔNIBUS AEROPORTO EXECUTIVO

A proposta de reativação da operação do Aeroporto Executivo vem com modificações na forma de atuação da linha. Diferente de antigamente (com saídas a cada 15 minutos), as saídas poderiam ocorrer a cada 1 hora, para ter uma maior quantidade de passageiros durante as viagens, cortando o tempo ocioso. Porém, em horários de pico, o transporte poderia ser oferecido a cada 30 minutos, para atender a uma maior demanda.

Portanto, foi realizado o levantamento dos horários de maior fluxo de passageiros, fazendo uso do “Demanda Diária” do mês de outubro de 2023, documento enviado diariamente pela CCR para companhias aéreas, cessionários e outras empresas do aeroporto. No QUADRO 4 é possível ver quais os horários de pico de cada dia da semana.

QUADRO 4 – Horários diários de pico referente a outubro de 2023

DIA DA SEMANA	HORÁRIOS DE PICO
Segunda-feira	10h00 às 12h00 - 17h00 às 18h00
Terça-feira	10h00 às 11h00
Quarta-feira	17h00 às 18h00 - 23h00 às 00h00
Quinta-feira	17h00 às 18h00 - 00h00 às 01h00
Sexta-feira	17h00 às 18h00 - 23h00 às 00h30
Sábado	19h00 às 20h00
Domingo/Feriado	18h30 às 20h00 - 23h00 às 00h30

FONTE: A autora (2023)

Como o fluxo de passageiros é flexível, para uma maior assertividade, é necessário uma parceria com a administradora do aeroporto para que todo final de mês seja analisada a previsão de voos do mês seguinte e assim, se necessário, ajustar os horários do transporte.

Ao reativar a operação do Aeroporto Executivo, tanto o centro da cidade de Curitiba quanto a Rodoferroviária seriam atendidas novamente, resultando na facilitação do transporte entre a capital e o CWB assim como no atendimento das solicitações realizadas pelos passageiros na Pesquisa de Satisfação da SAC.

### 6.3 ALTERAÇÃO DO ITINERÁRIO DA LINHA E68 – QUISSISSANA/GUADALUPE

Após levantamento realizado via formulário e presencialmente, foi constatado que diversos funcionários utilizam a linha E68 – Quississana/Guadalupe para acessar o aeroporto, a linha atende à necessidade tanto de moradores de Curitiba, quanto de São José dos Pinhais. Porém, do ponto de parada do ônibus até o aeroporto, são aproximadamente 15 minutos caminhando, pois o ponto de parada que fica no CWB não é utilizado pela linha. Foi questionado a Prefeitura de São José dos Pinhais se possuem conhecimento de alguma linha, além da E32 – Aeroporto/Terminal Boqueirão, que alimente o setor aéreo, os mesmos informaram que a região também é atendida pela linha E68 – Quississana/Guadalupe, porém essa é de responsabilidade da AMEP. O mesmo questionamento foi direcionado para a AMEP, porém relataram que nenhuma outra linha alimenta a região. Com isso, nota-se que a administradora não possui conhecimento sobre como a E68 é utilizada pelos funcionários do aeroporto.

Sendo assim, a primeira proposta a ser realizada é da alteração do itinerário da E68, em ambos os sentidos. Nas FIGURAS 32 e 33, respectivamente, é possível ver o itinerário completo da linha, sentido Quississana e sentido Guadalupe (Curitiba).

FIGURA 32- Itinerário linha Quississana/ Guadalupe sentido Quississana

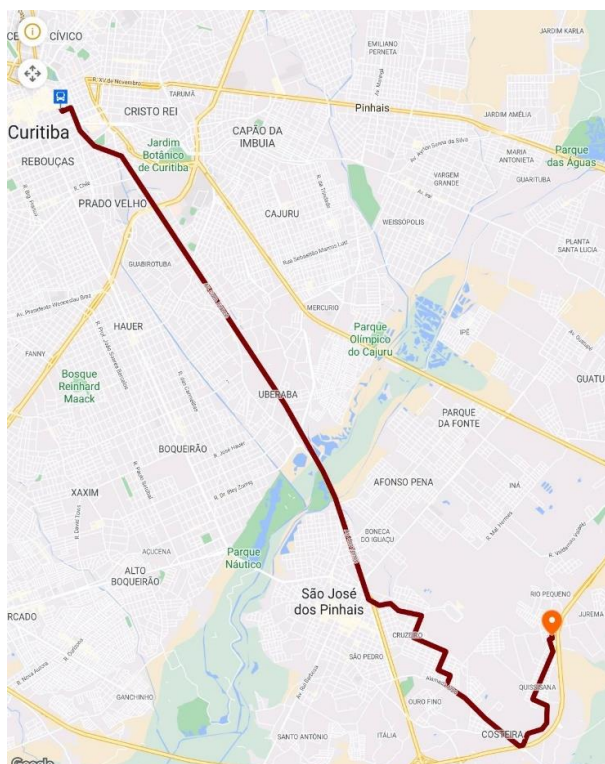
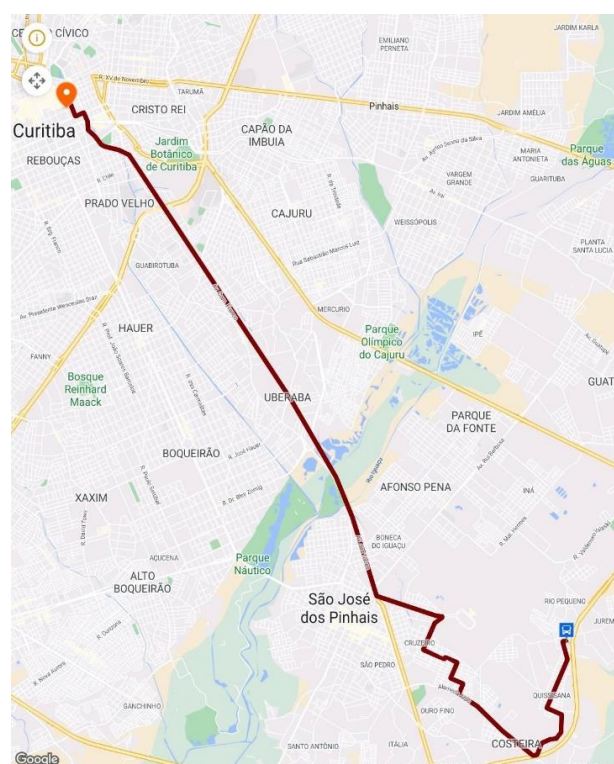


FIGURA 33 – Itinerário linha Quississana/ Guadalupe sentido Guadalupe



FONTE: Aplicativo Moovit (2023)

Na FIGURA 34 é possível ver, mais de perto, a rota que a linha E68 (sentido bairro) faz próximo ao aeroporto, passando direto pela entrada. Já na FIGURA 35 temos a proposta de modificação do itinerário, acrescentando o ponto de parada localizado no CWB na rota. Seguindo a velocidade permitida na via que é 50km/h, o tempo do trajeto entre os dois pontos, passando por dentro do aeroporto é de 4 minutos e 30 segundos. Se levarmos em conta a parada no ponto para o embarque e desembarque, o tempo de acréscimo em cada viagem do ônibus será de aproximadamente 6 minutos e 30 segundos.









A modificação no itinerário da linha, com o aumento da rota, acaba gerando um aumento em seu custo. No QUADRO 5, é possível ver quantas viagens são realizadas em dias úteis, sábados e domingos/feriados, em ambos os sentidos da linha.

QUADRO 5 - Quantidade de viagens realizadas diariamente

Sentido	Dia útil	Sábado	Domingo/Feriado
Sentido Guadalupe	53	27	22
Sentido Quississana	40	22	20

FONTE: A autora (2023)

Foi realizada uma estimativa do custo adicional de diesel ao adaptar o itinerário para o CWB. No QUADRO 6 é possível ver que em ambos os sentidos, a rota teria um aumento de mais de 2km, levando em consideração que o veículo percorra 4km/litro, o percurso sentido Guadalupe gastaria R\$3,39 de diesel a mais, e no sentido Quississana esse acréscimo seria de R\$4,01.

QUADRO 6 – Estimativa de valores para cálculo do custo adicional de combustível

Sentido	Acréscimo de km no itinerário	Km/l do veículo	Valor do litro do diesel <sup>4</sup>	Acréscimo de gasolina em cada viagem
Sentido Guadalupe	2,2km	4	R\$ 6,17	R\$ 3,39
Sentido Quississana	2,6km	4	R\$ 6,17	R\$ 4,01

FONTE: A autora (2023)

Como existe diferença na quantidade de viagens em dias úteis e finais de semana/feriados, no QUADRO 7 nota-se o custo adicional em cada sentido e em cada dia.

QUADRO 7 – Estimativa de custo adicional diário

Sentido	Dia útil	Sábado	Domingo
Sentido Guadalupe	R\$ 179,67	R\$ 91,53	R\$ 74,58
Sentido Quississana	R\$ 160,40	R\$ 88,22	R\$ 80,20

FONTE: A autora (2023)

Considerando um mês com uma duração padrão de 30 dias (sendo 22 dias úteis, 4 sábados e 4 domingos), no QUADRO 8 temos o custo adicional mensal de cada sentido.

<sup>4</sup> Valor retirado de: <https://precos.petrobras.com.br/web/precos-dos-combustiveis/w/diesel/pr> - Acesso em 27 out. 2023.

QUADRO 8 – Estimativa de custo adicional mensal

Sentido	Dia útil	Sábado	Domingo
Sentido Guadalupe	R\$ 3.952,74	R\$ 366,12	R\$ 298,32
Sentido Quississana	R\$ 3.528,80	R\$ 352,88	R\$ 320,80

FONTE: A autora (2023)

Tendo em vista esse cenário, o custo mensal adicional seria de R\$8.819,66. Como cada mês possui uma variação da quantidade de dias úteis, de finais de semana e feriados, o foco foi voltado para a quantidade diária. No QUADRO 9 foi realizada a estimativa de quantos passageiros a mais seriam necessários para cobrir o custo da modificação do itinerário.

QUADRO 9 – Estimativa de passageiros para cobrir custo adicional

	Custo adicional diário com os dois sentidos	Valor da tarifa	Quantidade diária de passageiros para cobrir o custo adicional
Dia útil	R\$ 340,07	R\$ 5,50	62
Sábado	R\$ 179,75		33
Domingo	154,78		28

FONTE: A autora (2023)

Sendo assim, para que essa alteração se torne economicamente viável, seria necessário o aumento da quantidade passageiros QUADRO 9. Por ser uma linha que realiza a conexão com diversos pontos de Curitiba e São José dos Pinhais, estima-se uma maior adesão dos funcionários, os turistas também teriam conhecimento da sua existência, facilitando a locomoção de todos.

É importante frisar que esses resultados são apenas uma estimativa, os dados aqui utilizados são valores aproximados, alcançados por base de pesquisas, podendo ou não ser os valores reais utilizados pela administradora da linha no atual momento.

Com a singela modificação no itinerário, estima-se que o problema de transporte público até o centro de Curitiba seria sanado, e a satisfação, tanto dos funcionários quanto de turistas que necessitam se deslocar para o centro da capital, aumentaria. Além disso, a linha possui um ponto de parada à uma quadra da Rodoferroviária de Curitiba, resultando no atendimento dessa demanda.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nota-se que o sistema de transporte, avaliando todas as áreas do turismo, é o que torna as atrações e destinos turísticos acessíveis, ligando dois ou mais pontos, sendo essencial para o crescimento do destino (LOHMANN e DUVAL, 2011). Com tal definição aplicada a essa pesquisa, foram levantados diversos pontos de interesse no que concerne aos locais e trajetos aqui analisados.

Portanto, foi possível observar a importância de um sistema de transporte eficiente para a conexão de um aeroporto até a cidade, algo que não ocorre de maneira ideal no Aeroporto Internacional Afonso Pena. Atualmente, de acordo com as pesquisas realizadas, em específico ao primeiro objetivo, o CWB não possui nenhum transporte coletivo que atenda os principais pontos de Curitiba, como a Rodoferroviária e o centro da cidade. Somente a linha E32 – Aeroporto/Terminal Boqueirão realiza a conexão à capital, porém o ônibus possui ponto final em bairro distante do centro, quem não conhece a cidade e o transporte público local (turistas em sua maioria), acaba encontrando uma grande dificuldade na utilização da linha.

Desde o ano de 2017, o sistema de transporte do local começou a passar por uma série de modificações. Inicialmente, as mudanças ocorreram apenas no transporte público, mas eventualmente estendeu-se para o transporte semipúblico, com a interrupção da operação do Aeroporto Executivo, linha que atendia tanto turistas quanto funcionários do aeroporto. Tais alterações ocasionaram em uma grande dificuldade na locomoção dos usuários, afetando a satisfação geral do transporte coletivo do aeroporto.

No tocante ao objetivo 2 desse estudo, as duas pesquisas aqui utilizadas levaram para o mesmo caminho. Após análise da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, realizada pela SAC, constatou-se que as opções de transporte disponíveis atualmente não satisfazem quem tem a necessidade de ir até o CWB sem possuir um veículo próprio. Os turistas, principalmente, solicitam mais formas de transporte para a capital do estado, principalmente para o centro de Curitiba e para a Rodoferroviária.

Após análise dos dados coletados pelo formulário respondido por funcionários do aeroporto, é visível a insatisfação com o sistema de transporte em um âmbito geral, principalmente em relação aos horários, itinerários e com o valor atual da tarifa. Dentre

as principais solicitações temos o pedido de mais opções de transporte para a cidade de Curitiba, e também que as linhas passem em mais horários, com intervalos de tempo menores (atualmente passam a cerca de 45 minutos, no mínimo). Diversos colaboradores acabam buscando por outros meios de locomoção para o CWB, justamente por conta da ineficiência do transporte coletivo, como caronas e, inclusive, através de acordos com transporte clandestino.

Acerca do transporte clandestino, os chamados *ubers* clandestinos são um grande problema no aeroporto, tanto no quesito segurança dos passageiros (que, por não se utilizarem de um aplicativo, não sabem dados sobre o motorista e sequer conseguem acompanhar a corrida, não tendo respaldo algum no caso de algum acidente ou má conduta), assim como para a administradora do CWB, uma vez que os clandestinos acabam por deixar muita sujeira no local em que atuam, além das diversas intrigas com taxistas e *ubers* devidamente regulamentados. Com a dificuldade que os turistas encontram ao tentar fazer uso do transporte coletivo no local, essa prática acaba por se fortalecer, mesmo com as tentativas de desmotivação por parte da CCR.

Após a análise das impressões dos passageiros e dos funcionários, foi possível entender a necessidade de cada um, e assim atender ao objetivo 3, propondo melhorias viáveis e que auxilie ambos:

1) A adoção da tecnologia NFC (pagamento por aproximação) na forma de pagamento da tarifa, auxilia turistas que utilizam o transporte público e não possuem o cartão transporte da cidade (no caso do CWB, o Metrocard, utilizado em São José dos Pinhais), além de que, muitas vezes, os mesmos se encontram sem dinheiro físico para pagamento da tarifa. Curitiba é referência nacional em transporte público, a capital utiliza e divulga o pagamento de tarifa por aproximação de cartões de crédito ou débito, além de celulares que possuem a tecnologia, mas as linhas metropolitanas de São José dos Pinhais, não tem esse meio de pagamento. Isso acaba trazendo dificuldades para os turistas que vêm para a cidade com a informação de que essa forma de pagamento é viável, encontrando esse desafio logo após seu desembarque.

2) O transporte executivo é comum nos maiores aeroportos do país, facilitando o acesso aos principais pontos de cada localidade. A Auto Viação São José, juntamente com a AMEP e a Prefeitura de São José dos Pinhais, não forneceram respostas acerca do motivo do Aeroporto Executivo não voltar a operar. Após uma

análise da forma de operação e funcionamento da linha, foi proposta a reativação do mesmo, agora operando com um veículo por hora e, em horários de maior demanda, com viagens a cada 30 minutos.

3) A linha E68 – Quississana/Guadalupe já é muito utilizada por funcionários para chegar até o CWB, porém não utiliza o ponto de parada do aeroporto. A proposta da modificação do itinerário é simples e eficaz, pois atenderiam os colaboradores que a utilizam e também a turistas que precisam ir até o centro de Curitiba. A modificação aumenta em, aproximadamente, 7 minutos o tempo da rota e soluciona grande parte da insatisfação de ambos os grupos analisados.

O presente projeto foi criado pensando no aperfeiçoamento do transporte coletivo que conecta o Aeroporto Internacional Afonso Pena e a cidade de Curitiba, tendo como foco a satisfação de quem acessa o aeroporto de uma forma coletiva. Tal pesquisa visou atender às necessidades dos passageiros e colaboradores, de uma forma viável, tanto para os grupos aqui analisados, como para as empresas que administram as linhas aqui citadas.

O sistema de transporte é um dos fatores principais e essenciais para o crescimento de um município. Hoel (2011) afirma que um sistema de transporte eficiente acaba por auxiliar no desenvolvimento econômico, além de conceder diversos benefícios à sociedade. Tendo em vista que, para que o desenvolvimento turístico de uma localidade ocorra, se faz necessária a utilização da infraestrutura básica local, Petrocchi (2019) declara que o planejamento turístico deve levar em consideração o desenvolvimento do destino, bem como a forma que este afeta a vida dos habitantes. Caso não seja bem planejado, é possível que ele cause mais impactos negativos do que positivos na localidade, causando uma sobrecarga na infraestrutura básica. Em suma, é notável que os assuntos aqui abordados são interligados, ou seja, que um sistema de transporte eficiente é necessário para o bom funcionamento do turismo local, sendo o aeroporto uma das principais portas de entrada de turistas, a nível nacional e internacional, é estritamente necessário que o mesmo possua um transporte de qualidade.

Com a aderência à formas de pagamento mais abrangentes, pontos de parada mais próximos ao aeroporto (interligando o mesmo com pontos chave na cidade), incluindo uma linha executiva, estima-se que a qualidade e o nível de satisfação dos

turistas e funcionários sofreriam mudanças extremamente positivas, ao poderem contar com opções mais flexíveis de transporte.

## 8 REFERÊNCIAS

AUTO VIAÇÃO SÃO JOSÉ. **A nossa história é a história do transporte coletivo de passageiros de São José dos Pinhais.** Disponível em: <https://www.viacaosaojose.com.br/empresa/>. Acesso em: 13 maio 2023.

BARRETO, Margarita; BURGOS, Raul; FRENKEL, David. **Turismo, políticas e relações internacionais.** Campinas: Papirus, 2003.

BENI, M. C. (2003). **Análise Estrutural do Turismo.** São Paulo: Ed. Senac.

CALABREZI, S. R. S. **A multimodalidade para o transporte de cargas: identificação de problemas em terminais visando à integração dos modais aéreo e rodoviário.** 2005. 139 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005

DAVIS, Kingsley et ali i. **Cidades: a urbanização da humanidade.** 2. ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1972. 221

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. (2001). **Transporte Público Urbano.** 1 ed.. São Carlos: RIMA, 2001.

FONSECA, J.J.S. **Metodologia da pesquisa científica.** Fortaleza> UEC, 2002. Apostila.

GAZETA DO POVO. **Ligeirinho Aeroporto muda e deixa de passar em sete pontos.** 2017. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/curitiba/ligeirinho-aeroporto-muda-e-deixa-de-passar-em-sete-pontos-saiba-quais-613glllkywnq8kzrwrl-d5d6w4/>. Acesso em: 25 maio 2023.

LOHMANN, Guilherme; FRAGA, Carla; CASTRO, Rafael. **Transportes e Destinos Turísticos: planejamento e gestão.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2013. 256 p.

LOHMANN, Guilherme e PANOSSO NETTO, Alexandre. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas.** São Paulo: Aleph, 2012.

MATTAR, Fauze Najib. **Pesquisa de marketing: edição compacta**. São Paulo: Atlas, 1996.

MANHEIM, L. **Fundamentals of Transportation Systems Analysis**. MIT Press, Cambridge, MA, 1979.

MINAYO, MC.; DESLANDES, SF.; GOMES, R. “**Pesquisa social: teoria, método e criatividade**” In *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 2016.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Leilão de 22 aeroportos da 6ª rodada gera R\$ 3,3 bilhões em contribuição inicial**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/leilao-de-22-aeroportos-da-6a-rodada>. Acesso em: 20 maio 2023.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas** 2.ed. São Paulo, Martins Fontes, 1982. 741 p.

PETROCCHI, Mario. **Turismo: Planejamento e Gestão**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. . **Curitiba começa a aceitar pagamento da passagem de ônibus com cartão de crédito e débito**. 2022. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-comeca-a-aceitar-pagamento-da-passagem-de-onibus-com-cartao-de-credito-e-debito/63005>. Acesso em: 24 out. 2023.

PRIDEAUX, B. The role of the transport system in destination development. In: **Tourism management**. Vol 21, p.53-63, Austrália, 2000.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA. **História do transporte**. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/historia-transporte>. Acesso em: 15 jun. 2023.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA. **Linha Executiva facilita conexão aeroporto - rodoviária**. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/linha-executiva-facilita-conexao-aeroporto-rodoviaria>. Acesso em: 03 jun. 2023.

VUCHIC, Vukan R. **Urban Public Transportation - Systems and technology**. New Jersey, Prentice-Hall, 1981.

**APÊNDICE 1 – FORMULÁRIO PARA FUNCIONÁRIOS****SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO - AEROPORTO INTERNACIONAL  
AFONSO PENA****1. UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO**

1.1. Você trabalha no Aeroporto Internacional Afonso Pena? ( ) Sim ( ) Não

1.2. Utiliza o transporte público para acessar o Aeroporto Internacional Afonso Pena? ( ) Sim ( ) Não

1.3. A partir de qual cidade você utiliza o transporte público para acessar o aeroporto? ( ) Curitiba ( ) São José dos Pinhais ( ) Outros\_\_\_\_\_

1.4. Com que frequência você utiliza o transporte público para acessar o aeroporto? ( ) De 1 a 2 vezes na semana ( ) De 3 a 4 vezes na semana ( ) De 4 a 5 vezes na semana ( ) De 6 a 7 vezes na semana

1.5. Qual linha de transporte público você utiliza? ( ) E32 - Aeroporto/Terminal Boqueirão ( ) E68 – Quississana/Guadalupe ( ) 515 - Terminal Central/Aeroporto ( ) Outros\_\_\_\_\_

**2. NÍVEL DE SATISFAÇÃO**

2.1. Estou satisfeito com o SISTEMA DE TRANSPORTE EM GERAL que utilizo

Totalmente insatisfeito 1 2 3 4 5 Totalmente satisfeito

2.2. Estou satisfeito com ITINERÁRIO (rota) que o ônibus percorre

Totalmente insatisfeito 1 2 3 4 5 Totalmente satisfeito

2.3. Estou satisfeito com os HORÁRIOS que o ônibus possui

Totalmente insatisfeito 1 2 3 4 5 Totalmente satisfeito

2.4. Estou satisfeito com a QUALIDADE DO ÔNIBUS da linha que utilizo

Totalmente insatisfeito 1 2 3 4 5 Totalmente satisfeito

2.5. Estou satisfeito com a LOCALIZAÇÃO DO PONTO DE ÔNIBUS

Totalmente insatisfeito 1 2 3 4 5 Totalmente satisfeito

2.6. Estou satisfeito com a ESTRUTURA DO PONTO DE ÔNIBUS

Totalmente insatisfeito 1 2 3 4 5 Totalmente satisfeito

2.7. Estou satisfeito com o VALOR DA TARIFA da linha que utilizo

Totalmente insatisfeito 1 2 3 4 5 Totalmente satisfeito

2.8. Estou satisfeito com as FORMAS DE PAGAMENTO da tarifa disponíveis no ônibus

Totalmente insatisfeito 1 2 3 4 5 Totalmente satisfeito

### 3. SUGESTÕES PARA O TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE AEROPORTO E CURITIBA

3.1. Quais melhorias você sugere para o transporte público entre Curitiba e o Aeroporto Interna Afonso Pena? \_\_\_\_\_

### 4. PERFIL SOCIOECONÔMICO

#### 4.1. Gênero

( ) Mulher cisgênero ( ) Homem cisgênero ( ) Mulher transexual

( ) Homem transexual ( ) Não-binário ( ) Prefiro não responder

( ) Outros \_\_\_\_\_

#### 4.2. Faixa etária

Até 19 anos  Entre 20 e 26 anos  Entre 27 e 42 anos  Entre 43 e 60 anos  Entre 61 e 77 anos  Acima de 77 anos

#### 4.3. Renda

Até R\$1.320,00  Entre R\$1.320,00 e R\$3.960,00  Entre R\$3.961,00 e R\$7.920,00  Entre R\$7.921,00 e R\$11.880,00  + de R\$11.881,00

#### 4.4. Grau de escolaridade

Ensino fundamental  Ensino médio  Ensino superior  Pós graduação  
 Outros\_\_\_\_\_