ANTÓNIO MARCOS DE SOUSA ESTEVES

O IMPACTO DO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO NO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO NORTE

Orientador: Prof.ª Doutora Filipa Cristina Henriques Lopes dos Reis

Co-Orientador: Prof.º Mestre José Manuel Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2014

ANTÓNIO MARCOS DE SOUSA ESTEVES

O IMPACTO DO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO NO DESENVOLVIEMNTO DA REGIÃO NORTE

Dissertação defendida em provas públicas na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, no dia 09 de Junho de 2015, perante o Júri, nomeado pelo Despacho Reitoral nº 247/2015 de 01 de Junho:

Presidente: Professor Doutor Idalino André Magrinho
Arguente: Professor Doutor Georg Dutschke
Orientador: Professora Doutora Filipa Cristina Henriques Lopes dos Reis

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2014

Portugal é conhecido por ser um país de marinheiros, de navegadores, de gente corajosa que se lançou ao mar para descobrir novas terras. No entanto, o nosso país também tem marcado grandes e importantes páginas da História da Aviação. A começar pelo Padre Bartolomeu de Gusmão, que desafiou a imaginação com a sua Passarola, passando pela primeira travessia aérea do Atlântico Sul, por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, os portugueses têm provado que não só dominam os mares mas também sabem voar.

(História da Aviação - Volume 5)

Dedicatória

Dedico esta Dissertação a toda a minha família, incluindo os meus pais Manuel de Sequeiros Esteves e Maria Barreiro de Sousa Esteves, pelo incentivo e apoio incondicional ao longo de toda a minha carreira educativa, e pela transmissão de valores que ao longo de toda a minha vida foram úteis e me permitiram alcançar os objetivos aos quais me propus. Dedico ainda ao meu irmão Luíz Paulo de Sousa Esteves pelo exemplo de dedicação e perseverança, apesar de todas as dificuldades.

À minha namorada Maria Miguel Fiel, por ser o meu ombro de apoio e me incentivar quando eu menos acreditava. Agradeço toda a paciência pelas vezes que abdicamos de certos momentos.

Agradecimentos

A realização desta Dissertação só foi possível graças a um conjunto de individualidades, que ao longo do percurso de realização da mesma me permitiram chegar à sua conclusão.

Peço desde já as mais sinceras desculpas a todos aqueles a quem, por lapso, ou por não ser possível enumerá-los devido à sua variedade e número, não foram identificados nestes agradecimentos, mas que tiveram grande impacto nesta investigação e na minha formação pessoal e profissional. Neste sentido, agradeço:

À Professora Doutora Filipa Cristina Henriques Lopes dos Reis, pela orientação e acompanhamento na elaboração desta Dissertação de Mestrado.

Ao Professor Mestre José Manuel Ivo Carvalho Vicente, pela orientação, espírito crítico e sugestões, que ao longo da investigação me permitiram a sua finalização tal como está descrita seguidamente. Ao ser o meu orientador de Dissertação, e fruto da sua experiência docente e de orientação em outras Dissertações, levou a que esta seguisse o seu rumo normal, apesar de todas as adversidades.

Ao Professor Álvaro Eduardo Correia Neves, por todas as sugestões, crítica construtiva e passagem de conhecimentos, que foram extremamente importantes. Os seus conhecimentos técnicos e experiência adquirida ao longo de toda a sua vida profissional no ramo da aviação, e mais especificamente no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, tal como é tema desta investigação, foram bastante importantes. Todos os seus conselhos e contatos nas mais diversas instituições aeroportuários e envolventes, foram de extrema relevância para a investigação.

A todos os professores, diretores e pessoal administrativo do Departamento de Aeronáutica e Transportes da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, pelo incentivo e partilha de conhecimentos essenciais para a conclusão desta Dissertação.

Aos meus colegas do Mestrado em Gestão Aeronáutica, pelo apoio e espirito de entreajuda demonstrado entre todos ao longo do nosso percurso, nomeadamente: o Fábio Camacho, o Cesar Mesquita, a Sara Marcelino, o Denilson Dinis, a Marisa Maly, o Manuel

Faustino, o Rui Cavaco, a Sandra Silva, o Ivanilson Bessa, a Ana Fernandes, a Taíz Silva, a Melissa Gulli e a Maria Boa Morte.

À Associação Comercial do Porto, pela pronta colaboração na fase da entrevista, e por todos os dados cedidos que me permitiram chegar às conclusões e à finalização da Dissertação. O seu contributo foi importante, uma vez que levou a que se adotasse uma nova perspetiva de investigação.

Agradeço ainda à Associação do Eixo Atlântico e do Noroeste Peninsular, cuja sucursal está presente na cidade do Porto, e prontamente se predispuseram a responder à entrevista e a ceder dados.

A todos os meus camaradas de armas da Força Aérea Portuguesa. A todos e sem exceção, sendo desde já impossível enumerá-los devido à sua dimensão. O vosso contributo como camaradas, pelo espírito de corpo, sacrifício e exemplo, foram muito importantes na minha formação pessoal.

Resumo

O aeroporto é cada vez mais o elo de ligação entre a região e o resto do mundo, servindo como impulsionador económico, social e cultural. Um aeroporto é tão mais eficiente quanto melhor for a sua inserção no meio que o rodeia. Esta premissa é uma obrigatoriedade nos tempos que decorrem e fruto de uma crise económica mundial que se tende a arrastar.

Como é sabido, a Região Norte de Portugal é fortemente povoada por população migratória, que anualmente regressa a Portugal, sendo também cada vez mais um ponto de interesse para os turistas de todo o Globo. A ligação aérea por intermédio do Aeroporto Francisco Sá Carneiro é um fator de sucesso na Região Norte, contribuindo assim para um desenvolvimento mútuo.

Desde a liberalização do espaço aéreo no Continente Europeu e com a chegada de companhias *Low-Cost* a Portugal, se verificou na Região Norte um aumento exponencial a nível turístico e por conseguinte comercial.

Este trabalho procurará dar resposta ao real impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, também denominado como Aeroporto do Porto, no desenvolvimento da Região Norte. A *Catchment Area* do mesmo, vai para além dos limites fronteiriços de Portugal, sendo que cada vez mais, e, fruto da intermodalidade, se alarga ao país vizinho, proporcionando assim novas oportunidades.

Palavras-chave

Impacto; Desenvolvimento; Intermodalidade; Região Norte; *Low-Cost*.

Abstract

The airport is increasingly the link between the region and the world, serving as an economic, social and cultural driver. An airport is so efficient the better their integration into its environment. This premise is an obligation in modern times due to a global economic crisis that tends to drag.

As is known, the Northern Region of Portugal is heavily populated by migratory population, which annually returns to Portugal, it's also increasingly a point of interest for tourists from around the globe. The air link through Francisco Sá Carneiro Airport is a success factor in the North, thus contributing to a mutual development.

Since the liberalization of airspace in the European Continent and the arrival of Low-Cost airlines to Portugal, was found in the North Region an exponential increase in tourism and therefore commercial.

This paper will address the real impact of Francisco Sá Carneiro Airport, also known as Oporto Airport, regarding the development of the Northern Region. The Catchment Area of it, goes beyond the boundaries of Portugal border, and increasingly, as a result of intermodality, extends to the neighboring country, thus providing new opportunities.

Keywords

Impact; Development; Intermodality; North Region; Low-Cost

Abreviaturas e Símbolos

ACI - Conselho Internacional dos Aeroportos

AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

AFSC - Aeroporto Francisco Sá Carneiro

ANA - Aeroportos de Portugal

CCDRN - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

CCILE - Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola

CLCA - Centro Logístico de Carga Aérea

EASA - European Aviation Safety Agency

ECAC - European Civil Aviation Conference

ECCS - European Convention for Constructional Steelwork

FCC - Full Cost Carrier

IATA – International Air Transport Association

ICAO - International Civil Aviation Organization

INE - Instituto Nacional de Estatística

JAA - Joint Airworthiness Authority

JAR - Joint Airworthiness Requirements

LCC - Low Cost Carrier

LDI - Landing Direction Indicators

PIB - Produto Interno Bruto

PME - Pequenas e Médias Empresas

SESAR - Single European Sky Air Traffic Management Resesarch

SWIM - System Wide Information Management

TCMA - Taxa de Crescimento Médio Anual

WDI - Wind Direction Indicator

$\overline{X}$ - Média

Xi - valores da variável

N - número total da amostra

Índice

Índice de Figuras XIII

Índice de Tabelas XV

Introdução 1

CAPITULO I 8

A Importância do Aeroporto no Desenvolvimento Regional 8

1.1 O desenvolvimento do aeroporto até aos dias de hoje 9

1.2 Cidade Aeroportuária 12

1.3 O impacto do aeroporto no desenvolvimento regional 15

1.3.1 A importância das infraestruturas aeroportuárias 17

1.3.2 O impacto económico dos aeroportos 19

1.3.3 A mobilidade do transporte aéreo 23

1.4 Modelo de negócio aeroportuário 25

1.4.1 Tipologia dos Aeroportos 26

CAPITULO II 30

A Liberalização do Transporte Aéreo e sua Relação com o Aeroporto 30

2.1 A Liberalização do Espaço Aéreo 31

2.1.1 Regulação não-económica 32

2.1.2 Crescimento da Regulação Económica 34

2.1.3 Liberalização do Espaço Aéreo Europeu 35

2.1.4 Terceiro Pacote Aéreo (*Third Package*) 36

2.2 Descrição das companhias de transporte aéreo 37

2.2.1 Companhias Aéreas de bandeira 37

2.2.2 Companhias Aéreas "*Low-cost*" 39

2.2.3 Vantagens e desvantagens das empresas "*Low-cost*" 40

2.2.4 Aviação tradicional e medidas de aumento competitivo face às "*Low-cost*" 42

Estratégias de competição 42

2.3 Perspetiva europeia na gestão de tráfego aéreo - programa SESAR 44

CAPITULO III 47

A Região Norte de Portugal 47

3.1 O Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a Região Norte de Portugal 48

3.2 Plano Estratégico dos Transportes – Política do Governo 50

3.3 Região Norte de Portugal 52

3.3.1 Enquadramento Macroeconómico da Região Norte de Portugal 54

3.3.2 Emprego e Empregabilidade 57

3.3.3 Principais Setores de Atividade Industrial 60

3.3.4 Turismo 62

CAPITULO IV 67

O Aeroporto Francisco Sá Carneiro 67

4.1 O Aeroporto Francisco Sá Carneiro 68

4.1.1 Projetos de Desenvolvimento Aeroportuário (Visão de Futuro) 71

4.1.2 AFSC, Valor Reconhecido Internacionalmente 73

4.1.3 Identificação dos Principais *Stakeholders* 74

4.1.4 Procura - Evolução do Tráfego de Passageiros 75

4.1.5 Procura - Evolução do Transporte de Mercadorias 79

4.2 Catchment Area do AFSC 81

4.3 Liberalização do Espaço Aéreo e sua importância para o AFSC e Região Norte 84

4.3.1 Ryanair 87

CAPITULO V 90

Metodologia 90

5.1 Objetivos do estudo 91

5.2 Abordagem metodológica 92

5.3 Preparação para a Seleção de Dados 96

5.4 Condução do Estudo de Caso 99

5.4.1 Dados Primários 99

5.4.2 Dados Secundários 100

5.4.3 Entrevistas 101

5.4.4 Observação Documental 102

5.5 Recolha de dados 103

5.6 Análise e Tratamento dos Dados 104

5.6.1 Análise Estatística 105

5.6.2 Representação dos Dados 107

CAPITULO VI 108

Discussão de Resultados 108

6.1 Análise e Discussão de Resultados 109

6.2 Síntese Conclusiva 115

CAPITULO VII 119

Conclusão 119

7.1 Principais Conclusões 120

7.2 Principais Contributos do Estudo 123

7.3 Limitações do Estudo 125

7.4 Propostas de Estudo Futuras 126

Anexos 136

Anexo 1 - Entrevistas 137

Anexo 2 - Dados Relativos ao PIB 159

Anexo 3 - Dados Relativos ao Número de Habitantes 160

Anexo 4 - Dados Relativos ao Número de Desempregados 161

Anexo 5 - Dados Relativos à Exportação de Bens 162

Anexo 6 - Dados Relativos a Dormidas em Hotéis 163

Anexo 7 - Planos de Desenvolvimento do AFSC 165

Anexo 8 - Organograma ANA 166

Anexo 9 - Tráfego de Passageiros no AFSC 167

Anexo 10 - Tráfego de Carga Aérea 170

Anexo 11 - População Residente na Catchment Area 171

Anexo 11 - População Residente na Catchment Area 171

Anexo 12 - Tráfego no AFSC 172

Índice de Figuras

Figura 1: Aeroporto de Pedras Rubras 11

Figura 2: Esquema de Aerotropolis 14

Figura 3: O impacto económico da aviação comercial 21

Figura 4: Configurações de redes *Point to Point e Hub e Spoke.* 28

Figura 5: TAP Logo 38

Figura 6: Easyjet Logo 39

Figura 7: Linhas de comunicação terrestres nacionais 49

Figura 8: Variação da população residente 2001-2011 53

Figura 9: Índice do PIB "per capita" da Região Norte face a Portugal e à UE27 54

Figura 10: Variação do PIB "per capita" 56

Figura 11: Evolução Real do PIB (%) 57

Figura 12: Taxa de Desemprego (%) 58

Figura 13: Taxa de Emprego 20-64 anos 59

Figura 14: Exportações da Região Norte por Produtos (2011) 60

Figura 15: Dormidas em Estabelecimentos Hoteleiros 65

Figura 16: Aeroporto Francisco Sá Carneiro 69

Figura 17: Plano de Desenvolvimento para 6 milhões de passageiros/ano 71

Figura 18: Plano de Desenvolvimento para 15 milhões de passageiros/ano 72

Figura 19: Passageiros Desembarcados no AFSC 76

Figura 20: Passageiros Embarcados no AFSC 77

Figura 21: Transporte Aéreo de Mercadorias 80

Figura 22: Isócronas a 90 minutos dos 5 Aeroportos 83

Figura 23: Passageiros Regulares Transportados pelas LCC no AFSC 2004/2011 86

Figura 24: Ryanair Logo 87

Figura 25: Rotas efetuadas pela Ryanair a partir do AFSC 89

Figura 26: Modelo de desenvolvimento da Investigação 94

Índice de Tabelas

Tabela 1: Os dez maiores fluxos de tráfego aéreo mundial em 2030 45

Tabela 2: PIB "per capita" 55

Tabela 3: População na *Catchment Area* 82

Tabela 4: Fontes de dados utilizados 98

Introdução

Num curto espaço de cem anos, passamos de fazer alguns voos de teste, para orbitar corpos celestes, de deslizar ao longo das dunas, para cruzar oceanos, de realizar outras proezas tais, para depender da aviação no nosso quotidiano (Wensveen, 2007).

A aviação em geral e os aeroportos em particular, assumem um papel preponderante na sociedade, sendo muito mais do que simples infraestruturas de transporte. O seu papel tem vindo a sofrer profundas alterações ao longo das décadas, sendo cada vez mais um importante impulsionador das economias locais, regionais e nacionais.

A presente Dissertação de Mestrado tem como tema a análise do real impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC) no desenvolvimento da Região Norte. Para a elaboração da mesma, esta foi assente numa vasta bibliografia, onde que se enquadram autores como Postorino da Universidade Reggio Calabria através da sua publicação: "*Development of Regional Airports - Theoretical Analyses and Case Studies*", John Wensveen e o seu livro "*Air Transport: A Management Perspective*", relatórios de Tráfego do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, dados estatísticos acerca do desenvolvimento da Região Norte de Portugal, entre outros. Serão ainda elaboradas entrevistas junto de entidades competentes, bem como um *case study* sobre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o respetivo "boom" de tráfego que se tem verificado ao longo dos últimos anos, e, como tal, tiveram impacto no desenvolvimento da Região Norte de Portugal. O apoio em bibliografia relativa ao tema em questão, engloba ainda, dissertações e estudos que ao longo da elaboração do respetivo trabalho serão enunciadas.

Esta introdução está dividida segundo um breve enquadramento do tema, onde serão referidas as razões que levaram à escolha pelo mesmo, bem como um breve resumo literário, seguidamente é apresentado o problema, bem como os objetivos de investigação, terminando com a estrutura e organização da dissertação.

Enquadramento do Tema

Os custos e benefícios da aviação civil tornaram-se há muito o foco de políticas de Estado. O impacto económico dos aeroportos nas regiões são alvo de um crescente interesse

público e político devido aos fortes investimentos de que são alvo na sua construção e expansão, os custos ambientais são mais do que nunca tidos em linha de consideração e quantificados economicamente, bem como toda a envolvência aeroportuária. As decisões políticas requerem que os investimentos cumpram os critérios básicos benefício-custo (Knippenberger & Wall, 2009).

O tráfego aéreo e o número de passageiros transportados continuam a aumentar de forma constante, apesar da instabilidade económica Mundial. As recentes previsões do Conselho Internacional dos Aeroportos (ACI), estimam para o ano 2029 um aumento de 10 000 milhões de passageiros e 130 milhões de movimentos de aeronaves por ano[1], o que significa dizer que entre as medidas operacionais adotadas, dever-se-á duplicar a capacidade atual dos aeroportos no mundo nos próximos quinze anos para fazer face a esta procura acentuada. Para acentuar as previsões relativas ao aumento do tráfego aéreo mundial, também os aeroportos membros do ACI, reportaram em Janeiro de 2011 um aumento global de 7,1%.

Previsões da ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional), demonstram um aumento de tráfego anual até 2030 de 4,7%[2], a *Airbus Industrie's Global Market Forecast* 2010-2029 estima uma duplicação para os próximos 15 anos, sendo que o maior aumento se dará na região intra-oeste Europeia[3].

As previsões sobre o crescimento acentuado do número de passageiros, do volume de carga e de movimento de aeronaves leva, a que os sistemas aeroportuários mundiais façam avultados investimentos no presente para fazer face às necessidades futuras. Com o aumento do volume de passageiros, cresce também o negócio aeroportuário e por conseguinte o aumento de oportunidades a ser aproveitadas pelas Regiões e em particular pela Região Norte de Portugal e o AFSC, que, no seu Plano Diretor prevê investimentos em infraestruturas aeroportuárias consoante o volume de tráfego.

Segundo Michael Salamone, "os aeroportos proporcionam ligações importantes na operação do sistema de transportes, e têm efeitos multiplicadores significativos sobre as economias nacionais e regionais. Para cumprir as suas funções sociais, obrigações

[1] Dados previsionais do aumento de tráfego para o ano de 2029, proposto pelo ACI (Conselho Internacional de Aeroportos), cuja missão passa por promover o interesse coletivo dos aeroportos no mundo inteiro e as respetivas comunidades, assim como a excelência no plano profissional da gestão e exploração aeroportuárias.
[2] Previsões de tráfego aéreo mundial até 2030 estimados pela ICAO e apresentados a 20 de Novembro de 2010 no "*World Statistics Day*".
[3] Previsões fornecidas pela Airbus Industrie´s em 2009 para o espaço temporal 2010-2029.

económicas, operacionais e ambientais, face às condições em contínua mudança, os aeroportos muitas vezes sofrem transformações dramáticas em modelos de negócio, instalações e responsabilidades sociais. O sector aeroportuário, como outras indústrias, é desafiado quando ocorrerem alterações súbitas inesperadas no mercado."

Com a previsão do aumento do tráfego aéreo para os próximos anos, cresce também o interesse político pelas oportunidades que daí poderão advir para as Regiões. Os transportes aéreos assumem uma importante estratégia de desenvolvimento de Portugal, sendo referido no Plano Estratégico dos Transportes 2008-2020, publicado a 10 de Novembro de 2011, em diário da República, aprovado pela resolução do concelho de Ministros N. 45/211:

> "Os transportes têm um papel crucial na viabilização do desenvolvimento económico, para a indução do qual constituem uma condição necessária. Por outro lado, gerando emprego e valor acrescentado, eles são um elemento do próprio processo de crescimento económico. Para além disso, os transportes têm um papel social, podendo agir sobre a melhoria das condições e qualidade de vida das populações. Finalmente, a forma como os transportes se organizam e funcionam constitui um elemento importante do processo de sustentabilidade do desenvolvimento económico."[4] (Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015, 2011, p. 3)

O tema da presente dissertação é o impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no desenvolvimento da Região Norte.

A escolha do tema deveu-se essencialmente à falta de estudos, como também pela perceção da necessidade de o país e em particular a Região Norte aproveitarem da melhor forma as oportunidades de negócio que daí poderão advir, através do previsível aumento de tráfego aéreo.

Segundo Antonin Kazda e Robert Caves, um aeroporto é um sistema complexo de infraestruturas e muitas vezes a empresa mais importante de uma região. É um gerador económico e importante catalisador na sua catchment area.

O AFSC é um grande exemplo desta premissa, sendo o aeroporto nacional com a maior catchement area em Portugal, situado nas imediações da cidade do Porto. A catchment area do mesmo, engloba cerca de 4 milhões de pessoas a uma distância rodoviária de 90 minutos do Aeroporto, que engloba toda a Região Norte de Portugal, bem como a zona sul da Galiza[5].

[4] Plano Estratégico dos Transportes 2008-2020.
[5] Dados do Plano Diretor do AFSC.

Portugal desde sempre foi promovido, em termos turísticos, como o país de sol, mar e de praias de areia fina que existem em abundância na costa litoral do país (Fernandes *et al*., 2004). A promoção do Turismo da Região Norte sofreu nos dias de hoje uma enorme "mutação", tendo como público alvo o chamado "turismo de massas", onde se aposta numa grande variedade de ofertas turísticas.

Estudos efetuados pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), revelam que 90% dos turistas que visitaram a Região Norte ficaram satisfeitos ou muito satisfeitos com aquilo que viram e viveram, prometendo aconselhar a visita a outras pessoas. Esta satisfação e fidelização turística, poderá ter enorme impacto na economia da Região Norte, bem como no aumento de movimentos no AFSC.

A desregularização do espaço aéreo europeu, levou a que aparecesse um novo conceito de transporte de passageiros caracterizado essencialmente por baixas tarifas. As companhias que optaram por este tipo de produto originaram as chamadas transportadoras aéreas de baixo custo (*Low Cost Carriers*, LCC). A característica operacional das "*Low-cost*", que apostam na redução ao máximo das despesas e exploração de um único produto comercial, ou seja o transporte do passageiro, em detrimento de serviços adicionais, possibilitou a aplicação de tarifas baixas aos consumidores. As adesões a este tipo de serviço pelos consumidores foram massivas, tendo as LCC conquistado o mercado de transporte de curto/médio alcance, provocando quebras diretas no lucro das empresas tradicionais.

O negócio *Low-cost* aquando da desregularização do espaço aéreo europeu, trouxe enormes vantagens para o AFSC e por conseguinte a Região Norte. Uma das empresas que maior impacto teve, foi a Irlandesa Ryanair. Ao longo do trabalho será analisado o seu modo de operação bem como os benefícios originados pela sua operação no AFSC.

Objetivos de Investigação

Pretende-se analisar o impacto do AFSC, na Região Norte tendo em linha de conta dados do passado e presente que possibilitarão uma previsão futurista. Serão utilizadas como metodologias: a Análise de Dados, a entrevista junto de Associações Comerciais, Câmaras do Comércio, fontes direta e indiretamente ligadas ao aeroporto, bem como um case study ao

Aeroporto Francisco Sá Carneiro responsável pelo "boom" turístico que se deu na Região Norte.

Os objetivos de investigação procuram dar resposta a variáveis tais como as que seguidamente são descritas:

1. Avaliar o crescimento económico na região e em que medida o AFSC é responsável;
2. Em que medida a densidade populacional e o crescimento populacional, com o aumento da qualidade de vida das pessoas, que se tem verificado no últimos anos, tem significado na evolução do tráfego aéreo e por consequência no desenvolvimento regional;
3. Qual o impacto do AFSC na criação de postos de trabalho;
4. Qual a importância do AFSC no crescimento do tráfego de passageiros e mercadorias;
5. Em que medida o AFSC é responsável pela evolução do turismo na Região Norte de Portugal;
6. Em que medida a intermodalidade, muito presente na Região Norte, e tendo o AFSC como um dos seus intervenientes, é responsável pela evolução do aeroporto e da Região;
7. Qual a importância da liberalização do espaço aéreo europeu, com a criação do conceito LCC, para o AFSC e a Região Norte;
8. Qual o efeito imediato da operação da companhia aérea *Ryanair*, na Região Norte e no aumento do número de passageiros processados no AFSC;
9. Qual a relação entre o AFSC e as demais Associações da Região.

Como é sabido, a Região Norte é fortemente povoada por população migratória, que em certos períodos do ano regressam a Portugal. Serão estudados os gráficos com a variação do fluxo de passageiros no AFSC e em que sentido os demais aeroportos e meios de transporte poderão influenciar na escolha pelo mesmo.

O aeroporto é cada vez mais o elo de ligação entre a região e o resto do mundo, servindo como impulsionador económico, social e cultural. Será analisada a influência do AFSC na Região Norte, como impulsionador do Produto Interno Bruto (PIB) na região, bem como o impacto que terá na criação de emprego, entre outros.

O objetivo final desta dissertação passa por equacionar o real impacto que um aeroporto tem numa região, e neste caso qual o grau de impacto do AFSC na Região Norte. Antecipar os possíveis cenários que poderão afetar o AFSC e por conseguinte a Região Norte, e quais as medidas que poderão ser adotadas pelo mesmo, é também um dos objetivos desta dissertação.

Organização da Dissertação

A Presente dissertação está dividida em 7 Capítulos. Todos os Capítulos estão estruturados com uma breve introdução, a qual permite criar uma ideia do que será descrito.

Os Capítulos 1 e 2 dizem respeito à revisão da literatura. Ao longo destes Capítulos, serão descritos os temas relevantes para o desenvolvimento da Dissertação, baseados nos mais relevantes autores do estudo da arte, tais como Tony Kazda e Bob Caves, Postorinno, John Kasarda, entre outros. O Capítulo refere temas tais como desenvolvimento aeroportuário, conceito de Cidade Aeroportuária, os diferentes papéis assumidos pelo aeroporto no desenvolvimento regional, tais como os fatores económicos, sociais e a importância das infraestruturas. O objetivo primordial deste Capítulo é a criação de noções gerais relativas ao tema do estudo.

No Capítulo 3 será feita uma análise à Região Norte de Portugal. Neste Capítulo, será analisada a região segundo vertentes tais como crescimento populacional, evolução do produto interno bruto, criação de postos de trabalho, indústria e turismo, entre outros. Pretende-se com este Capítulo avaliar a evolução da região ao longo dos últimos anos.

Ao longo do Capítulo 4 será descrito um *case study* relativo ao AFSC. Este capítulo serve para dar a entender o papel de um dos principais responsáveis pelo "boom" de tráfego que se fez sentir na Região Norte. Tal aumento do processamento de passageiros ficou-se, em parte, a dever à liberalização do espaço aéreo europeu e consequente surgimento de companhias aéreas LCC nos principais aeroportos portugueses. O investimento em

infraestruturas, bem como o reconhecimento internacional, foram também eles importantes para o crescimento do mesmo. Neste Capítulo será descrita a companhia aérea *Ryanair*, bem como o modelo de operação adotado. Deste Capítulo pretende-se avaliar o crescimento do AFSC segundo várias vertentes, que serão importantes para o desenvolvimento da Região Norte de Portugal.

O Capítulo 5 diz respeito à metodologia adotada para a elaboração da investigação. O Capítulo inicia com uma descrição aprofundada dos objetivos de investigação, descrevendo o objetivo primordial do tema, por forma a justificar as técnicas metodológicas adotadas. Seguidamente serão enunciadas e descritas todas as abordagens metodológicas utilizadas, baseadas em autores como Yin, Creswell, entre outros, muito importantes para a obtenção da conclusão final.

Os Capítulos 6 e 7 dizem respeito a conclusões retiradas da investigação. O Capítulo 6 diz respeito à Análise e Tratamento dos Dados, onde se avaliará empiricamente todos os dados recolhidos, tais como entrevistas e análise estatística. Daqui pretende-se elaborar uma síntese conclusiva para a retirada de conclusões finais analisadas ao longo do Capítulo seguinte. O último Capítulo diz respeito à Conclusão final da Dissertação. Neste Capítulo serão abordadas as conclusões retiradas, servindo também como uma espécie de resumo de toda a Dissertação. Serão ainda descritas algumas sugestões e futuros temas que poderão ser adotados noutros trabalhos de investigação.

CAPITULO I

A Importância do Aeroporto no Desenvolvimento Regional

Segundo Postorino (2010), o transporte aéreo não é apenas e só um importante meio de transporte, mas também um conector social e um importante impulsionador económico. Os principais atores deste sistema de transporte aéreo são os aeroportos, as companhias aéreas (*Full Cost Carriers* - FCC e *Low Cost Carriers* - LCC) e os passageiros. Será a melhor "comunhão" entre estes atores que levará ao desenvolvimento do mesmo, como também da região em que está inserido.

Ao longo deste capítulo será efetuada uma revisão da literatura relativa ao tema da dissertação, tomando especial atenção a autores como Tony Kazda e Bob Caves, Postorinno, John Kasarda, entre outros. Este primeiro capítulo está dividido em quatro subcapítulos.

O primeiro subcapítulo descreve a evolução dos aeroportos até aos dias de hoje, o que permite ter uma ideia geral de como o mundo aeroportuário está em constante desenvolvimento, adaptando-se às novas tecnologias e necessidades dos passageiros ao longo dos tempos.

Seguidamente, adotando o conceito de cidade aeroportuária, defendido por John Kasarda, será feita uma breve descrição da relação cidade - aeroporto. Este conceito, já muito em voga nos grandes aeroportos mundiais, permitirá perceber que o aeroporto é muito mais que uma infraestrutura de fluxo de passageiros, assumindo um papel mais preponderante no desenvolvimento das regiões.

No terceiro subcapítulo, será possível verificar os diferentes papéis assumidos pelo aeroporto no desenvolvimento regional, tais como os fatores económicos, sociais e a importância das infraestruturas. Os aeroportos enquanto infraestruturas de processamento de aeronaves e passageiros, bem como centro dos mais variados tipos de negócio é descrito ao longo do quarto subcapítulo.

1.1 O desenvolvimento do aeroporto até aos dias de hoje

Os aeroportos desempenham um papel fundamental no crescimento económico, social e cultural das regiões em que estão inseridos. Para que os aeroportos cumpram na íntegra a função à qual estão habilitados, necessitam de desenvolvimentos constantes quer seja no cumprimentos dos requisitos internacionais, quer seja no investimento em novas

infraestruturas capazes de operar as mais modernas aeronaves, como também, dar resposta ao constante aumento do número de passageiros.

Antonín Kazda e Robert Caves (2007) levantam a questão: Quem chegou primeiro, o avião ou o aeroporto? A resposta é clara, o avião chegou primeiro, aquando da necessidade do Homem explorar os céus e procurar novos horizontes. Só após a chegada do avião é que o Homem se preocupou com a construção de uma pista de aterragem que respondesse às necessidades do avião. As características dos aeródromos tiveram de se adaptar à performance e às configurações geométricas das aeronaves.

Inicialmente, as aeronaves eram leves e dotadas de motores com baixa potência. Os aeródromos tiveram de evoluir no sentido de se equiparem de infraestruturas, tais como, drenagem de água da pista que permitissem uma aterragem segura. Também a localização dos aeródromos foi importante na operação destas aeronaves, uma vez que estes teriam de estar livres de obstáculos nas suas imediações. As primeiras aeronaves eram muito suscetíveis a ventos cruzados (*Cross Wind*), uma das necessidades da aviação, e que perdura até aos dias de hoje, é o de proporcionar às aeronaves que descolem contra o vento. Para tal, antes da construção dos aeródromos, estudos acerca das condições climatéricas têm de ser feitos para se escolher a melhor localização e orientação de pista.

O indicador de direção do vento (WDI - *Wind Direction Indicator*) é uma obrigatoriedade nos dias de hoje em todos os aeródromos, tal como era uma necessidade no passado. Outras ajudas visuais à navegação que datam dos primórdios aeroportuários e que ainda são uma regulamentação internacional, são os indicadores de pista em uso (LDI - *Landing Direction Indicators*) e marcas de pista.

Nos anos 30, a aviação era predominantemente militar. Com o desenvolvimento de aeronaves militares e a chegada de aeronaves multimotor, houve a necessidade de se construírem pistas maiores com aproximadamente 1000m. A aviação militar com o crescente número de voos e o treino dos seus pilotos, requeria mais infraestruturas nos aeródromos, tais como, a construção de hangares, oficinas de manutenção e casernas.

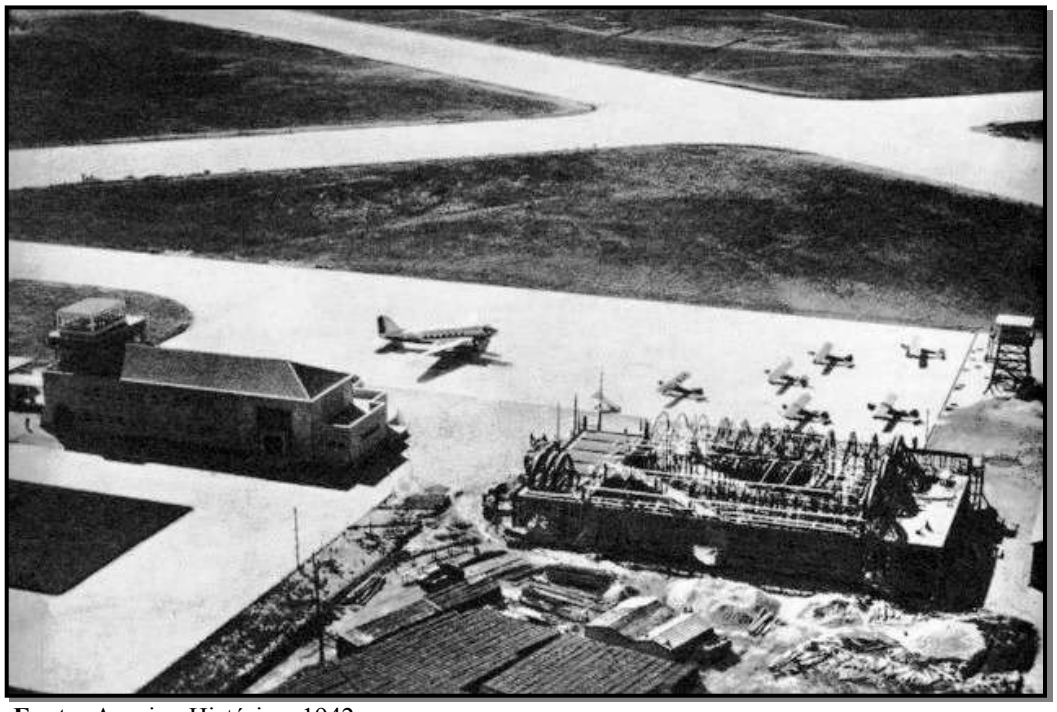
Após a Segunda Guerra Mundial, a aviação teve um forte desenvolvimento, quer seja na aviação civil, como no transporte aéreo. O excesso de aeronaves que até então haviam sido construídas, foram utilizadas aquando do Plano Marshal, no transporte entre os Estados Unidos e a América Latina, o Japão e a Europa. Tal atividade, levou a que a aviação civil

recuperasse e crescesse a um nível superior ao que havia tido no antes da Segunda Guerra Mundial, o que levou a que os aeródromos se adaptassem e evoluíssem num tão curto espaço de tempo.

As novas aeronaves necessitavam de novos tipos de pavimento nas pistas, devido em parte, ao seu peso máximo à descolagem, como também, à regularidade do serviço prestado se tornar cada vez mais importante. Os grandes aeroportos internacionais adotaram um sistema de três a seis pistas de aterragem com diferentes direções, muito devido aos ventos cruzados que afetavam a navegação das aeronaves. Tal medida, veio reduzir o espaço de terreno disponível para o desenvolvimento dos aeroportos. Por forma a combater tal cenário, os aeroportos desenvolveram ajudas visuais na designada, pista principal. Esta pista era a que se fazia sentir predominantemente os ventos ao logo do ano.

A Figura 1 ilustra os primórdios do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, inicialmente denominado Aeroporto de Pedras Rubras.

Figura 1: Aeroporto de Pedras Rubras



Fonte: Arquivo Histórico, 1942

Os aeroportos passaram a ter mais atenção às necessidades dos passageiros através do desenvolvimento do chamado negócio aeroportuário. A construção de infraestruturas, tais como, terminais que recebiam os passageiros e as suas bagagens, os primeiros serviços não-

aeronáuticos, tais como, restaurantes, casas de banho, e os "*free-shops*", passaram a fazer parte do desenvolvimento dos maiores aeroportos mundiais.

Com o passar dos tempos e a constante evolução das aeronaves, tais como o aparecimento dos primeiros aviões a jacto, os aeroportos tiveram de desenvolver as suas pistas, tornando-as mais resistentes, mais compridas e mais largas. Os sistemas de fornecimento de combustível, tiveram de sofrer adaptações ao tipo e necessidades das novas aeronaves, que passaram a consumir querosene.

O aparecimento de aeronaves maiores, tais como o B747-100 nos anos setenta, capazes de transportar duas a três vezes mais passageiros que as anteriores aeronaves, teve um grande impacto nos terminais. Tal aeronave veio reduzir o tráfego aéreo, mas, em contrapartida, levou a um aumento do número de passageiros. Os aeroportos tiveram de se adaptar a esta realidade e desenvolver os seus terminais e procedimentos aeroportuários. Os construtores de aeronaves, também eles, tiveram de se adaptar a esta situação e construir aeronaves que pudessem cumprir os requisitos aeroportuários.

Com o desenvolvimento aeroportuário ao longo dos anos, também as regiões tiveram de se adaptar a esta realidade. A necessidade de tripulação e de serviços altamente especializados tornou-se uma realidade com o evoluir dos tempos. As regiões tiveram de formar novos indivíduos e proporcionar condições logísticas para que as necessidades aeroportuárias fossem supridas.

Os maiores desenvolvimentos no aeroportos nos dias de hoje foram, não devido ao desenvolvimento de novas tecnologias nas aeronaves, mas sim, por fatores políticos e económicos. Os aeroportos passaram de simples infraestruturas geridas por Estados e que serviam, em grande parte, as companhias de bandeira, a companhias de gestão aeroportuária privadas (Kazda & Caves, 2007).

1.2 Cidade Aeroportuária

Já em 1977 Hall afirmava que as grandes cidades mundiais são o palco dos melhores aeroportos internacionais tais como *Heathrow, Kennedy, Orly, Schipol, Sheremetyevo*. O termo cidade aérea ou cidade aeroportuária surgiu inicialmente em meados de 1940 para

descrever o crescimento das ligações aéreas entre cidades. O AFSC, serve como elo de ligação, as maiores cidades mundiais e a cidade do Porto, e, a região Norte de Portugal.

Kasarda (1991), vê os desenvolvimentos no transporte como sendo a força dominante para além do desenvolvimento urbano e económico. O domínio do transporte aéreo deu-se segundo cinco fases. A primeira fase deu-se aquando do desenvolvimento das grandes cidades nas zonas costeiras, perto de portos de mar, a segunda, nas cidades providas de ligações em rios e canais, seguidamente, deu-se o aparecimento dos caminhos de ferro, na quarta fase, foi aquando do aparecimento do automóvel, o que permitiu a expansão das cidades. A quinta fase dar-se-á quando os aeroportos forem os motores do desenvolvimento urbano.

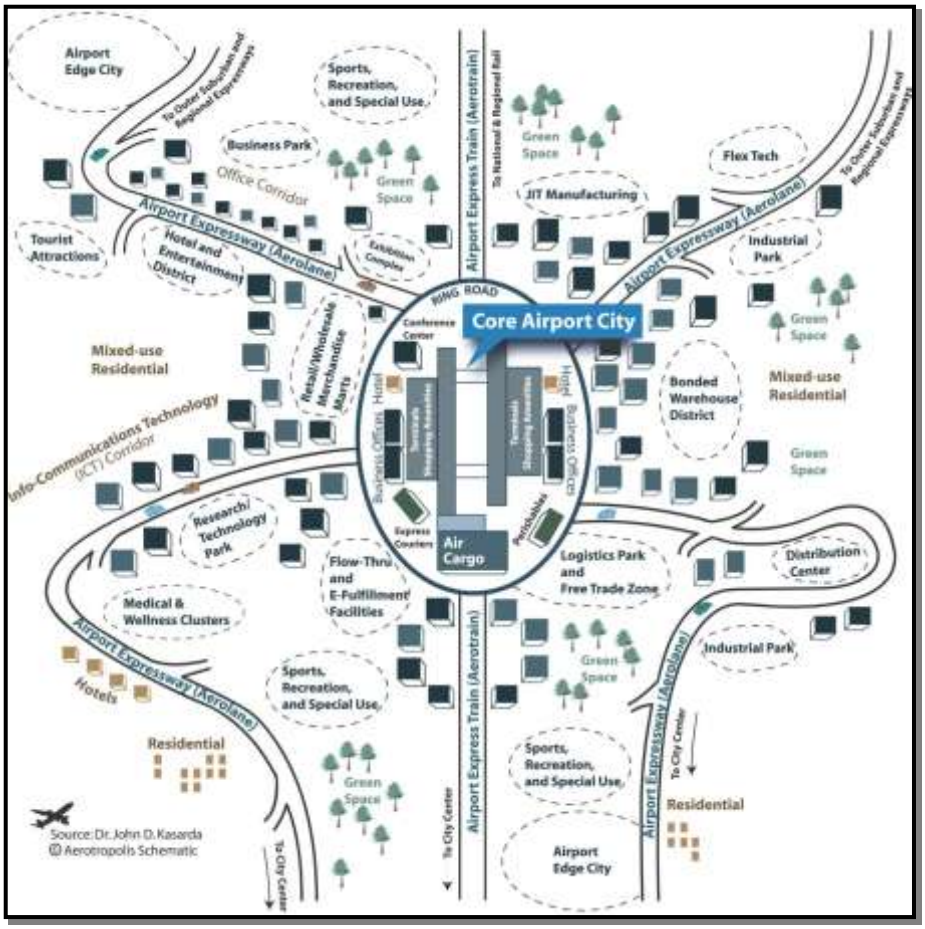
O professor John Kasarda, afirma que os aeroportos tal como as cidades nunca estão estáticos, estando constantemente a evoluir em forma e função. Inicialmente havia a convicção de que os aeroportos tinham como função a operação de aeronaves, incluindo pistas de aterragem, torres de controlo, terminais, hangares, entre outros, servindo exclusivamente aeronaves, passageiros e carga. Tal conceito tradicional, evoluiu e desapareceu, dando lugar à Cidade Aeroportuária, que se tornou, no século vinte e um o exemplo a seguir pela maioria dos aeroportos mundiais.

O modelo Cidade Aeroportuária, consiste no facto de para além das infraestruturas aeronáuticas e os seus serviços, maioritariamente, os aeroportos mundiais desenvolveram significativamente infraestruturas não-aeronáuticas, serviços e outros modos de faturação. Tal modelo, veio incrementar ainda mais o impacto económico e comercial dos aeroportos, muito além das suas imediações. O AFSC é um bom exemplo de modelo de Cidade Aeroportuária, onde expande o seu modelo de operação não apenas ao lado ar, como também ao lado terra, através de lojas de comércio, parqueamento e aluguer de viaturas, entre outros.

A influência dos aeroportos mundiais é tão profunda, que está constantemente a modificar a geografia dos próprios aeroportos. Para John Kasarda (2001), o conceito de Cidade Aeroportuária, está-se a transformar no que o próprio denomina de "*Aerotropolis*". Este modelo, consiste num dado aeroporto e na área designada ao negócio aeroportuário, capaz de estender as suas fronteiras até vinte quilómetros. O modelo, assenta em três *stakeholders* bem definidos, aeroporto, companhias aéreas e região, cada um com interesses muito próprios, mas, que por vezes poderão ser comuns.

Enquanto os aeroportos se tornaram nas últimas décadas, mais importantes para as cidades em que estão implementados, o conceito *Aerotropolis* defende que os próprios aeroportos conseguem investir em desenvolvimentos que lhes permitam gerar benefícios económicos e sociais. O conceito *Aerotropolis*, transformou-se num importante impulsionador económico, capaz de conectar com regiões internacionais a uma escala global. Tal capacidade, veio aumentar as relações entre os aeroportos e as regiões em que estão inseridos, promovendo benefícios mútuos e interligando as mesmas a um mercado internacional. A Figura seguinte retirada do conceito Aerotropolis, defendido por Kasarda (2008), ilustra o anteriormente descrito.

Figura 2: Esquema de Aerotropolis



Fonte: Kasarda, 2008

Os terminais aeroportuários, estão-se rapidamente a transformar em comércio luxuoso, artístico e recreativo. O comércio já não se restringe à venda de revistas, restauração entre outros, tornando-se, no entanto, um centro de entretenimento e atrações culturais. A maioria dos aeroportos internacionais, tal como o AFSC, estão a diversificar e a desenvolver

as suas ofertas comerciais, através de grandes galerias, com os mais variados tipos de comércio, incorporando já o serviço gourmet, obras de arte, entretenimento e zonas culturais.

Dado o aumento de tráfego de passageiros, com o aumento significativo do lucro das companhias aéreas, os preços cobrados pelos aeroportos por metro quadrado nos seus terminais, cresceu consideravelmente, chegando a três ou quatro vezes mais o cobrado pelas grandes superfícies comerciais (Kasarda, 2008).

Segundo Budd (2011), o crescimento dos aeroportos e a sua consolidação, já muitas vezes lhes permite desempenhar o papel assumido pelas cidades, na medida em que, são capazes de ter as suas próprias forças de segurança, postos médicos altamente desenvolvidos, centros de negócios, hotéis, salões de beleza, jardins, locais de oração, etc. Geralmente, têm o seu próprio sistema de fornecimento de energia e empregam dezenas de milhares de funcionários nos mais variados ofícios.

Grande parte dos aeroportos mundiais, e com a crescente privatização dos mesmos, utilizam a faturação proveniente do negócio aeroportuário, como contributo para a modernização de infraestruturas e diminuição de taxas aeroportuárias a ser cobradas às companhias aéreas, como forma de atração das mesmas. O caso português é disso um bom exemplo, na medida em que a ANA (Aeroportos de Portugal), sofre um processo de privatização por parte da gestora aeroportuária privada VINCI[6], onde, futuramente, este conceito Cidade Aeroportuária será mais evidente no seu modelo de gestão.

1.3 O impacto do aeroporto no desenvolvimento regional

Os aeroportos, são um elemento importante no sistema de transporte aéreo, uma vez que, servem como elo de ligação entre o transporte terrestre e o aéreo, pelo que, a sua localização geográfica se torna vital (Postorino, 2010). Tomando como exemplo o aeroporto em estudo (AFSC), este é um exemplo de intermodalidade associada à localização geográfica, na medida em que, é servido quer por meios ferroviários, como é o caso do Metro do Porto, quer por transportes rodoviários, servidos de autoestrada nas suas imediações (A28) e que se interligam com as maiores cidades da Região Norte, quer ainda pelo porto de Leixões, o qual, permite uma importante conexão no que ao transporte de mercadorias diz respeito.

[6] VINCI - Gestor aeroportuário francês que efetuou uma oferta pública de aquisição à ANA para a gestão dos aeroportos portugueses.

Os primeiros estudos acerca do planeamento físico dos aeroportos e a seleção da localização dos mesmos, bem como, o impacto que um aeroporto tem no planeamento das cidades, foram efetuados em 1951 por Brown e Sherrard (1951). Os autores chegaram à conclusão que é fundamental existirem ligações entre o aeroporto e a cidade, garantindo assim o máximo benefício entre ambos.

Michael Crockatt e Jill Ogston (2003) afirmam que as infraestruturas aeroportuárias são parte das fundações básicas do sistema aeroportuário. A existência de infraestruturas aeroportuárias associadas a infraestruturas terrestres (rodoviárias, ferroviárias), são um fator essencial para o desenvolvimento regional. Historicamente, empresas comerciais como industriais, têm vindo a alojar-se nas proximidades dos "*hubs*" de transporte, consoante as suas necessidades. Será este aglomerar de empresas que levará ao desenvolvimento económico para as Regiões. Esta tendência, poderá ter sido a principal causa para o rápido crescimento das cidades (FAA, 1965).

O transporte aéreo, tem um impacto económico, ambiental, cultural e social no modo de vida das pessoas em todo o mundo. Cada vez mais as pessoas e as empresas dos mais variados ramos dependem do transporte aéreo nas suas atividades. Assistimos, nos tempos que correm, a uma crescente globalização, quer seja, da economia, da cultura e da sociedade em si, pelo que, os aeroportos são os principais impulsionadores. Esta globalização, vem trazer benefícios, quer seja aos aeroportos, quer à cidade e à região que estão inseridos.

Desde os primórdios da aviação comercial ao princípio do século vinte, os aeroportos desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento e manutenção de uma nova ordem mundial. A sua função mais básica, é a de facilitar o fluxo e a mobilidade do transporte aéreo internacional e são classificados de acordo com número de voos diretos, volume de carga, passageiros e aeronaves processadas (Budd, 2011) .

O papel dos grandes aeroportos internacionais tem vindo a sofrer alterações. Os aeroportos, estão-se a transformar em grandes centros económicos, causando uma grande mudança na utilização dos espaços aeroportuários e dos terrenos em volta dos mesmos, o que lhes permite aceder a um mercado globalizado. Um aeroporto bem sucedido e baseando a sua filosofia num modelo de *airport metropolis* (cidade aeroportuária) defendido por Kasarda (2008), determinará a posição da cidade na economia global e o sucesso económico das zonas urbanas circundantes, bem como, da região em que está implementado. A grande

transformação num aeroporto, dá-se com a diversificação do uso dos seus espaços e dos terrenos circundantes, o que lhe permitirá reduzir o risco inerente ao negócio (Kelly, 2007).

Como afirma Michael Charles et al. no seu artigo "*Airport futures: Towards a critique of the aerotropolis model"* (2007), para além, do cluster das atividades económicas e dos recursos humanos, a cidade aeroportuária é considerada como tendo um forte contributo para o crescimentos das exportações. Segundo o modelo de cidade aeroportuária, o transporte aéreo irá substituir o transporte marítimo como o modo de transporte dominante.

Para Postorino (2010), a principal característica de um aeroporto depende diretamente do número de passageiros e movimentos, da sua performance e das rotas aéreas a operar. A procura por viagens aéreas há muito superou o crescimento económico. Vários estudos apontam para que este desempenho perdure. À medida que, países em desenvolvimento trazem as suas políticas, legislação, companhias aéreas e infraestruturas para as boas práticas internacionais, este contínuo crescimento é muito provável que se mantenha. O acesso ao modelo de negócio LCC, é importante para que os países e as regiões beneficiem por completo do negócio aeroportuário (NY Times, 5 de Fevereiro, 2005, pág. B1).

1.3.1 A importância das infraestruturas aeroportuárias

Mais do que nunca, os aeroportos são o motor económico das regiões. Os aeroportos, são uma grande fonte de criação de postos de trabalho, não só nas imediações, como também nas regiões vizinhas.

Para poderem fazer face ao crescente aumento do número de passageiros, os aeroportos têm de fazer fortes financiamentos e construções de maiores e mais eficientes infraestruturas aeroportuárias. Apesar da corrente crise económica, se não se fizerem investimentos em infraestruturas aeroportuárias, as mesmas, poderão atingir o ponto de saturação, o que levará a congestionamentos, atrasos e redução da qualidade de serviços. Tal cenário, promoverá uma estagnação no desenvolvimento económico dos aeroportos e das regiões (International Transport Forum - 2009)

Se as infraestruturas aeroportuárias conseguirem atrair desenvolvimento, estas, terão um impacto positivo no desenvolvimento da região. Mesmo as mais rudimentares formas de desenvolvimento económico, necessitam de infraestruturas. Para que possam ocorrer trocas

entre regiões, são necessárias linhas de comunicação entre as mesmas (Crockatt & Ogston, 2003). A eficiência nas linhas de comunicação e a sua variedade, irá ditar o desenvolvimento aeroportuário, e, por sua vez, regional.

Os aeroportos, são de certa forma, o reflexo das regiões sob a sua influência, funcionando como porta de entrada para a localidade em que estão inseridos. A imagem que um aeroporto deixa nos passageiros é uma preocupação para as regiões, pois, segundo Guller e Guller (2002):

> "A situação do aeroporto dentro da área metropolitana, torna indispensável o desenho de planos estratégicos integrais, que compreendam tanto o ordenamento territorial, como o planeamento de transportes. A criação de infraestruturas de transportes e o desenvolvimento imobiliário na área aeroportuária já não podem ser considerados de forma separada."

O parqueamento de viaturas nos aeroportos, são cada vez mais um modelo de negócio aeroportuário, para as cidades, como também para os aeroportos. Geralmente, encontram-se localizados nas imediações aeroportuárias, sendo atrativos para companhias que cada vez mais fazem uso do transporte aéreo. Também executivos, que mensalmente fazem várias viagens, necessitam de um gabinete perto dos aeroportos, para assim, realizarem as suas funções do dia-a-dia, antes ou depois de viajarem. Empresas de transporte de mercadorias, conseguem reduzir os seus custos de transporte, realocando-se perto de aeroportos. Com este aglomerar de mercado industrial em volta dos aeroportos, aumentam também, os custos do terreno por metro quadrado. Um bom planeamento aeroportuário, é necessário para uma eficiente gestão aeroportuária, segundo o modelo cidade aeroportuária.

As infraestruturas aeroportuárias, proporcionam meios para o transporte de pessoas e bens entre destinos. É o fluxo de bens e pessoas, que promovem o funcionamento da economia de uma região. O desenvolvimento económico de uma região, requer o uso do transporte, e, à medida que a economia cresce, serão necessários mais meios de transporte (Hurst, 1974). As infraestruturas aeroportuárias, por si só, não são de grande utilidade para o funcionamento, crescimento, e desenvolvimento económico, se não houverem recursos a ser transportados.

As infraestruturas de transporte aéreo, poderão ter três possíveis efeitos no desenvolvimento regional: positivo, neutral ou negativo (Hoyle & Smith, 1992).

Para as infraestruturas de transporte terem um efeito positivo no desenvolvimento regional, será necessário que, uma rede de transporte desenvolvida, resulte numa expansão da

produção da atividade económica. Novas oportunidades de negócio serão criadas através de serviços de transporte desenvolvidos. Muitos estudos demonstram que, o investimento em infraestruturas têm um efeito positivo no crescimento da economia regional (Kessides, 1993). Dificilmente, se poderá atribuir o crescimento económico apenas ao transporte aéreo. Terá de se complementar com outro crescimento na economia.

A provisão de infraestruturas de transporte, criam uma entre muitas circunstâncias para que o desenvolvimento económico ocorra. O efeito neutral, deriva de uma visão, em que, as infraestruturas são um requisito para o desenvolvimento e não um fator de produção (Kessides, 1993).

O efeito negativo, poderá ter origem num mau investimento, em que, os recursos alocados ao transporte, poderão ter um efeito mais importante se forem alocados no desenvolvimento de outras áreas. No caso de uma região estar bem servida em termos de infraestruturas aeroportuárias, um segundo investimento poderá ser prejudicial (Rietveld et al, 1993). Quanto maiores forem os custos aeroportuários pagos pelas companhias aéreas, mais protegida estará a região quanto à entrada de concorrentes LCC de fora da região.

1.3.2 O impacto económico dos aeroportos

Como já foi referido anteriormente, as infraestruturas aeroportuárias assumem uma importância vital na economia de uma região. A sua localização, poderá não ser do agrado da população que reside nas imediações, pelo que será necessária uma avaliação dos custos-benefícios. Os aeroportos, podem estimular o desenvolvimento de alta tecnologia e proporcionar às regiões, a entrada no mercado económico internacional.

Segundo Postorino (2010), uma região poderá sofrer desenvolvimento, se houver um conjunto multifacetado de fatores económicos a serem explorados. Neste sentido, o risco será diluído pelos variados fatores económicos, acrescentando assim desenvolvimento à região. No caso de os fatores necessários ao crescimento não estarem presentes, como é o caso de mão de obra especializada, estes poderão ser importados. Um dos fatores que poderão atrair mão de obra especializada, deve-se a novas oportunidades de emprego e a melhorias salariais. Neste sentido, terão de ser feitos investimentos económicos, de modo a assegurar os melhores.

Devido à grande importância e ao forte investimento dos estados no negócio aeroportuário, os aeroportos, são cuidadosamente planeados. Um aeroporto, pode ter efeitos positivos e negativos na economia de uma região, combinados com, influências não económicas, se determinará se a sua construção é ou não necessária. A realização de estudos, irá determinar a localização, a dimensão e o tipo de operações a desempenhar pelo mesmo. Os estudos efetuados aquando do investimento aeroportuário, terão de ser efetivos nas previsões de tráfego e nos recursos despendidos, de forma a serem evitadas derrapagens orçamentais.

As implicações do investimento em infraestruturas aeroportuárias, podem ser divididas em quatro tipos, cada uma com horizontes temporais diferentes.

- Efeitos primários. Dizem respeito aos benefícios imediatos da construção do aeroporto, do design da infraestrutura, da construção de autoestradas , da construção de terminais e hangares, da instalação de infraestruturas de navegação aérea e da criação de postos de trabalho e fluxos económicos derivados.

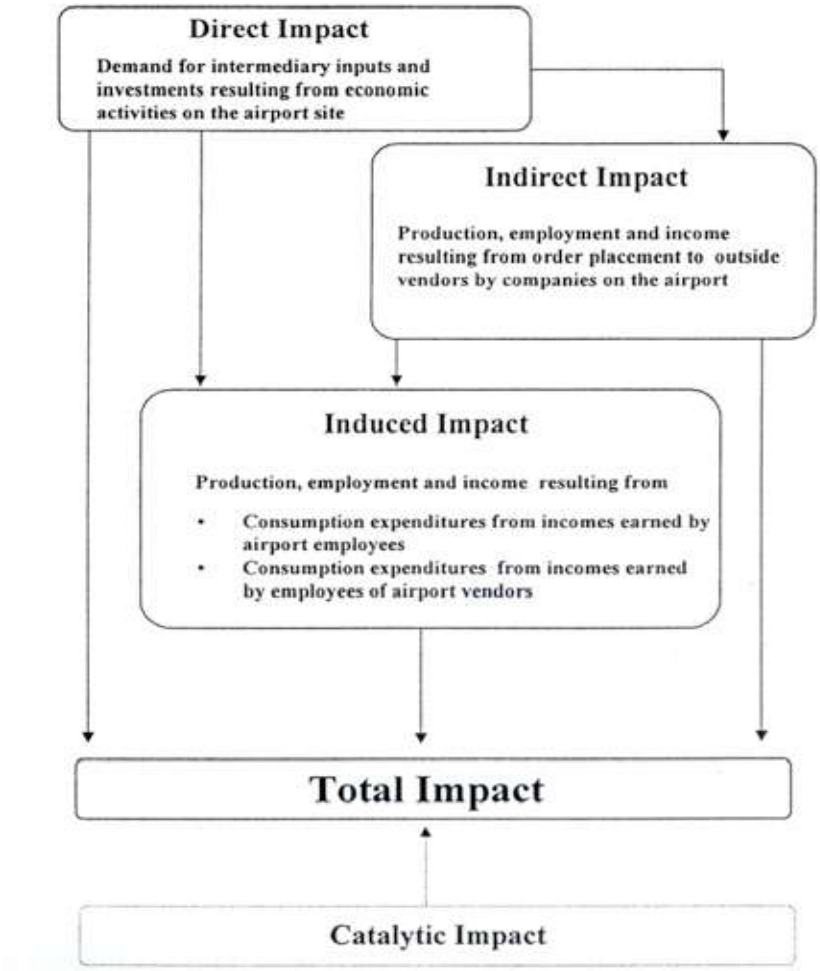
- Efeitos secundários. Têm que ver com os benefícios económicos gerados pela operação do aeroporto na região, tais como, a criação de emprego pela manutenção da infraestrutura aeroportuária, o handling de aeronaves e passageiros, o transporte de passageiros e carga, de, e para as aeronaves, entre outros. Os efeitos secundários, podem ser extremamente importantes para as economias das regiões, em termos de criação de postos de trabalho, fluxos económicos e impostos.

- Efeitos terciários. Derivam de estímulos à economia regional, resultantes da necessidade de empresas e passageiros terem o transporte aéreo ao seu dispor.

- Efeitos perpétuos. Refletem o facto do crescimento da economia, aquando do início de operação na região, se tornar autossustentável e poder acelerar. Um aeroporto pode transformar por completo a economia de uma região. Pelo facto da existência de um aeroporto numa região, pode transformar o modelo de negócio da mesma, como por exemplo, uma região totalmente dedicada à agricultura, poder adotar um modelo de negócio virado para o turismo (Postorino, 2010).

A Figura 3 serve como resumo do impacto económico da aviação comercial, defendida por Knippenberger, retirada da sua publicação *Airports in Cities and Regions - Research and Practice.*

Figura 3: O impacto económico da aviação comercial



Fonte: Knippenberger, 2009

Para Knippenberger et al. (2009), o transporte aéreo, acrescenta valor, por poder aproximar regiões que se encontram a milhares de quilómetros de distância. A vantagem do transporte aéreo em relação ao terrestre, é que apesar dos custos por quilómetro cobrados pelo último serem mais baratos, o tempo despendido na viagem e no processamento da carga, poderão trazer outros custos indiretos. A este tipo de custos, poderão ser adicionadas as perdas de oportunidades de negócio e a redução do valor da carga, derivada do tempo despendido em trânsito.

Criação de postos de trabalho e receita, são duas palavras-chave usadas para avaliar o desenvolvimento económico, segundo Crockatt e Ogston (2003). Para além, da criação de postos de trabalho diretos gerados pelos aeroportos, existem também, os postos de trabalhos indiretos, associados a atividades de apoio ao aeroporto, companhias aéreas ou passageiros, tais como hotéis ou companhias de aluguer de viaturas. Existem também, os postos de trabalho induzidos, os quais são compreendidos, por serviços cuja existência depende de quem está direta ou indiretamente dependente do aeroporto.

A criação de emprego e faturação, são gerados por atividades laborais. O aumento das atividades laborais, resultantes de novos e mais expandidos negócios, levam a uma maior criação de postos de trabalho e faturação, contribuindo positivamente para o desenvolvimento económico da região.

O investimento em infraestruturas, leva a uma concentração da economia, o que faz com que, as imediações aeroportuárias se tornem mais atrativa às empresas. Tal investimento, leva a uma intensificação da concentração de empresas. Assim que essa concentração atinge o ponto máximo, o investimento público deixa de ser vital (Crockatt & Ogston, 2003).

Segundo John Kasarda (2008), o impacto na criação de emprego nos terrenos próximos do aeroporto é substancial. O mesmo afirma que, a criação de postos de trabalho é muito maior numa área até oito quilómetros do aeroporto do que quaisquer outras áreas. Estudos realizados pelo *Massachusetts Institute of Technology International Center for Air Transportation* afirmam que, apesar de a maior parte do crescimento de postos de trabalho se dar até uma distância de quinze minutos de um aeroporto conectado por autoestrada, o impacto, pode ocorrer até setenta e cinco quilómetros do mesmo. As conexões aéreas, facilitadas pelos aeroportos, permitem que, a região tenha acesso a bens, mercados, ideias e capitais internacionais.

Crockatt e Ogston (2003) referem cinco fatores importantes que contribuem para o sucesso do desenvolvimento económico dos aeroportos e das regiões em que estão inseridos.

1. A existência de infraestruturas multimodais. A combinação de infraestruturas aéreas, rodoviárias, ferroviárias e marítimas contribuem para a eficácia dos transportes e por conseguinte o desenvolvimento económico.

2. Muito do desenvolvimento em volta do aeroporto, se deve a incentivos fiscais e abates dos mesmos. Os autores referem, o exemplo da base de manutenção da *American Airlines*, ter estado sediada no Aeroporto *Alliance* e se ter deslocado para Tulsa, devido a uma redução de quinze anos de impostos.

3. Cada aeroporto e cada parque de negócios é designado como uma zona de comércio exterior. As empresas estão isentas do pagamento de impostos relativos a componentes que são importadas e posteriormente exportadas, permitindo às mesmas uma poupança importante nas suas contas.

4. Nem todas as empresas localizadas nas imediações aeroportuárias estão dependentes das operações aéreas. Uma das razões plausíveis deve-se a incentivos, proximidade de clientes e fornecedores, e as vantagens associadas a infraestruturas partilhadas.

5. O desenvolvimento e o investimento de capitais, levou à criação de um excesso de capacidade, no entanto, resultou numa enorme capacidade para atrair empresas e promover o desenvolvimento económico.

1.3.3 A mobilidade do transporte aéreo

A análise aeroportuária, muitas vezes, se centrou no proporcionar aos aeroportos mais e melhores recursos. O transporte, também ele desempenha um importante papel de desenvolvimento regional, através do movimento de recursos entre regiões.

A mobilidade é um fator essencial no desenvolvimento regional. Com o desenvolvimento do transporte nos últimos anos, a mobilidade tem crescido exponencialmente. O transporte aéreo é um dos grandes responsáveis pelo aumento migratório quer seja de pessoas, como também de bens materiais.

Com o desenvolvimento do transporte aéreo, novas oportunidades surgiram para indivíduos altamente qualificados. Regiões com grandes necessidades de mão de obra qualificada, tiveram possibilidade de contratar trabalhadores em busca de emprego. Através do alcance das novas aeronaves, este recrutamento estendeu-se a uma escala global.

Postorino (2010), destaca que, o crescimento e a emergência de técnicas de produção mais flexíveis, a redução de barreiras comerciais e a criação de mercados financeiros mais sofisticados, levou a uma maior mobilidade em termos de produção e movimento de capitais. Em particular, os mercados laborais tornaram-se mais maleáveis e os trabalhadores mais móveis.

O transporte aéreo facilita a migração de trabalhadores, possibilita a migração de curto tempo e permite aos emigrantes manter contato com o seu país de origem. Nos dias de hoje, e disso o AFSC é exemplo, assistimos a um aumento de trabalhadores que durante a semana abandonam os seus países, para no fim de semana regressarem a suas casas. Um dos principais responsáveis por este fenómeno foi o surgimento de companhias LCC, após a desregularização do espaço aéreo europeu.

As companhias LCC, como por exemplo a *Ryanair*, tornaram acessíveis a baixo custo, viagens para uma classe de indivíduos que não faziam do transporte aéreo um meio de locomoção. Na Europa, através da desregularização do espaço aéreo, houve um aumento significativo no transporte aéreo de turistas e de trabalhadores.

A migração laboral deve-se a uma multiplicidade de fatores, e qualquer mudança nos mercados de transporte aéreo, poderá não resultar num grande efeito, ressalva Postorino (2010). Em muitos casos, as economias regionais são assentes em crescimento endógeno, pelo que a aviação terá de fazer face e adaptar-se às necessidades dos mercados.

Cada vez mais, os trabalhadores exercem a sua atividade profissional longe de casa, e as companhias aéreas têm de se adaptar a estas novas tendências. Muitas companhias aéreas adaptaram os seus serviços a este novo tipo de passageiro, que preferencialmente escolhem um operador *Low-cost*.

É geralmente assumido que as companhias aéreas se dedicam primariamente ao transporte de passageiros e que o transporte de mercadorias e correio são de pouca importância em termos de relação custo-benefício. Tal não corresponde à verdade. No ano 2000, cerca de um terço do transporte aéreo mundial efetuado pelas companhias aéreas, teve como objetivo o transporte de mercadorias e correio, sendo que, o mesmo tem vindo a crescer anualmente.

O transporte de mercadorias, efetuado por meios aéreos, tem predominância para longas distâncias, onde o tempo de entrega é crucial. No que diz respeito ao transporte de mercadorias no mercado doméstico, o mesmo perde relevo para o transporte terrestre, onde os meios de comunicação rodoviário e ferroviário são mais competitivos (Doganis, 2010).

Algumas das companhias aéreas, como é o caso da *FEDEX* ou *UPS*, dedicam exclusivamente o serviço aéreo ao transporte de mercadorias, enquanto a maioria combina com o transporte de passageiros no mercado internacional.

A adaptação do sistema aeroportuário às necessidades das companhias aéreas, bem como ao seu modelo de operação, nomeadamente, o tipo de serviço efetuado ou o perfil dos passageiros é essencial. A perceção das reais capacidades e do alcance do transporte aéreo a mercados internacionais permitirá um desenvolvimento conjunto com a região inserida e o acesso ao mercado global.

1.4 Modelo de negócio aeroportuário

Um aeroporto é caracterizado em função do número de passageiros que no subcapítulo seguinte será descrito. No entanto, o negócio aeroportuário engloba muitas mais vertentes que apenas o número de passageiros processados num determinado aeroporto.

A globalização, comercialização e desregulação da indústria aeronáutica, promoveu o surgimento de novas forças económicas. Muitos aeroportos evoluíram para cidades aeroportuárias localizados nas imediações de importantes centros urbanos (Knippenberger, 2009).

Os proveitos aeroportuários derivam em grande parte da faturação das companhias aéreas, através de taxas de controlo de terminal, taxas de aterragem e descolagem, taxas de parqueamento, taxas de serviço a passageiros, taxa de segurança, entre outros.

Para Antonín Kazda (2007), o negócio aeroportuário é de tal forma vasto, que muitos dos aeroportos obtêm grande parte das suas receitas através de serviços não aeronáuticos. Uma das razões de tal fenómeno deve-se à necessidade de aumentar a receita. A vantagem de os aeroportos providenciarem serviços não aeronáuticos, deve-se em parte à maior concentração de passageiros, sendo que poucos deles conseguem evitar as esperas nos terminais antes do embarque. Durante este tempo de espera, os passageiros podem usufruir

das mais variadas lojas de comércio e serviços, o que proporciona aos aeroportos e concessionários importantes receitas.

A extensão da atividade não aeronáutica varia consoante a área disponível no aeroporto para a instalação de espaços comerciais, na filosofia de gestão aeroportuária e no volume de passageiros.

As necessidades dos passageiros variam gradualmente. O passageiro típico exige nos tempos de hoje, muito mais do que *duty-free shops*. Os passageiros necessitam de um leque muito mais vasto de serviços, tais como hotéis, os mais variados serviços de catering, parqueamento e aluguer de viaturas, entre outros. Os maiores aeroportos são já capazes de proporcionar serviços de fitness, supermercados, cinemas, casinos, etc.

As características do serviço aeroportuário evoluem gradualmente, aproximando-se cada vez mais de centros urbanos (Kazda, 2007).

1.4.1 Tipologia dos Aeroportos

Os aeroportos desempenham uma função essencial no mundo da aeronáutica, uma vez que representam o elo de ligação entre os sistemas de transporte terrestre e aéreo. As principais características de um aeroporto dependem do número expectável de passageiros e movimentos, a função desenvolvida, bem como o tipo de rotas oferecidas.

Em termos de passageiros e movimentos, um aeroporto pode ser classificado como:

- **Primário**, se o número de passageiros anuais for superior a cinco milhões por ano.
- **Regional**, em todos os outros casos.

A União Europeia, também classifica os aeroportos como:

- **Internacionais**, se o número de passageiros for superior a dez milhões por ano.
- **Nacionais**, se o número de passageiros se situar entre os cinco e os dez milhões por ano.

- **Grandes Regionais**, se o número de passageiros se situar entre o milhão e os cinco milhões por ano.
- **Pequenos Regionais**, se o numero de passageiros for inferior a um milhão por ano (Postorino, 2010).

De acordo com o Anexo 14 (ICAO), um aeroporto pode ser classificado dependendo da densidade de tráfego, como tal,

- ***Light***, se o número de movimentos durante a hora de ponta for inferior a quinze por pista, ou se, para todas as pistas for inferior a vinte.
- ***Medium***, se o número de movimentos durante a hora de ponta for entre os dezasseis a vinte e cinco por cada pista, ou se, para todas as pistas for entre vinte ou trinta e cinco.
- ***Heavy***, se o número de movimentos durante a hora de ponta for superior a vinte e seis por pista, ou se, para todas as pistas for superior a trinta e cinco.

Dependendo da função desempenhada pelos aeroportos, estes podem ser classificados como:

I. *Hub*

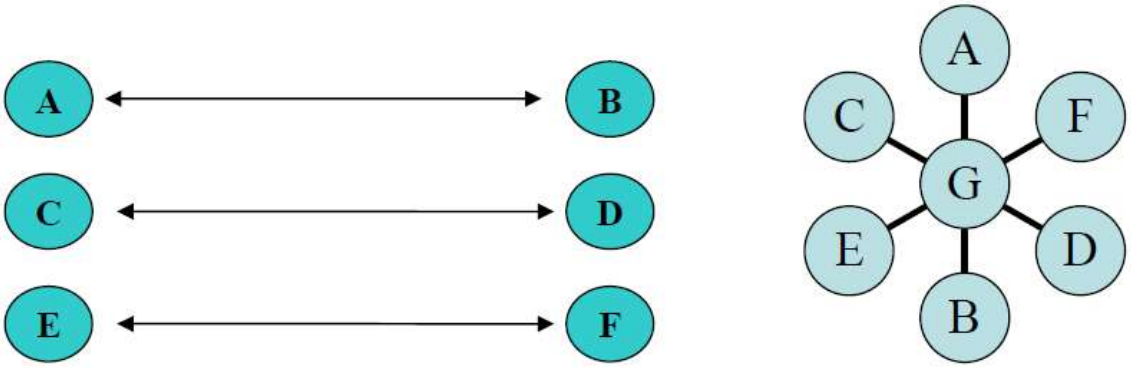
II. *Feeder*.

Um *hub* é um nodo de ligação para uma companhia aérea que utiliza um serviço *hub e spoke*. Voos provenientes de múltiplos aeroportos, convergem no mesmo aeroporto (*hub*), a partir do qual novos voos descolam até múltiplos destinos (*spoke*). O modelo *hub e spoke* é utilizado pelas companhias aéreas de modo a que ofereçam um conjunto mais variado de destinos aos seus passageiros. Marquez define ainda *hub* como sendo o local onde as aeronaves maiores aterram e a partir destes os passageiros/carga são distribuídos para outros destinos, em aeronaves menores (Marquez, 2006). Contrariamente, o modelo de ligação *point-to-point* apenas permite uma ligação simples a um aeroporto de destino, não permitindo interligações entre os demais aeroportos.

A Figura 4 ilustra as diferentes configurações de redes de ligação efetuadas por companhias aéreas, e da qual depende o seu modelo de operação.

Figura 4: Configurações de redes *Point to Point e Hub e Spoke.*

Ligação "*Point-to-Point*" Ligação "*Hub e Spoke*"



Fonte: Soutelino, 2006

Um aeroporto *hub*, não é necessariamente um aeroporto primário, mas sim um aeroporto onde a companhia aérea sediou o seu *hub*, para o seu serviço *hub* e *spoke*. A escolha de uma companhia aérea pelo seu aeroporto *hub*, traz muitas vantagens para o aeroporto em si, como também para a região em que este está inserido. Marquez afirma que, o sucesso do desenvolvimento do negócio aeroportuário, depende essencialmente, da utilização de pelo menos uma companhia aérea de grande porte, do aeroporto como centro de operações. Cabe pois, ao aeroporto, fornecer a mais elevada qualidade de serviço e as técnicas mais inovadoras de distribuição da capacidade ao longo de todo o dia.

Dentro da classificação *hub* e *feeder*, Postorino (2010), diferencia ainda *Mega-hubs* de *hubs* secundários. Um aeroporto *Mega-hub* define-se como sendo através do qual as companhias aéreas de maiores dimensões e financeiramente mais sólidas (ex.: FCC) e as alianças estratégicas em que estas se encontram inseridas, organizam o seu negócio global, constituindo os nodos principais das suas redes *Hub* e *Spokes*. Devido à sua extensa área de captação de tráfego decorrente, em vários casos da extensão e profundidade das áreas metropolitanas que servem, estes aeroportos são também atraentes para redes *Point-to-Point*, sendo no entanto, demasiado dispendiosos para o negócio LCC.

Os *Hubs* secundários, são aeroportos que, dispondo de uma área de captação de tráfego significativa e atraente, podem vir a funcionar como *feeders* para os *Mega Hubs* e parceiros menores nas alianças estratégicas. Podem ainda, eles próprios, desempenhar funções de *Hub* para certas regiões. Não dispondo de uma dimensão, nem de uma intensidade de

tráfego comparável aos *Mega-hubs*, podem vir a ser competitivos na oferta de conveniência e conforto aos passageiros. Muitos destes aeroportos podem reforçar a sua posição atraindo tráfego *Low-cost*.

Segundo Postorino (2010), a escolha de um aeroporto *hub* para uma companhia aérea depende de diversos fatores tais como:

- posição chave relativa a potenciais destinos;

- localização próxima de um grande centro urbano, ou uma área metropolitana capaz de gerar elevados volumes de tráfego;

- a máxima capacidade e eficiência em termos de sistemas de aterragem e descolagem, por forma a reduzir atrasos e efeitos de congestionamento;

- terminais de passageiros capazes de garantir uma transferência eficiente de um aeroporto para outro.

As companhias *Low-cost*, preferem desenvolver o seu negócio em aeroportos regionais, providenciando ligações *point-to-point*, em vez de ligações *hub e spoke.* O desenvolvimento de tais aeroportos, pode ter como consequência, não apenas a redução de tráfego congestionado em mega hubs, como também, promover o desenvolvimento socioeconómico de áreas próximas do aeroporto (Postorino, 2010).

Os nodos de ligação *hub e spoke* do pós-desregulação aérea, revelam que até os aeroportos de relativa menor dimensão, podem estar intimamente conectados com a rede global aérea, via conexões de curta distância a mega hubs internacionais. Dando como exemplo o aeroporto internacional de Birmingham, um aeroporto regional do centro de Inglaterra, tem tráfego diário com a rede global da *Emirates* via Dubai (Derudder, et all, 2012).

Ao longo do próximo Capítulo será possível constatar a importância que a Liberalização do Espaço Aéreo europeu teve no negócio aeroportuário.

CAPITULO II

A Liberalização do Transporte Aéreo e sua Relação com o Aeroporto

Ao longo deste capítulo será descrita a importância da Liberalização do transporte aéreo e qual a sua influência em aeroportos e Regiões. Este fenómeno, tendo nascido nos Estados Unidos da América, veio para a Europa e alterou por completo o conceito de transporte aéreo.

Este tema é de extrema importância para a investigação, uma vez que marca o forte crescimento do transporte aéreo em Portugal e por sua vez no Porto, influenciando Regiões, Cidades e a sociedade em geral. Neste sentido, é um tema a aprofundar ao longo deste Capítulo, enunciando autores como Rigas Doganis, através da sua publicação "*Flying Off Course*" e George Williams através do "*Airline Competition: Deregulation's Mixed Legacy*".

Este Capítulo está dividido em três subcapítulos. O primeiro subcapítulo revela a importância da liberalização do espaço aéreo no negócio aeronáutico. Neste subcapítulo, é possível verificar que as políticas de "*Open Skies*" vieram revolucionar a regulamentação no sector aéreo, e por conseguinte levaram ao surgimento de um novo modelo de negócio aéreo, o *Low-cost*. Tal medida, veio aumentar o fluxo de passageiros nos aeroportos, revolucionando assim os modelos de gestão aeroportuária.

No segundo subcapítulo, os diferentes tipos de negócio aéreo operados pelas companhias aéreas é analisado. Aqui, será possível constatar a influência do mesmo no tipo de passageiros processados nos aeroportos, e que por conseguinte, influenciarão a Região em que o aeroporto está inserido.

O terceiro e último subcapítulo retrata a importância do programa SESAR, numa perspetiva futura, para a Europa, o que por sua vez, irá ter impacto no negócio aeroportuário tal como o conhecemos.

2.1 A Liberalização do Espaço Aéreo

Em 1978, começaram a dar-se os primeiros passos rumo ao projeto *Open Skies* nos Estados Unidos da América. Em 1982 os E.U.A. já tinham assinado acordos bilaterais com vinte e três países. Apenas em 1990, a Europa despertou para este projeto, tendo alguns países assinado acordos com os E.U.A. Embora não tenha beneficiado as companhias aéreas na sua totalidade, uma vez que proporcionou um aumento da competição, gerando falências e saídas de empresas, a desregulamentação trouxe vantagens aos passageiros, que passaram a ter mais

acesso ao transporte aéreo. Esse aumento, está relacionado principalmente com fatores como: a diminuição dos níveis médios dos preços, o aumento do número de rotas e o aumento da frequência dos voos.

> "O trabalho para democratizar a aviação, continua a permitir a que a cada ano, cada vez mais milhões de americanos tenham a oportunidade de voar para destinos internacionais, e para que turistas estrangeiros visitem o nosso país." (Cit. Secretária de Estado dos E.U.A. Hillary Rodham Clinton)

Segundo Doganis (2002), a aviação civil ficou marcada por dois regimes reguladores, tendo sido uma das mais reguladas em termos industriais. Como limitadores da liberdade aeronáutica, é possível considerar os principais mecanismos reguladores como os fatores económicos e não económicos.

Devido ao salto tecnológico, económico e político durante o período de 1919 a 1949, a indústria aeronáutica foi altamente regulada e assim se manteve até meados dos anos 70. Baseava-se em três pressupostos: acordos aéreos bilaterais, acordos entre companhias aéreas, bem como acordos de taxas e tarifas negociados através da IATA .

Foi em 1979, após uma revisão por parte da aviação internacional Americana, que se iniciaram duas décadas de liberalização gradual da regulação económica, afetando os serviços internacionais aéreos. Este processo de liberalização tornou-se mais expedito após meados de 1980, quando passou a ser adotado por países chave da Europa. Como resultado, após o início do novo milénio, existiam dois regimes reguladores diferentes a nível mundial. Por um lado, grande parte das principais rotas de e para os Estados Unidos, rotas entre países membros da União Europeia e algumas entre Estados Europeus, Estados Americanos e países Asiáticos, tal como Singapura, eram operadas sob o regime de "Céu Aberto" (*Open Skyes*). Por outro lado, serviços aéreos internacionais por todo o mundo, ainda eram operados dentro do regime regulador internacional.

2.1.1 Regulação não-económica

Como papel regulador não-económico de elevada importância na aviação, é de salientar os padrões técnicos, que visam como objetivo primário atingir altos níveis de segurança na operação aeronáutica. Segundo Doganis (2010), consideram-se as seguintes categorias: mecanismos reguladores que têm por objetivo avaliar a capacidade e configuração de aeronaves, não só pelo seu design e padrão de produção, mas também pela sua

performance operacional sob diversificadas condições, tais como por exemplo, falha de motor durante a descolagem. Outro mecanismo muito importante, relaciona-se com o treino e qualificação dos engenheiros, encarregues de controlar tempos e supervisionar a manutenção aeronáutica. Focalizando o pessoal tripulante, foram criados padrões de treino e de licença laboral, bem como delimitação de função e carga horária. Dando seguimento ao ponto anterior, para que tais licenças sejam emitidas, foi necessária a implementação em cada Estado de uma autoridade de aviação civil competente. Por fim, criou-se meios e mecanismos para regular as infraestruturas aeroportuárias, serviços meteorológicos e operações de navegação aérea.

Na Europa, como tentativa de uniformização aeronáutica foram criadas as "*Joint Airworthiness Requirements*" (JAR's). Estas são acordadas e promulgadas pela *Joint Airworthiness Authority* (JAA), formada por 33 membros dos Estados Membros. Cabe pois, a cada Estado Membro, decidir se adota ou não determinadas JAR, implementando-a na sua legislação. As JAR não são obrigatórias. Com a criação da *European Aviation Safety Agency* (EASA), pretende-se um controlo mais eficaz das normas de conduta de cada Estado Membro.

Apesar de regulações técnicas e aeronáuticas poderem variar em detalhes particulares de país para país, estas, de uma forma geral, são baseadas numa série de padrões internacionais e práticas recomendadas ("*International Standards and Recomended Practices*") promulgadas pela ICAO. Tais práticas, estão descritas pelos seus anexos à Convenção Internacional de Aviação Civil, também conhecida por Convenção de Chicago, assinada em 1944. Durante a década de 90, foi notória uma crescente preocupação relacionada com a capacidade aeronáutica e padrões de segurança de aeronaves registadas em determinados países. Como resultado em 1996 a ICAO deu inicio a um programa voluntário de auditorias sob a capacidade e efetividade da aplicação destas medidas por parte dos Estados Membros. Esta ação culminou com o programa mandatário de auditorias a todos os Estados. Como resposta antecipada, a "*Federal Aviation Admisnistration*" (FAA) sediada nos Estados Unidos, havia lançado o seu próprio programa de segurança e monitorização de capacidade aeronáutica. Esta administração já levava a cabo inspeções em cerca de 100 países. No caso de não cumprirem os requisitos, esses Estados caíam para a chamada categoria 2, o que tem como consequência a interdição das suas aeronaves voarem para os Estados Unidos.

Na Europa, a JAA e a ECAC (*European Civil Aviation Conference*) lançaram o programa "*Safety Assessement of Foreign Aircraft*" em 1996, que veio a obrigar todas as companhias de Estados não membros interessados em voar para a Europa, a cumprir com os padrões aeronáuticos.

2.1.2 Crescimento da Regulação Económica

Aquando da assinatura em 1919 da Convenção de Paris, a qual atribuía aos Estados soberania sob o espaço aéreo acima do seu território, a direta intervenção Governamental do transporte aéreo era inevitável.

O espaço aéreo atribuído a um país, tornou-se num valioso recurso natural. Como resultado, a abordagem liberal ao transporte aéreo nos primórdios da aviação, foi substituída por um padrão incompleto de acordos bilaterais entre países detentores de companhias aéreas e países para, ou através dos quais, estas mesmas desejavam voar. Apesar de tudo, o carácter restritivo do bilateralismo tornou-se cedo evidente. Ainda antes do término da Segunda Guerra Mundial, 52 Estados Membros reuniram-se em Chicago em 1944 com o intuito de alcançar um acordo multilateral em três aspetos cruciais ao transporte internacional. São estes: as trocas dos direitos aéreos, também conhecidos por liberdades do ar, o controlo de taxas e tarifas e o controlo da frequência e capacidade do transporte aéreo.

Do ponto de vista económico, a combinação destes três aspetos, efetivamente determina a natureza de qualquer indústria, pois, regula a entrada de empresas em qualquer mercado, a liberdade de preços e a natureza do controlo de produção. Resumindo, havendo máxima troca de direitos de tráfego, o que significa acesso a mercado aberto combinado com pouco ou nenhum controlo de tarifas ou frequência utilizada, então o mercado pode ser considerado muito competitivo. Por outro lado, o oposto significa um mercado nada competitivo ou mesmo monopolizado. Em Chicago, houve duas abordagens conflituosas. Os Estados Unidos cuja indústria da aviação civil viria a emergir da Segunda Guerra Mundial altamente sofisticada e melhor equipada que qualquer outro, propunha o não controlo de tarifas ou capacidade, e a máxima troca de direitos aéreos. Esta política de Céus Abertos, foi fortemente apoiada tanto pela Holanda como pela Suécia, cujas companhias dependiam do transporte entre outros países, pois, o seu tráfego regional era de diminuta escala. Por outro lado, o Reino Unido, bem como a maioria dos países europeus, adotaram uma política mais

protecionista, compreensível pelo facto das suas linhas aéreas civis terem sido dizimadas durante a guerra. Apoiavam um rigoroso controlo nas tarifas, bem como capacidade e limitação dos direitos aéreos. Devido a estes dois pontos de vista altamente divergentes nenhum acordo multilateral foi alcançado nos três pontos-chave anteriormente referidos. Apesar de tudo, os participantes na Conferência de Chicago chegaram a um acordo nas duas primeiras liberdades, o direito de sobrevoar outro Estado, enquanto acordado e o direito de aterrar no Estado de cada um. Contudo, nenhum acordo foi estabelecido no que toca à troca mútua dos direitos de tráfego comercial. Estes referem-se à terceira e quarta liberdade, que permitem às respetivas companhias aéreas o transporte de passageiros entre ambos os países.

Como ponto de maior relevância resultante da Conferência de Chicago, destaca-se a assinatura da Convenção Internacional da Aviação Civil conhecida posteriormente como "Convenção de Chicago". Esta providenciou um conjunto de normas e padrões para um ordenado e seguro desenvolvimento do transporte internacional aéreo. Foi também através desta Convenção, que surgiu a criação da anteriormente referida ICAO, uma agência intergovernamental que promove o debate de aspetos chave na aviação civil mundial.

Uma nova tentativa para se chegar a um acordo multilateral em termos de direitos de tráfego, taxas e capacidade, fracassou na Conferência de Genebra em 1947. Como tentativa para superar as falhas de Genebra e Chicago, as trocas de direitos de tráfego aéreo passaram a ser um assunto de acordos bilaterais entre Estados, o controlo de capacidades e frequências de transporte passou a ser um assunto de acordos inter-companhias aéreas. Por sua vez, as tarifas passaram a ser reguladas pela IATA.

2.1.3 Liberalização do Espaço Aéreo Europeu

George Williams (2002), através do seu livro "*Airline Competition: Deregulation's Mixed Legacy*", descreve o impacto da desregulação aeronáutica na Europa, cingindo-se a países tais como a França, Noruega e Espanha, devido aos diferentes efeitos que a liberalização do transporte aéreo provocou na região.

Regressando a 1985, há que salientar o acordo Holanda – Reino Unido, que veio a estabelecer o principal padrão em termos de acordos bilaterais para os restantes países do velho Continente.

Durante meados dos anos 90, a Espanha e a França sentiram um aumento significativo em termos de competitividade aeronáutica, o que levou mais tarde a uma liberalização por parte da Comissão Europeia. A necessidade de criar novas rotas aéreas entre países europeus, deu origem a uma regulação do sector aeronáutico. Este sector era dominado pelas grandes companhias aéreas, sendo muitas delas propriedades dos próprios Estados. De modo a prevenir um monopólio no sector, a Comissão Europeia teve a preocupação de criar taxas justas.

A entrada no mercado doméstico aeronáutico espanhol e francês deu-se, através de três fontes, tais como os voos regulares, companhias charter e novas companhias. No Reino Unido, mais recentemente, são as companhias com serviços "*no frills*" que têm um maior impacto. No mercado francês, as companhias charter, tais como a *Air Liberté* e a *AOM*, e em Espanha a *Air Europa* e a *Spanair* foram as responsáveis por "destronar" a *Air Inter* e as espanholas *Iberia* e *Aviaco* respetivamente.

Desde 1994, a entrada nos mercados domésticos do Sul da Europa, transformaram o sector aeronáutico, num sector altamente competitivo. Em resposta, as companhias que dominavam os respetivos mercados tiveram de se adaptar, e como tal, aumentaram a frequência de serviços através do uso de aeronaves de menores dimensões. Tais medidas, levaram a uma diminuição dos preços cobrados pelos bilhetes.

2.1.4 Terceiro Pacote Aéreo (*Third Package*)

Considerada uma das medidas mais assertivas na aviação europeia é o terceiro pacote aéreo, do termo inglês *third package* assinado em Janeiro de 1993. Este consiste, segundo Doganis (2010), num conjunto de três medidas reguladoras interligadas, que efetivamente, criaram um regime "*Open Skies*" nos serviços aéreos dentro da União Europeia. Companhias aéreas de Estados Membros, podem operar com totais direitos aéreos em qualquer rota dentro da União, sem restrições de capacidade. Quanto aos governos, estes podem apenas apontar restrições no que toca ao aspeto ambiental, infraestruturas ou desenvolvimento regional. Não há existência de um mecanismo de controlo de preços, dando às companhias aéreas total liberdade para tabelar as suas próprias taxas, apenas com algumas salvaguardas para impedir a existência de preços descabidos. Outro mecanismo regulador contemplado tem a ver com o critério para garantir e atribuir licenças de operação e certificados pelos Estados-Membros.

Este famoso "*third package*", foi ainda mais longe que os bilaterais em regime "*Open Skies*" por parte dos E.U.A., especialmente em 2 pontos relevantes. Em primeiro lugar, era prioritariamente um acordo multilateral, aberto a toda a região. Em segundo lugar, deu permissão aos países ou companhias dentro dos Estados-Membros, para operar uma linha aérea em outro estado ou mesmo para adquiri-la. Esta situação, permitiu por exemplo à *British Airways* adquirir a *Deutsche BA* na Alemanha, ou à *KLM* de comprar e operar a *KLM UK*.

Segundo Doganis (2010) na sua mais recente publicação, a 1 de Novembro de 2008, foi promulgada uma nova regulamentação que atualiza o "*third package*". Principalmente, foca a demonstração de capacidade financeira por parte das companhias, como exige uma maior transparência no que toca a taxas aplicadas por estas.

Sendo o objetivo principal da desregulação, o aumento da competitividade, torna-se assim evidente a importância de certas regras nesta área, de modo a evitar situações monopolísticas. O terceiro pacote aéreo associado a outras diretivas europeias, criou o verdadeiro conceito de "*Open Skies*" dentro da comunidade europeia. Em meados de 2008, já abrangia não só os 27 Estados-Membros, bem como outros países do velho continente como a Noruega e a Islândia.

2.2 Descrição das companhias de transporte aéreo

A Liberalização do Espaço Aéreo, veio permitir a criação de um novo conceito de transporte de passageiros, denominado de companhias aéreas *Low-Cost* (LCC's). Seguidamente, são descritos os mais variados modelos de operação aérea, por parte das companhias aéreas, e que muito influenciam as operações aeroportuárias e o passageiro-tipo que frequenta o aeroporto, e por conseguinte a região.

2.2.1 Companhias Aéreas de bandeira

As empresas tradicionais modernas, apareceram nos anos 60 com o desenvolvimento do avião a jacto de grandes dimensões. A elevada carga de transporte, rapidez, conforto e aparecimento de várias empresas de transporte, levou à diminuição de tarifas e à conquista da classe média. O transporte aéreo civil vulgarizou-se. Até à pouco tempo o transporte era

explorado pelas empresas de aviação de bandeira. No início da aviação civil, as rotas eram exploradas invocando-se o serviço público, pelo que o Estado consagrava as rotas a explorar a uma determinada companhia. Muitas companhias aéreas eram afetas aos Estados, pelo que estavam conotadas ao país ao qual prestavam o serviço de transporte aéreo de passageiros. Estas empresas operam em grandes redes e dominam o transporte entre os grandes polos populacionais, sejam eles regionais, internacionais ou intercontinentais. Inicialmente, as grandes companhias também estendiam ocasionalmente as suas redes ao mercado de pequenas cidades, no entanto, estes não eram explorado ao máximo.

Figura 5: TAP Logo



Fonte: TAP, 2013

As empresas tradicionais caracterizam-se também, por fornecerem serviços adicionais além do serviço primário de transporte. Serviços de vendas a bordo e outros serviços de atendimento personalizado, acesso a zonas "*Lounge*" nos aeroportos, com serviço alimentar e de internet, distribuição de jornais, facilidades de "*Check In*", entre outros. Um dos serviços que mais caracteriza as empresas de bandeira, é a existência de classe executiva, ou 1ª classe. As tarifas deste tipo de companhias são geralmente complexas, pois, o cliente paga o serviço de transporte e os serviços adicionais numa única tarifa. A emissão de bilhetes pode ser feita online, diretamente nas sedes da empresa ou através de agentes de viagem. Muitas empresas tradicionais optam por abrir balcões nas cidades que recebem um maior fluxo de passageiros da operadora.

Normalmente, estas empresas operam em aeroportos primários, através da interligação de rotas. A formação de alianças globais, é frequente, aumentando assim a capacidade de assegurar o transporte para locais onde a companhia não opera em rota direta. As companhias de bandeira, possuem normalmente frotas diversificadas que operam de forma média a alta em termos de horas de voo voadas. A diversidade da frota resulta também numa maior complexidade de programação das ações de inspeção mecânica. Os tempos de escala são mais demorados fazendo com que as tripulações e aeronave sejam mal rentabilizadas. Os assentos são ocupados de acordo com a tarifa paga e o passageiro tem possibilidade de escolher o assento.

Na exploração do serviço, estas companhias preferem oferecer o serviço completo de forma mais agradável e confortável possível, permitindo cativar os clientes. A forma de operação das empresas tradicionais baseadas na operação usando standards bem definidos, torna estas mais confiáveis aos clientes. Além do transporte de passageiros, atualmente, as empresas de bandeira procuram oportunidades de negócios nas mais diversas áreas, tais como transporte de carga, empresas de manutenção ou catering aeroportuário.

2.2.2 Companhias Aéreas "*Low-cost*"

As empresas de aviação "*Low-cost*", apareceram no mercado Americano nas décadas de 50 e 60, com o objetivo de competir com o transporte de caminho-de-ferro e rodoviário. Tal, só era possível com a emissão de tarifas suficientemente baixas, que pudessem competir diretamente com as empresas rodoviárias e ferroviárias. Esta necessidade, definiu desde os primórdios o produto das companhias aéreas "*Low-cost*", ou seja, o transporte aéreo de passageiros ao mais baixo custo possível e na maior quantidade possível, a fim de aumentar os lucros.

Figura 6: Easyjet Logo

Fonte: Easyjet, 2013

A primeira empresa a disponibilizar este serviço foi a *Pacific Soutwest* nos anos 50, no entanto o verdadeiro mercado "*Low-cost*" foi definido pela *Soutwest Airlines* em 1967. Inicialmente, esta empresa atuava no mercado regional de curta distância, pois, o conceito de "*Open Skies*" não estava implementado. A desregularização do espaço aéreo, possibilitou a abertura do mercado às companhias que apostavam nas tarifas baixas de transporte, primeiro nos Estados Unidos e posteriormente na Europa.

As companhias LCC, caracterizam-se essencialmente, pela emissão de um único produto de baixo custo e o mais simples possível, relacionado exclusivamente para o serviço operacional, ou seja, o transporte do passageiro. De modo a reduzir custos e manter as tarifas baixas, as companhias "*Low-cost*", optam por eliminar intermediários na venda de bilhetes, sendo estes, preferencialmente vendidos online ou diretamente ao consumidor, representando 99% do total de vendas.

Para evitar taxas aeroportuárias elevadas, as LCC´s operam em aeroportos secundários com menor fluxo de tráfego. Em termos operacionais, estas exploram o mercado de recriação em rotas de pequeno e médio alcance de *point to point*. Não existe separação de tarifas, existindo apenas uma classe, a classe económica, possibilitando assim um maior número de lugares disponíveis por eliminação da área referente à classe executiva. Os assentos são mais pequenos, de modo a rentabilizar o número de passageiros transportados e o passageiro não pode escolher os mesmos, sendo estes atribuídos arbitrariamente. Os serviços a bordo são mínimos, e quando existentes, podem ser pagos à parte durante o voo. A alimentação quando existe é simples e barata normalmente constituída por pequenas sandes e pagas à parte.

As frotas das companhias "*Low-cost*", são preferencialmente constituídas por um único tipo de aeronave de modo a diminuir os gastos em manutenção. A utilização das aeronaves é elevada e os tempos em escalas são diminutos, de modo a evitar sobretaxas por usos de Slots[7]. O conceito de operação exige que as aeronaves operem durante um maior número de horas na mesma rota. Este tipo de companhia de transporte não efetua alianças com outras do mesmo género, e as receitas acessórias devem-se à publicidade ou serviços de venda a bordo. O número de empregados é baixo e os salários são reduzidos em comparação com os salários das empresas tradicionais.

2.2.3 Vantagens e desvantagens das empresas "*Low-cost*"

A grande vantagem das empresas "*Low-cost*" são o próprio produto, ou seja, a baixa tarifa aplicada ao consumidor. Os baixos preços são o fator decisivo aquando da aquisição do bilhete. Estudos demonstram que, os clientes estão mais interessados no serviço de transporte de baixa tarifa do que nos serviços acessórios disponibilizados pelas empresas tradicionais. Isto porque, o cliente olha para a tarifa baixa como sendo um bom negócio, estando disposto a abdicar de certos serviços que proporcionariam uma viagem mais agradável (Thomas I, 1995).

As tarifas baixas aumentaram a competitividade, pois parte da clientela das empresas de bandeira passou a optar pelo serviço mais barato. A competição levou a que se assistisse a uma diminuição dos preços de transporte aéreo. A operação de empresas "*Low-cost*" em

[7] Slots - tempo disponível para o parqueamento de uma aeronave.

aeroportos secundários, permitiu o desenvolvimento de novas rotas, bem como o aumento das receitas da economia local. O facto de as LCC eliminarem os intermediários, levou a que estas apostassem fortemente nas reservas online, desenvolvendo assim um novo método para aquisição de bilhetes que não existia e que atualmente foi adotado por todas as companhias, incluindo as ditas tradicionais.

A necessidade de rentabilizar as aeronaves, levou a que os processos de "*Check In*", embarque e processamento de bagagem fossem otimizados, para ocorrerem num curto espaço de tempo, diminuindo assim o tempo de espera dos passageiros. As "*Low-costs*" levaram ao aumento do fluxo de tráfego aéreo, levando indiretamente à necessidade de desenvolver novas medidas de uso flexível de espaço aéreo, elaboração de rotas e novos dispositivos de vigilância de tráfego.

No entanto as FCC´s têm também desvantagens. A mais visível será a forma de prestação de serviço em voo. Visto que estas apostam na redução de custos e maximização de lugares, é normal que o nível de conforto não seja o melhor. Além disso, a eliminação de refeições ou a falta de qualidade destas pode levar ao descontentamento dos clientes. Como não existe uma cultura de satisfação imediata das necessidades do passageiro, é normal que existam tempos de espera para a compra de algum produto a bordo que não são da mesma ordem dos tempos de espera numa FCC. Estes fatores quando associados, podem levar à perda de clientes. Outra desvantagem é a não exploração do transporte em classe executiva ou 1ª classe, serviço este que cativaria outro tipo de clientes e logo ganhos na exploração deste serviço.

O elevado número de horas de trabalho das tripulações provoca um cansaço acumulado que poderá refletir-se na prestação do serviço ao cliente. Normalmente, existe muita rotatividade no sector, pelo que as companhias LCC têm de estar continuamente no mercado para manter o número de tripulações necessárias à contínua operação. Além disso, os ordenados são baixos em relação a outras empresas do sector, fator que aumenta o descontentamento dos trabalhadores.

2.2.4 Aviação tradicional e medidas de aumento competitivo face às "*Low-cost*"

Estratégias de competição

A existência de "*Open Skies*", e logo um mercado aberto, leva a que se estabeleçam diversos mecanismos de competição entre as empresas de transporte aéreo. A estratégia de competição adotada por uma empresa face ao rival, é essencial para esta conseguir sobreviver no mercado. Na Europa, diferentes estratégias de competição estão a ser exploradas pelas companhias tradicionais para fazer frente ao crescimento das companhias "*Low-cost*". A escolha da melhor estratégia é essencial para assegurar a hegemonia nas rotas exploradas ou até enfraquecer de tal ponto a competição que esta tem de abandonar o mercado.

A. Abandono de rotas

Neste tipo de estratégia, as companhias tradicionais cedem parte do mercado às LCC's, através do abandono das rotas não lucrativas, reorganizando a sua política de ação por exploração de novas ligações aéreas. Como estratégia competitiva, esta escolha acarreta um risco, estando assim dependente de muitos fatores. A FCC tem de ter uma capacidade ou dimensão financeira que permita a reestruturação e o risco de exploração de novas rotas, tem de ser bem calculado de modo a não resultar em perdas insustentáveis.

Uma opção deste tipo pode fazer diminuir a pressão sobre a competição, podendo libertar mercado suficiente que resulte num crescimento elevado e hegemonia no transporte aéreo. Tal estratégia faz apenas sentido em rotas de curta distância pouco lucrativas. No entanto, quando adotada por uma empresa de bandeira, o abandono de rotas pode levar ao descontentamento dos passageiros frequentes filiados na transportadora, fazendo com que estes optem por escolher outra operador tradicional para lhes prestar o serviço.

B. Competição direta

A competição agressiva, caracteriza-se pela redução de tarifas das empresas tradicionais de modo a que estas estejam próximas das praticadas pelas empresas de baixo custo, com o objetivo de reforçar a posição no mercado. Em última análise, esta medida de redução de preços leva à quebra do crescimento das empresas "*Low-cost*" a tal ponto que

estas preferem abandonar as rotas e não entrar em confronto direto. Este tipo de medida pode ser nefasta a uma companhia de bandeira se a rota em questão estiver saturada pela operação das "*Low-cost*", em termos de número de passageiros transportados. Como as LCC obtêm os seus ganhos e reduzem as tarifas de acordo com o número de passageiros transportados, torna-se complicado às FCC´s a aplicação de tarifas baixas, sob o risco da receita não cobrir as despesas. Além deste aspeto, a confiança dos passageiros frequentes pode ser abalada devido à flutuação de preços antes e depois das medidas, bem como alterações no serviço a bordo.

C. Coexistência

É comum as empresas de transporte aéreo explorarem as mesmas rotas comerciais. Na coexistência, assume-se que duas companhias, uma tradicional e outra *Low-cost*, voem a mesma rota, fornecendo serviços diferentes ao cliente. Enquanto as empresas de bandeira fornecem o transporte e os serviços adicionais que as caracterizam, as companhias de baixo custo centram-se no transporte de passageiros em viagens de recriação de curta distância. Para impedir o crescimento das FCC´s e manter o mercado em equilíbrio, as companhias aéreas tradicionais reservam um certo número de lugares com tarifas reduzidas. A coexistência caracteriza-se portanto, na cedência de parte do mercado a outra, sem no entanto criar condições para o crescimento desproporcional desta última.

Esta competição, tem no entanto, riscos associados. A qualquer momento, pode-se alterar o equilíbrio do mercado. Além do que, as FCC´s procuram sempre aumentar o número de passageiros para aumentar os lucros, portanto, estas empresas estão sempre disponíveis para fazer investimentos de aquisição de aeronaves. Um aumento na capacidade de transporte, resulta na diminuição do preço das tarifas, para valores impraticáveis em comparação com os assentos "*Low Budget*" das companhias tradicionais. Para a coexistência ser saudável, ambas as partes devem então de abdicar de certos investimentos e contentar-se com a quota de mercado respetiva, de modo a manter o equilíbrio.

D. Acordos de exploração

Neste tipo de competição, as empresas tradicionais abandonam rotas não lucrativas, estabelecendo acordos com companhias "*Low-cost*", de modo a definir a quota-parte de

mercado a explorar para cada um dos operadores. As companhias aéreas tradicionais, ficam com o mercado de longo alcance para a classe económica e 1ª Classe, com os respetivos benefícios associados, enquanto que as de baixo custo, com o mercado da recriação e "*Low Budget*" local. Este tipo de competição regularizada, parece ser o mais indicado para ambas as empresas, pois permite que mais rotas estejam disponíveis, sem haver necessidade de competição direta.

O risco dos acordos de exploração, advém do facto de as FCC´s não terem de competir diretamente com nenhuma empresa, medida que pode facilitar o seu crescimento no mercado às custas da cedência das FCC´s. Para resultar, é necessário que os possíveis clientes não olhem aos acordos como sendo combinação de tarifas. Além disso, é necessário que cada parte respeite na íntegra os acordos em detrimento do possível crescimento futuro.

2.3 Perspetiva europeia na gestão de tráfego aéreo - programa SESAR

Com o aumento acelerado do tráfego aéreo a nível mundial, a Comissão Europeia, a 30 de Março de 2009, adotou a decisão acerca do programa SESAR (*Single European Sky Air Traffic Management Resesarch*) para a gestão eficiente do tráfego aéreo europeu. Este programa estaria delegado à Eurocontrol, órgão responsável pela gestão do tráfego aéreo europeu, com o intuito de providenciar um sistema seguro e eficiente do transporte aéreo nos próximos trinta anos.

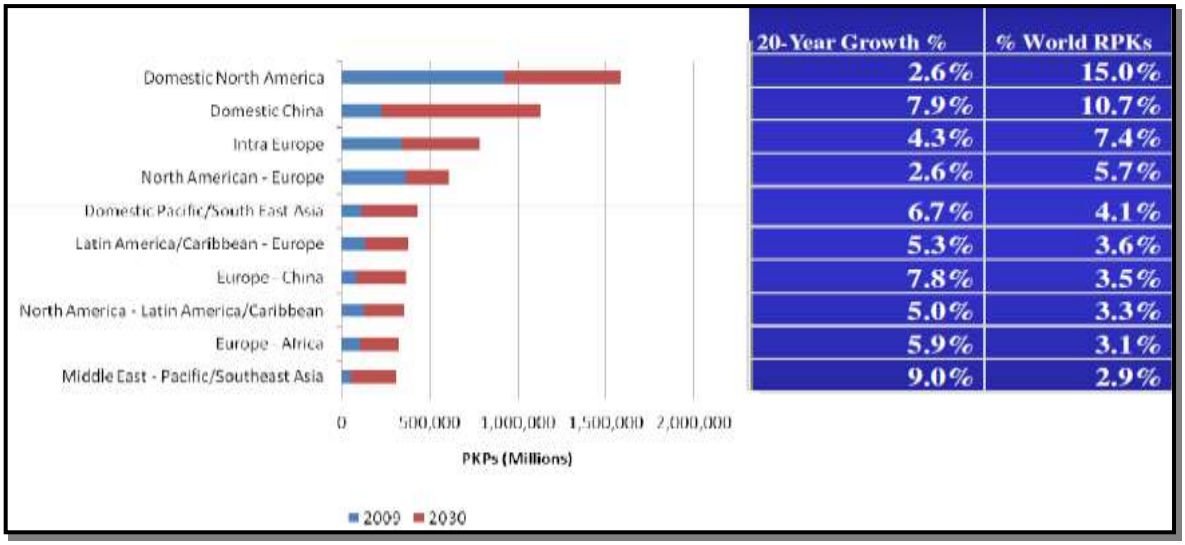
Desta decisão, a Comissão Europeia pretendia que este programa tivesse em linha de conta o crescimento sustentável do tráfego aéreo civil europeu, preocupações ambientais, através da redução de emissão de gases para a atmosfera, a criação de uma parceria público-privada como elemento fundamental para a evolução do programa SESAR, a necessidade de uma contínua investigação no campo de novas tecnologias e a recolha de dados realistas acerca do tráfego aéreo, ter em consideração todo o tráfego aéreo pertencente a países fronteiriços à União Europeia, de modo a caminhar para a criação de uma área de aviação comum e a coordenação efetiva da gestão do espaço aéreo entre as autoridades civis e militares.

O programa SESAR irá criar um novo conceito de Gestão do Espaço Aéreo, na medida em que permitirá a que os operadores aéreos adotem rotas e *Slots* preferidas, a criação do *System Wide Information Management* (SWIM) providenciará informação mais detalhada

a todos os envolventes aeronáuticos, sendo eles operadores aéreos como também órgãos de controlo do espaço aéreo e aeroportuário. A necessidade de criar linhas de comunicação efetivas entre civis e militares para uma melhor gestão aérea é também uma preocupação, assim como a utilização de novas tecnologias que permitam melhorar os sistemas de navegação das aeronaves de modo a otimizar a separação entre as mesmas, levando a uma otimização do espaço aéreo e aeroportuário, bem como disponibilizar as melhores ferramentas aos operadores para proporcionarem um trabalho seguro e livre de pressão tão característica do sector aeronáutico.

A Tabela 1 resume, a nível global, a evolução do tráfego aéreo esperado para 2030, segundo previsões realizadas pela ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

Tabela 1: Os dez maiores fluxos de tráfego aéreo mundial em 2030



20-Year Growth %	% World RPKs
2.6%	15.0%
7.9%	10.7%
4.3%	7.4%
2.6%	5.7%
6.7%	4.1%
5.3%	3.6%
7.8%	3.5%
5.0%	3.3%
5.9%	3.1%
9.0%	2.9%

Fonte: ICAO, Narjess Teyssier, 3 de Março de 2011

Segundo dados estatísticos da ICAO , prevê-se um aumento significativo de tráfego aéreo, destacando-se o forte crescimento do mercado aéreo doméstico chinês, na ordem dos 7,9% ao ano, nos próximos vinte anos. O mercado Médio Oriente - Pacífico/ Sudeste Asiático, será o que mais se destacará, tendo um crescimento de 9,0% ao ano, aproximando-se do mercado Europa-África. Uma das razões mais plausíveis para este crescimento será o forte desenvolvimento dos países emergentes como a Índia e a China. No que ao mercado europeu diz respeito, as rotas intra-europeias terão um crescimento na ordem dos 4,3% ao ano, sendo também importante ressalvar o crescimento na ordem dos 7,8% anuais nas ligações Europa-China. É assim visível a influência que o mercado chinês terá no futuro da aviação mundial, sendo também este fator, alvo do programa SESAR.

Com um aumento global do tráfego aéreo e em particular na Europa, a Eurocontrol tem como objetivo desenvolver o seu sistema de comunicações através do programa FCI (*Future Communications Infrastructures*). Este programa permitirá uma linha de comunicações *Ground-Air-Ground* e *Air-Air*, através da utilizações de satélites, mais segura, eficiente e com uma maior capacidade de transmissão de data e voz. O programa FCI será também adotado pela FAA (*Federal Aviation Administration*), responsável pela gestão do tráfego aéreo nos Estados Unidos, o que levará a uma estandardização de procedimentos rádio entre os dois continentes, tão importante para o normal funcionamento do tráfego aéreo.

CAPITULO III

A Região Norte de Portugal

Ao longo deste quarto capítulo, será analisada a Região Norte de Portugal. O Capítulo inicia com uma análise à relação entre o AFSC e a Região Norte, seguido de um resumo às políticas governamentais relativas aos Transportes Aéreos. As políticas governamentais através do Plano Estratégico dos Transportes são uma ferramenta importante, a qual permite verificar a importância dos transportes e os futuros investimentos.

Seguidamente será feita uma análise mais profunda à Região Norte, através da análise macroeconómica da Região. Esta análise será feita através da comparação entre a Região Norte, o país e a União Europeia. Será feita uma análise ao PIB, o qual resume a evolução económica da região e do país.

A evolução de uma região também é caracterizada pela criação de postos de trabalho e da capacidade da mesma empregar a sua população ativa. Neste ponto, irá ser efetuada uma análise aos níveis de empregabilidade, seguido da análise à indústria que caracteriza a Região Norte e aos seus produtos exportados.

O Turismo é um fator essencial de crescimento e que caracteriza a Região Norte. O Turismo tem evoluído fortemente na Região Norte, em grande parte devido ao AFSC e às constantes campanhas de Marketing que se têm verificado por parte das mais variadas associações. Será feita uma análise à evolução do mesmo, onde se verificará qual a sua importância para a Região Norte.

3.1 O Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a Região Norte de Portugal

O Aeroporto Francisco Sá Carneiro está intimamente ligado à Região Norte de Portugal, promovendo a mesma como roteiro turístico através de ações de Marketing. A Região Norte vê também no AFSC uma mais valia no trânsito de passageiros e mercadorias, assegurando que este reúna as melhores condições operacionais e não-operacionais.

A Região Norte é caracterizada pela sua forte vocação exportadora, sendo de vital importância a melhoria das vias de comunicação tanto internas, como internacionais. O AFSC assume pois, uma papel de relevo no desenvolvimento regional, no entanto, também o porto de Leixões, sediado nos arredores da cidade do Porto e responsável por 25% das exportações nacionais, bem como as ligações rodoviárias e ferroviárias nacionais e internacionais, desempenham um importante papel de desenvolvimento.

Segundo Postorino (2010), os aeroportos não são única e exclusivamente os responsáveis pelo desenvolvimento económico de uma região. Uma região só é suscetível de aproveitar o crescimento económico substancial e sustentável, se tiver potencial inerente. Os aeroportos por si só não são entidades autónomas, requerem sempre infraestruturas de acesso rodoviário e ferroviário que lhes permitam atingir o máximo potencial. Neste sentido e como a figura seguinte demonstra, o AFSC está dotado de linhas de comunicação que posteriormente serão descritas.

Figura 7: Linhas de comunicação terrestres nacionais



Fonte: Google

O AFSC está localizado na Região Norte de Portugal, muito próximo da cidade do Porto, estando conectado a norte do mesmo pelas autoestradas A28 e A3, as quais permitem uma rápida ligação às cidades de Viana do Castelo e Braga, bem como a Espanha e às suas cidades de Vigo e Santiago da Compostela. A A4 permite ainda ligar o interior norte ao AFSC, bem como a sul através da A1 permite uma interligação a Aveiro, a cidade mais próxima e o resto do país até Lisboa. As ligações ferroviárias, através de comboios intercidades e alfa pendulares, permitem uma conexão mais alargada e diversificada. Existe ainda o Metro que liga o AFSC às cidades do Porto e Póvoa de Varzim.

Segundo Postorino (2010), a acessibilidade e a mobilidade são essenciais no mundo moderno, através de altas receitas oriundas de economias orientadas para o mercado global. A Região Norte fez avultados investimentos em acessibilidade para o AFSC, prevendo pois elevados benefícios, que ao longo deste capítulo serão explorados.

Devido à situação económica que se faz sentir em Portugal e um pouco por toda a Europa, os cortes orçamentais e a necessidade de venda de património público, por forma a que se cumpram os requisitos económicos internacionais, são uma realidade que também afeta a aviação e o AFSC em particular.

Segundo Dugan (2010), os Governos devem ter garantias que ao privatizarem os seus bens, os investidores assumam o risco operacional, diminuindo assim o risco para os contribuintes, tanto a curto como longo prazo. Esta afirmação surge mediante a privatização da ANA, empresa estatal responsável pela gestão dos aeroportos nacionais, pela empresa francesa *Vinci Concessions S.A.S.*

A concessionária deverá também ter em consideração que, um aeroporto é tão bem sucedido quanto maior for a sua integração na sociedade e no meio que o rodeia. Será pois, necessária uma interligação entre a região e o aeroporto para que os benefícios sejam mútuos e substanciais.

Seguidamente, será descrita Política do Governo, através do Plano Estratégico dos Transportes. O Poder Político desempenha um papel fundamental no desenvolvimento Regional e Aeroportuário.

3.2 Plano Estratégico dos Transportes – Política do Governo

Milhares de pessoas, deslocam-se todos os dias nacional e internacionalmente, por motivos profissionais, turísticos, familiares ou outros, permitindo que um volume considerável de carga e correspondência seja expedida e recebida a milhares de quilómetros de distância, no próprio dia.

Os transportes aéreos assumem uma importante estratégia de desenvolvimento de Portugal, sendo referido no Plano Estratégico dos Transportes 2008-2020, publicado a 10 de Novembro de 2011, em diário da República, aprovado pela resolução do concelho de Ministros N. 45/211:

> "Os transportes têm um papel crucial na viabilização do desenvolvimento económico, para a indução do qual constituem uma condição necessária. Por outro lado, gerando emprego e valor acrescentado, eles são um elemento do próprio processo de crescimento económico. Para além disso, os transportes têm um papel social, podendo agir sobre a melhoria das condições e qualidade de vida das populações. Finalmente, a forma como os transportes se organizam e funcionam constitui um elemento importante do processo de sustentabilidade do desenvolvimento económico."[8]

Em termos de visão estratégica internacional, a posição geográfica de Portugal implica que a grande maioria dos voos transatlânticos passe pela Região de Informação de Voo de Santa Maria, enquadrada entre os continentes europeu e americano. Já o Porto continua a ser um destino de lazer e turismo com procura crescente na vertente turística, cultural ou de cidade, a par da cidade de Lisboa, enquanto Faro é um destino tipicamente de férias, com picos sazonais muito acentuados em termos de operação aeroportuária.

A nível interno, sendo Portugal, um território dividido entre Continentes e Regiões Autónomas, o transporte aéreo assume-se como uma componente estratégica da coesão Nacional.

Para a economia, significa um afluxo diário de turistas que alimenta restauração, hotelaria, cultura e demais atividades ligadas ao cluster "turismo e lazer", representando uma significativa parcela do PIB (Produto Interno Bruto) Português.

Este é um sector que colhe uma opinião bastante positiva junto dos clientes e cujo crescimento está previsto pelas principais organizações nacionais e *stakeholders* em geral, pelo que importa ao Governo libertá-lo de quaisquer constrangimentos que impeçam o seu desenvolvimento e crescimento, criando as condições para que consolide a sua posição competitiva no mercado global, nomeadamente garantindo a vanguarda em termos de gestão operacional de aeroportos, harmonização com as melhores práticas comunitárias, pioneirismo na gestão eficiente de recursos como modelo de desenvolvimento e implementações tecnológicas de vanguarda.

Tendo presente a difícil situação económica de Portugal e a atual conjuntura económica internacional, com as inerentes dificuldades de acesso a financiamento, é inquestionável que o investimento nesta infraestrutura de grandes dimensões necessite de ser alvo de uma reflexão profunda, que não poderá deixar de levar em conta um conjunto de fatores, de entre os quais se destacam:

[8] Plano Estratégico dos Transportes 2008-2020.

"(…)

- A mais-valia para a economia e, em especial para o Turismo, da existência de um Aeroporto a poucos minutos do centro da cidade;

- Consolidar o papel dos Aeroportos de Sá Carneiro, no Norte, e de Faro e Beja, no Sul, bem como nas Regiões Autónomas, assegurando boas articulações intermodais com as redes de transportes terrestres;

(…)

- Aproveitamento do investimento em larga escala realizado recentemente no Aeroporto Sá Carneiro, quer no respeitante à captação de novos passageiros, incentivando o aumento da oferta de ligações aéreas a um maior número de destinos, quer no respeitante à distribuição de carga, para toda a zona norte do país e noroeste da Península em condições que atraiam operadores globais de carga aérea e logística.[9]

É intensão do Governo que o AFSC se posicione como o aeroporto líder do Noroeste Peninsular, captando tráfegos com origem ou destino da Região Norte e da Galiza, atingindo níveis de serviço aos clientes alinhados com os melhores padrões europeus.

3.3 Região Norte de Portugal

A Região Norte de Portugal é uma economia aberta com uma longa tradição no comércio internacional. Localizada no noroeste da Península Ibérica, os seus 144 quilómetros de costa atlântica são um fator determinante para esta tradição económica. A ligação ao mar é um elemento notável do seu património cultural e histórico. A área da mesma abrange os 21 286 quilómetros quadrados de área, correspondendo a 23,1% do território português.[10]

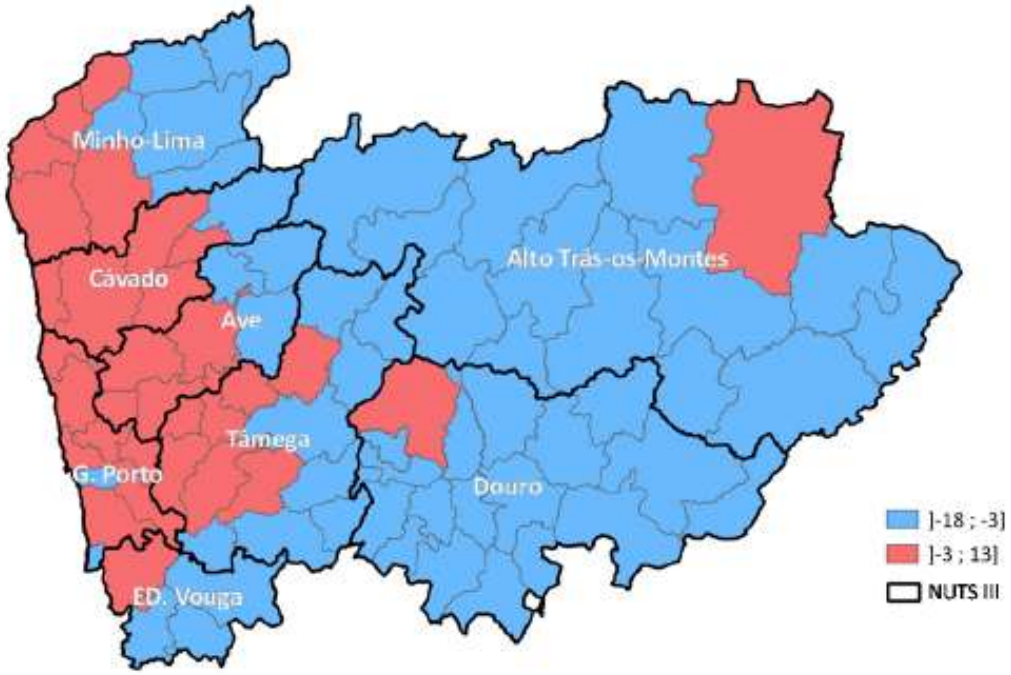
A Região Norte tem 3 689 682 habitantes (Censos de 2011)[11], de habitantes e uma densidade populacional que é 1,5 vezes superior à média de Portugal continental e da União Europeia. A dimensão da área do Grande Porto é notável, no que diz respeito à população, economia e infraestruturas de comunicação, considerando que abrange um mercado potencial de mais de três milhões de pessoas que vivem a menos de uma hora de viagem desta área.

[9] PET – Plano Estratégico dos Transporte, Mobilidade Sustentável 2011 - 2015 (http://www.portugal.gov.pt).
[10] Dados INE- inclui 362 km^2 de águas territoriais
[11] Dados INE

A figura 8 ilustra e resume o fenómeno demográfico presente na Região Norte. Como é possível verificar a movimentação e forte concentração populacional junto ao litoral e às zonas metropolitanas. Segundo dados do INE e Census 2011, é possível constatar que o território da Região é composto de 11% de freguesias urbanas, compreendendo cerca de 69% da população residente. As áreas rurais perderam cerca de 14% da população, tendo a mesma migrado para zonas metropolitanas.

A cidade do Porto é o grande pólo de atração a nível regional, uma vez que serve como centro de emprego e ensino à grande massa ativa da população nortenha.

Figura 8: Variação da população residente 2001-2011



Fonte: INE, Census de 2001 e 2011

A Região Norte, uma região jovem, empresarial e industrial, onde se podem encontrar notáveis artistas e criadores, fez também uso do título de Património Mundial da UNESCO para valorizar áreas urbanas, históricas e naturais com um forte potencial em termos de desenvolvimento internacional e atração turística.

Segundo Crockatt (2003), o desenvolvimento económico é caracterizado segundo duas vertentes, criação de emprego e receita. Muito embora os aeroportos possam criar postos de trabalho diretos, através de atividades diretamente relacionadas com a operação aeroportuária, existem também, os postos de trabalhos indiretos, associados a atividades de

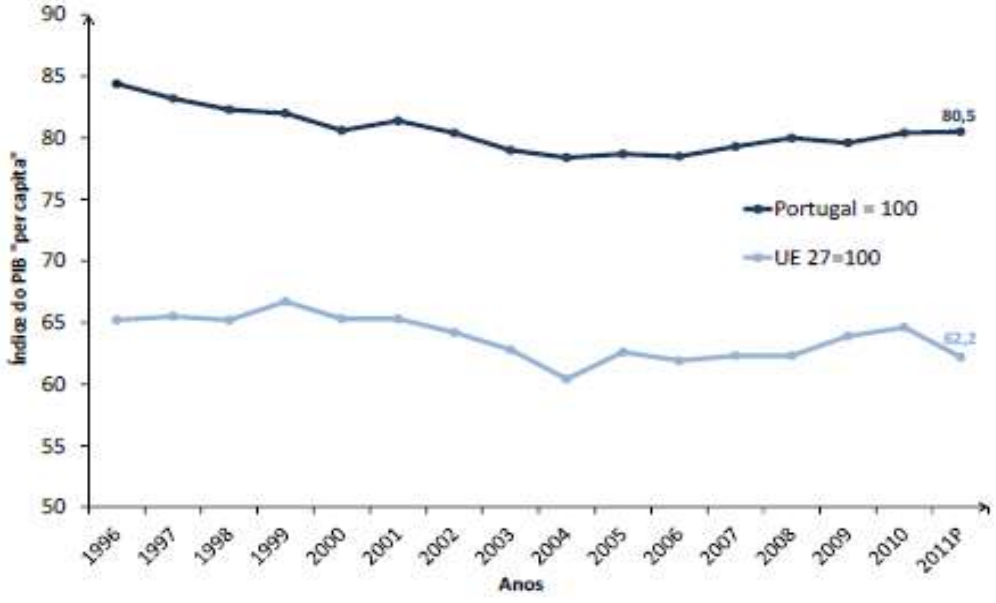
apoio ao aeroporto, companhias aéreas ou passageiros, tais como hotéis ou companhias de aluguer de viaturas.

3.3.1 Enquadramento Macroeconómico da Região Norte de Portugal

A situação económica da Região Norte e de Portugal no seu todo, agravou-se significativamente, através da redução do número de empregados e do bem estar social, bem como de toda a atividade económica. Uma das razões prendeu-se essencialmente com as políticas recessivas que se fizeram sentir nos programas de ajustamento financeiro em curso.

Pela análise gráfica do Produto Interno Bruto (PIB) per capita da Região Norte face a Portugal e à UE a 27, é possível verificar um decréscimo expressivo do PIB per capita face à UE a 27 a partir de meados de 2010, verificando-se porém que tal tendência foi acompanhada pelo país , não se verificando grande divergência em relação às restantes Regiões de Portugal. Houve de facto uma ligeira convergência entre a Região Norte e os padrões médios da União Europeia (UE27) durante a segunda metade desta década, correspondendo ao período em que o PIB per capita da Região Norte aumentou de 61,9% para 64,9% do PIB per capita da UE27. Em 2011 este indicador reduziu para 62,2%, no entanto, tal tendência ocorreu no país por um todo, mantendo-se a posição relativa da Região Norte relativa à média nacional.

Figura 9: Índice do PIB "per capita" da Região Norte face a Portugal e à UE27



Fonte: INE de Norte 2020 - Diagnóstico Prospetivo da Região Norte 2014-2020.

Tabela 2: PIB "per capita"

Unidade: euros

NUTS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Portugal	12 451	13 064	13 557	13 741	14 218	14 623	15 197	15 961	16 191	15 848	16 223
Região Norte	10 015	10 610	10 886	10 839	11 137	11 497	11 920	12 654	12 946	12 603	12 968

Fonte: INE

Efetuando uma análise quantitativa relativa ao valor monetário do PIB per capita de Portugal, em euros, é possível verificar um crescimento contínuo desde o início do século. Durante o ano 2009, houve no entanto uma forte desaceleração, motivada essencialmente pelo início dos programas de ajustamento da Troika.

A análise comparativa à Região Norte, verifica-se que o PIB da mesma é inferior à média nacional, acompanhando no entanto a tendência que se tem verificado nos últimos anos. O PIB de Portugal atingiu em 2010 o seu valor máximo na ordem dos 172 571 milhões de euros, contribuindo a Região Norte com 48 542 milhões de euros, o qual representa aproximadamente 28% do total da produção nacional[12].

A figura 10 representa a variação do PIB per capita comparativamente entre a Região Norte e Portugal. A variação foi calculada segundo a fórmula $\mathbf{X_{n+1} - X_n}$. X representa o PIB per capita e n o período temporal. Através desta fórmula é possível verificar a evolução do PIB per capita entre a Região Norte e Portugal, permitindo uma análise mais abrangente da implicância que a conjuntura económica tem na economia da região.

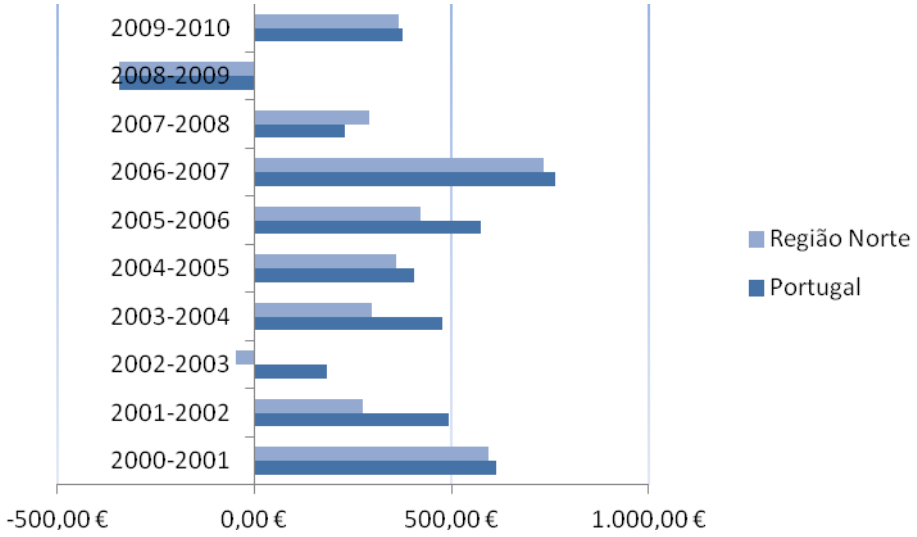
É de sublinhar que a variação homóloga entre os anos 2002 e 2003, a Região Norte teve uma variação negativa na ordem dos 47 euros, em contraste com a média nacional, a qual teve um crescimento de 184 euros. Durante este período, a nível nacional, esta recessão só se fez sentir em 2003, e de forma mais ligeira, voltando no período seguinte a estabilizar e voltar ao crescimento. A Região Norte antecipou, pois, o período recessivo da economia nacional, voltando nos anos seguintes ao crescimento económico constante.

Entre os anos 2008 e 2009, sentiu-se uma variação negativa de 343 euros do PIB per capita, valor coincidente entre a Região Norte e Portugal no seu todo, bem como a forte redução da atividade económica mundial. Tal situação, deveu-se essencialmente à redução da procura externa dos principais mercados económicos, afetando as regiões com maior

[12] Dados INE relativos ao PIB a preços correntes em milhões de euros. (ver Anexos).

orientação exportadora, a qual carateriza a Região Norte. É possível verificar, no entanto, uma convergência na variação do PIB per capita durante a segunda metade da década, tal como mostra a tabela 5. Esta variação assumiu um valor positivo após 2009, contrastando com o período homólogo anterior.

Figura 10: Variação do PIB "per capita"



Fonte: INE

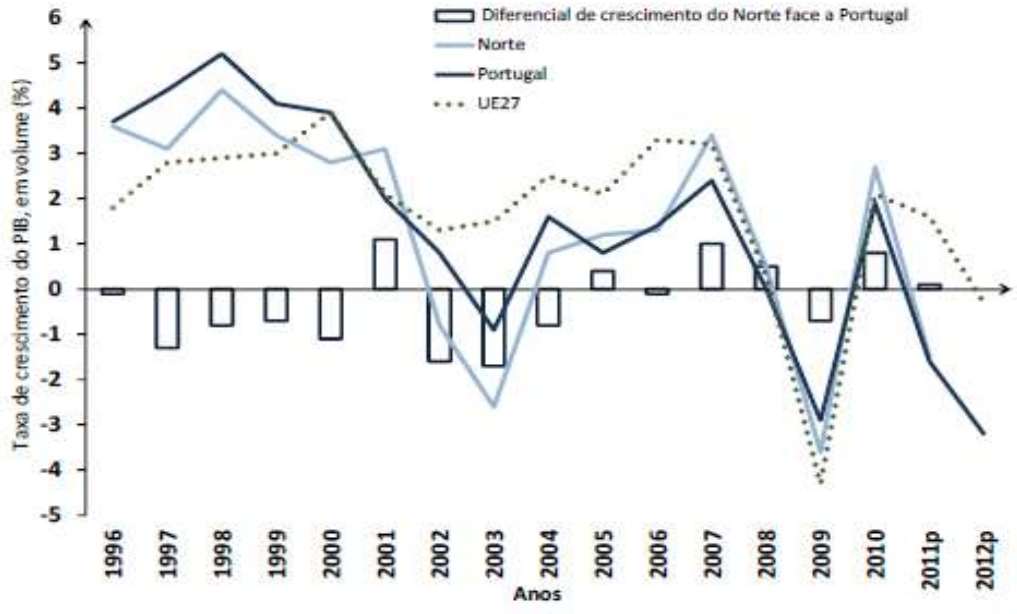
O período 2006 a 2007 foi o que se deu uma variação positiva mais acentuada do PIB per capita, tanto em Portugal no seu todo como na Região Norte em particular. É de ressalvar também uma variação mais acentuada no período 2007 a 2008 da Região Norte quando comparada com Portugal. A degradação económica da conjuntura mundial e nacional, levou a que nos anos seguintes se confirmasse a expetativa de crescimento. Em todo o caso, a evolução do PIB da Região Norte em 2008, mostrou uma maior resistência à crise do que a globalidade das regiões nacionais.

A economia da Região Norte dispõe de grande capacidade de adaptação e competitividade, tal como demonstram os dados da tabela seguinte. Após a resposta dos principais mercados económicos mundiais, por forma a travar a crise, o ano de 2010 foi marcado pela evolução positiva do PIB.

É possível verificar, através da Figura 11, uma maior resiliência à crise económica, no entanto, em 2009, o PIB da região teve maior queda que o resto do país, fruto das características comerciais da própria região, fortemente caracterizada pela procura externa. A

Figura permite ainda constatar que quando há crescimento económico, a Região Norte tem um maior aumento percentual quando comparada com Portugal, em contrapartida, quando é afetada pela crise, a mesma tem um maior decréscimo económico em termos percentuais.

Figura 11: Evolução Real do PIB (%)



Fonte: INE e Eurostat de Norte 2020 - Diagnóstico Prospetivo da Região Norte 2014-2020.

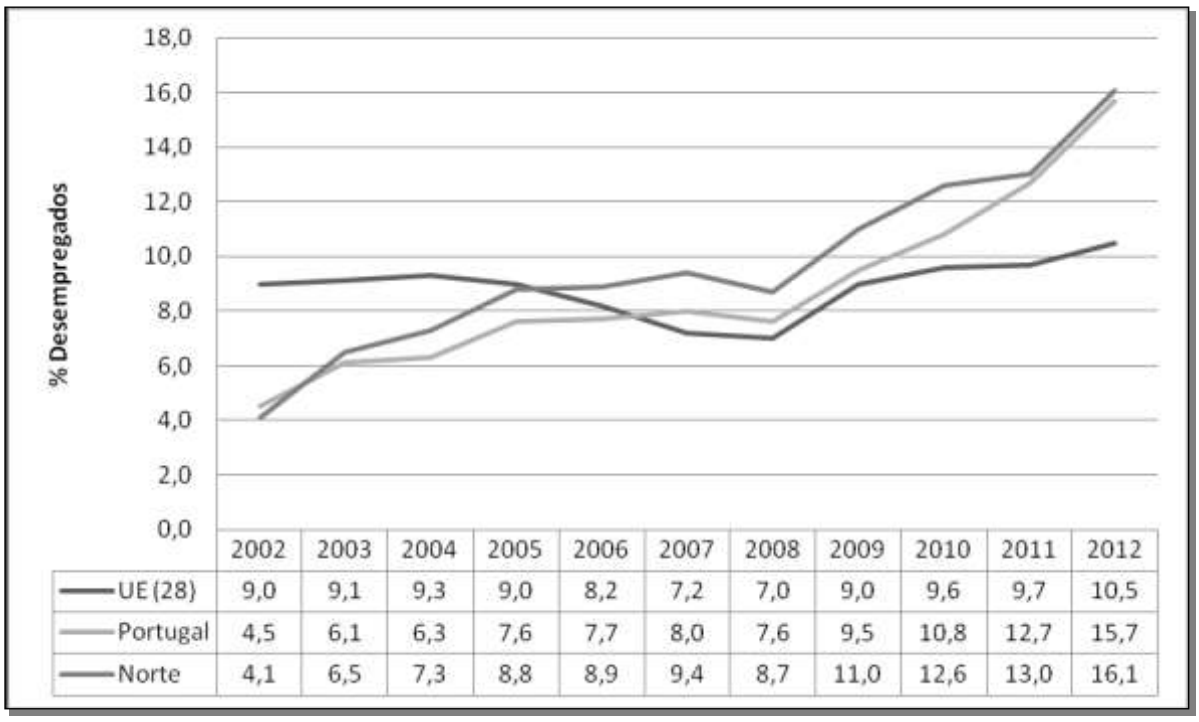
Em suma, a evolução do PIB, tal como demonstra a Figura anterior, representa a sustentabilidade económica da região, bem como a capacidade da mesma para ultrapassar as flutuações dos mercados. A representação gráfica permite ainda constatar que a economia da Região Norte adaptou-se às adversidades, e, após as crises económicas de 2002-2003 e de 2008-2009, a recuperação económica do país foi fortemente impulsionada pelo crescimento económico da Região Norte. Uma das razões prende-se essencialmente com a modernização e inovação de muitas empresas, bem como do aumento do investimento em investigação e desenvolvimento.

3.3.2 Emprego e Empregabilidade

A taxa de emprego de uma região, espelha muitas vezes a real situação económica em que a mesma se encontra. Neste sentido, e ao longo deste ponto, será analisado o nível de emprego e desemprego da Região Norte, avaliando a capacidade da mesma gerar postos de trabalho.

Na viragem do milénio, a Região Norte e o país viviam uma situação confortável em termos de mercado de trabalho. Nos anos de 2002 e 2003, sentiu-se uma recessão que provocou o desaparecimento de 31 mil postos de trabalho. Tal recessão levou a que a Região Norte passasse de 4,1% de população desempregada para 6,5%, para nunca mais recuperar ao longo dos anos seguintes. Muito embora nos anos 2004 a 2006 e em 2008, o país e a Região Norte terem recuperado ligeiramente, nunca mais a percentagem de população desempregada voltou aos níveis do milénio anterior. No ano de 2008, a taxa de emprego dos residentes de 20 a 64 anos, tinha caído para 71% e a taxa de desemprego situava-se em 8,7%.

Figura 12: Taxa de Desemprego (%)



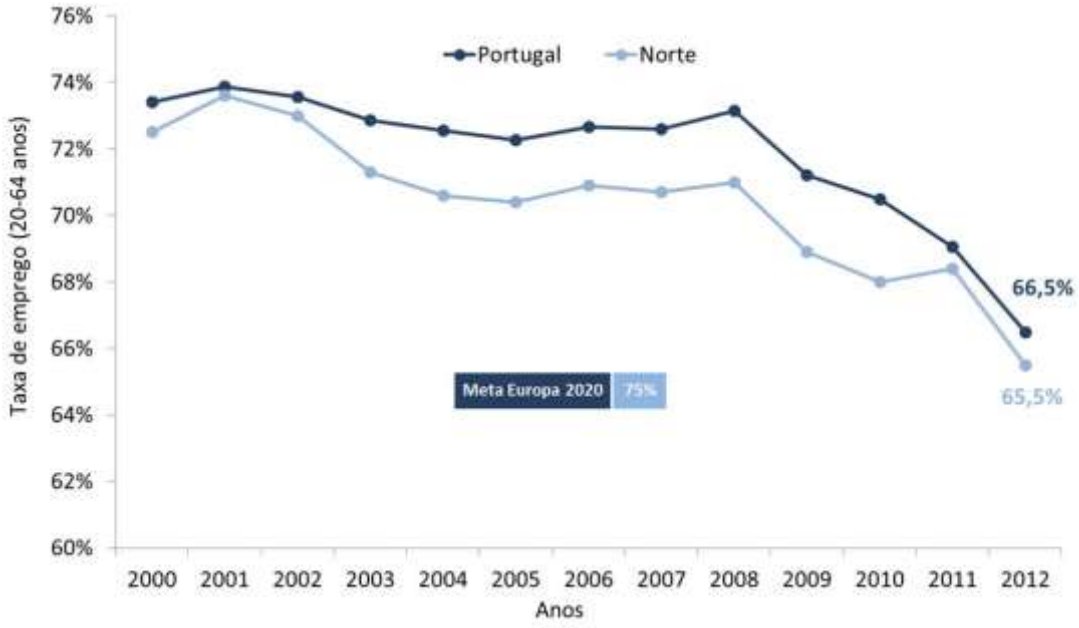
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
UE (28)	9,0	9,1	9,3	9,0	8,2	7,2	7,0	9,0	9,6	9,7	10,5
Portugal	4,5	6,1	6,3	7,6	7,7	8,0	7,6	9,5	10,8	12,7	15,7
Norte	4,1	6,5	7,3	8,8	8,9	9,4	8,7	11,0	12,6	13,0	16,1

Fonte: Eurostat

A análise da figura anterior permite constatar que a maior quebra se deu a partir de 2009, resultado de sucessivas crises, da crise financeira internacional à crise das dívidas soberanas, levando a que a economia da Região Norte se ressentisse, levando ao aumento da taxa de desemprego. Pode-se ainda verificar que a situação sempre foi mais grave na Região Norte quando comparada com o resto do país. Até 2004, o país e a Região Norte sempre tiveram uma taxa de desemprego inferior à União Europeia a 28, começando a aumentar de forma gradual ao longo dos anos seguintes.

Entre 2008 e 2012, a Região Norte sofreu uma perda de 157 mil postos de trabalho, levando a um aumento da taxa de desemprego de 8,7% em 2008 a quase o dobro, 16,1% em 2012. Neste período, a taxa de emprego para a população entre os 20 e 64 anos, recuou para 65,5%. O caso mais grave deu-se na população mais jovem, entre os 15 e 24 anos, cuja taxa de desemprego atingiu 32,8% em 2012.

Figura 13: Taxa de Emprego 20-64 anos



Fonte: Eurostat

É possível verificar através da figura 13, uma aproximação na taxa de emprego entre a Região Norte e Portugal a partir de 2011, tal como antes de 2001 se tinha verificado. Nos anos posteriores a 2001, houve uma crescente divergência na situação de empregabilidade entre a Região Norte e Portugal, tal como mostra a figura anterior.

Os desempregados de longa duração são uma preocupação na Região Norte. Em 2012, 56,7% dos desempregados encontravam-se sem emprego há mais de um ano e 35% encontravam-se sem emprego há mais de dois anos.

A evolução da produtividade das empresas como demonstra o crescimento económico, não é condição suficiente para o crescimento do emprego na Região Norte. Tal facto vem comprovar que o setor macroeconómico tem vindo a se desenvolver, requisitando para isso de menos mão de obra, na medida em que são feitos investimentos em novas tecnologias. Este dado permite ainda comprovar que, o facto da região ter um contínuo

crescimento na produtividade maior do que a média nacional, com o fim da crise económica, esta sairá mais reforçada e competitiva. Tal senário permite constatar que esta terá um sector industrial mais capaz de competir com os mercados internacionais, podendo por induzir o crescimento económico.

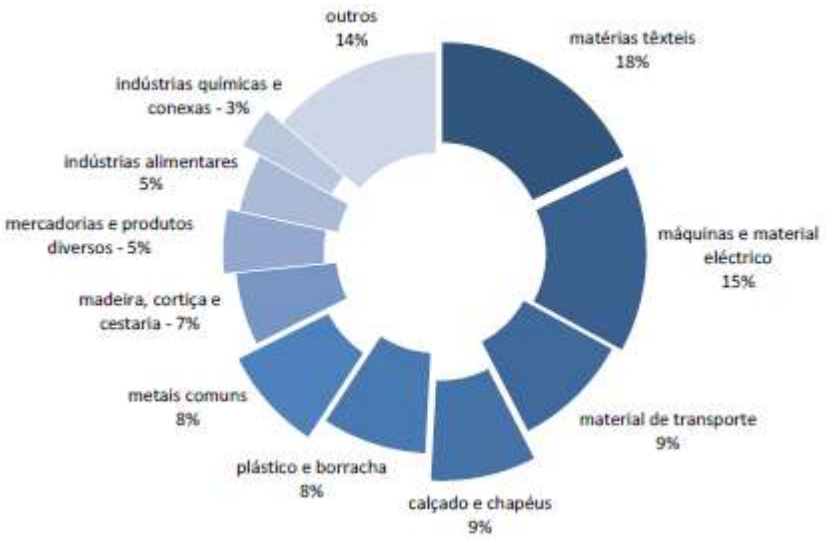
3.3.3 Principais Setores de Atividade Industrial

A Região Norte caracteriza-se essencialmente pelo seu setor industrial, e pelo peso do mesmo na economia de Portugal. Em 2013 o seu peso nas exportações nacionais representava aproximadamente 36%. A sua importância nas exportações nacionais representava em 2004 cerca de 41%, tendo nos anos seguintes reduzido e mantido entre os 36% e 37% aproximadamente.

Sendo uma região com forte orientação exportadora, tendo em 2013 exportado cerca de 17 mil milhões de euros em bens, contribuiu para o PIB nacional na ordem dos 28%. È portanto a região com maior intensidade exportadora. A Região Norte tem, no entanto, um grande potencial de crescimento, uma vez que, apenas 13% das cerca de 115 mil PME (Pequenas e Médias Empresas) exportam.

A Figura seguinte elucida a estrutura das exportações internacionais da Região Norte no ano 2011, revelando a respetiva especialização produtiva.

Figura 14: Exportações da Região Norte por Produtos (2011)



Fonte: INE

A indústria têxtil e de vestuário, as máquinas e material elétrico, os materiais de transporte, em especial as peças automóveis, o calçado, os plásticos e borrachas e os metais comuns, representavam em 2011, perto de dois terços das exportações de bens da Região Norte.

Entre 2005 e 2011, a indústria do têxtil e vestuário perdeu importância relativa, passando de 25% para 18% aproximadamente. O setor das máquinas e equipamentos, também teve uma diminuição relativa, passado de 21% para 15% aproximadamente, em contrapartida, os peso relativo das exportações peças automóveis, cresceu, passando de 5,8% para 9%, dos plásticos e borrachas (de 5,6% para 8,2%) e dos metais comuns (de 6,6% para 8,2%).

A procura incessante por melhor capital humano no que à relação qualidade-custo diz respeito, tem vindo a que nos últimos anos se tenha verificado uma maior atração de investimento direto estrangeiro. Segundo o Censos 2011, 13,5% (498859 habitantes na Região Norte) da população residente na Região Norte tinha atingido um nível de escolaridade de ensino superior. Tal fenómeno, levou a que, por falta de emprego especializado ou até mesmo em busca de melhores condições, muito deste capital humano tivesse emigrado nos anos seguintes. A taxa de analfabetismo recuou, tendo no mesmo período atingido a taxa de 5%.

Os principais setores da indústria do Norte que procuraram o investimento no estrangeiro cresceu, em especial em áreas como a construção civil, a agroalimentar e as empresas de grande distribuição. Muito deste capital de investimento seguiu para países emergentes e com grande potencial de crescimento, como Angola e Moçambique e até mesmo o Leste europeu.

Com o aumento do nível de escolaridade dos seus habitantes e dependendo muito de Políticas de Investigação e Desenvolvimento e Cooperação entre setores empresariais, a Região Norte poderá ser um grande atrativo para a industria internacional. A carência de conexões internacionais e o pouco investimento em conexões regionais, poderão limitar a competitividade internacional e regional, no processo de internacionalização industrial.

É de relevo consolidar as principais plataformas de transporte e logística para uma maior internacionalização da Região Norte. Neste sentido, devem ser feitos investimentos no num renovado porto de Leixões, responsável por 25% das exportações internacionais, o contínuo investimento no AFSC à mediada que este vai aumentando a sua capacidade na

exportação de bens, como também passageiros. As conexões rodoferroviárias quer seja a nível nacional entre Lisboa e Porto, como também Porto a Vigo, carecem de investimento, pelo que um investimento, tendo em vista a futura Rede Transeuropeia de Transportes, é essencial[13].

O Porto, ocupa o terceiro lugar na lista das dez cidades mais atrativas do sul da Europa para o investimento estrangeiro, segundo o estudo "Cidades e Regiões Europeias do Futuro 2014/15", publicado na revista FDI (*Foreign Direct Investment*) do Financial Times. Uma das razões deve-se, segundo a Associação Comercial do Porto, ao aumento da oferta de voos diretos para novos destinos ser fundamental para a dinamização dos negócios da Região, não apenas na vertente do turismo, mas também no âmbito do aumento das exportações e da captação de investimento.

O setor de atividade com maior crescimento e grande importância na economia da Região Norte e em Portugal, é o Turismo, seguidamente explorado.

3.3.4 Turismo

O sector do Turismo tem demonstrado grande potencial, tendo crescido tanto no Norte como um pouco por todo o país. Na Região Norte, a atratividade é muito vasta, indo desde paisagens e locais sossegados, para turistas que procuram uma fuga à rotina e stress urbanos, museus e monumentos repletos de grande significado histórico, arquitetura moderna, oferta cultural e gastronomia variada, bem como o reconhecimento internacional da sua produção vinícola.

O transporte desempenha um papel importante na construção e desenvolvimento de novas atrações, bem como, no crescimento sustentado das já existentes. A presença de meios de transporte capazes e bem desenvolvidos, têm o potencial de transformar centros de interesse turístico desaparecidos, em prósperos locais atrativos para muitos turistas (Stephen Page, 2009).

Segundo a Associação Comercial do Porto, cerca de 60% dos visitantes chegaram à cidade pelo AFSC, e para isso contribuiu a existência de um aeroporto com capacidade instalada, com boas acessibilidades, com uma área de influência que se estende à Galiza, com um número elevado de ligações diretas a destinos relevantes. A Associação do Eixo Atlântico

[13] Norte 2020 - Diagnóstico Prospetivo da Região Norte 2014-2020.

do Noroeste Peninsular confirma que as condições e serviços do aeroporto, contribuem para o aumento de utentes e desta forma para um incremento ao nível turístico, sobretudo no norte de Portugal e até mesmo na Galiza.

A globalização e o investimento em campanhas de Marketing, bem como o desenvolvimento aeroportuário que se tem feito nos últimos anos no AFSC, têm levado a Região Norte, bem como os seus produtos, a constantes reconhecimentos internacionais de qualidade. Este fenómeno tem, do ponto de vista turístico, levado a um aumento significativo na procura.

Segundo Stephen Page (2009), a uma escala global, grande parte da procura por turismo e viagens entre regiões, é dominada pelos grandes centros urbanos. Tal cenário acontece na Região Norte, onde a cidade do Porto, tem vindo a ser alvo de forte procura turística. Este fenómeno, levou a que o Porto e Douro tenham sido reconhecidos como uma das melhores regiões para visitar em 2013, divulgado pela CNN relativamente ao site *Lonely Planet's*. *A European Consumers Choice* elegeu o Porto como Melhor Destino Europeu 2014, fruto da campanha de promoção externa em mercados estratégicos, realizado pelo Turismo do Porto e Norte de Portugal.

Segundo a Associação Comercial do Porto, existe uma relação de reciprocidade entre a cidade e os operadores aéreos no que toca a estratégias promocionais. A cidade tem, por si, capacidade de atrair a oferta de ligações diretas e a estas, por seu turno, interessa promover o destino Porto. Também a Associação do Eixo Atlântico e do Noroeste Peninsular, sempre que esta edita algum guia turístico, disponibiliza um determino número ao aeroporto, para que este seja distribuído gratuitamente.

A principal atratividade pelo Porto e Norte de Portugal está diretamente relacionada com a sua atratividade natural (31,1%), seguindo-se os baixos preços e a gastronomia, bem como o Vale do Douro[14]. Uma das empresas que mais tem dinamizado o Vale do Douro foi a Douro Azul, através de passeios fluviais pelo Douro vinhateiro, promovendo a região e o produto internacionalmente.

A relação entre a cidade do Porto e o AFSC, por intermédio das suas associações, foi alvo de análise ao longo deste estudo. As conclusões retiradas levaram a que não se verifique

[14] Análise efetuada e publicada pelo Turismo do Porto e Norte de Portugal referente ao segundo semestre de 2013.

uma relação institucionalizada entre as associações e o aeroporto. O Turismo do Porto e Norte de Portugal tem sim uma relação com o AFSC, através dos estudos conjuntos e das sucessivas campanhas de Marketing realizadas. O interesse é mútuo e todos dependem uns dos outros para o crescimento, defendendo-se publicamente, tal como foi o caso da Associação Comercial do Porto em relação à privatização da ANA. A maior cooperação entre as instituições pode levar ao crescimento sustentado conjunto, pelo que é vital que se criem elos de comunicação entre todos os interessados.

Um estudo publicado pelo Turismo do Porto e Norte de Portugal relativamente ao segundo semestre de 2013, permite a análise do perfil do turista da Região Norte. Os resultados demonstram que os turistas que visitaram o Porto e Norte de Portugal, o fizeram maioritariamente por lazer e férias (40,6%), seguindo-se a visita a familiares e amigos (31,5%) e o turismo de negócios (25,2%), para reuniões de negócios/trabalho. A relação com o semestre homólogo de 2012, revela um ligeiro aumento do turismo de férias e negócios.

A chegada de companhias *Low-cost* ao AFSC, levou a um crescimento no transporte de passageiros, beneficiando com isso o turismo. O Turismo do Porto e Norte de Portugal revela que, os turistas de negócios viajam preferencialmente na TAP, ao passo que os turistas em férias têm como preferência a *Ryanair* e a TAP. O fenómeno *Low-cost*, em que o passageiro é responsável por toda a organização da viagem, sendo necessária a compra online, tem crescido um pouco por toda a Europa. As companhias LCC praticam tarifas muito baixas quando comparadas com a FCC, o que para o mercado de turismo de férias é fundamental. Neste sentido a Região Norte de Portugal saiu beneficiada com a operação de companhias *Low-cost* no AFSC, como são exemplo disso a *Ryanair* e *Easyjet*.

O crescimento tecnológico e o acesso à internet, faz deste meio de comunicação o principal responsável pelo reconhecimento do Porto e Norte de Portugal como destino turístico (64,6% dos turistas utilizaram a internet para a obtenção de informação). Esta situação vem beneficiar também as companhias LCC que praticam a venda de bilhetes via online. As LCC não dispõem de balcões de atendimento, quando muito, têm um dispositivo de venda de bilhetes no próprio aeroporto, tal como acontece no AFSC pela *Ryanair*.

A Associação do Turismo e Norte de Portugal revela que dois terços dos turistas afirmam que já tinham visitado a região. Esta situação acontece, pois grande parte dos turistas

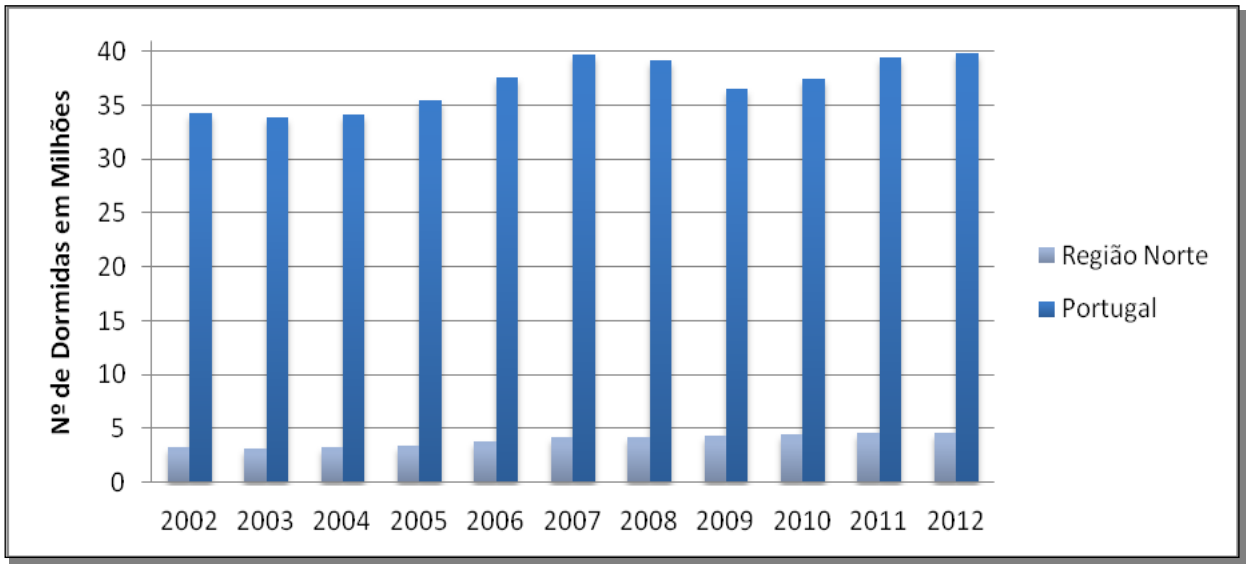
vem em visita a familiares e amigos, sendo que os turistas em férias estiveram maioritariamente pela primeira vez na Região Norte.

Relativamente à origem da procura, esta tem predominância em turistas estrangeiros provenientes essencialmente de França e Espanha, com cerca de 53% de quota de mercado. A Suíça é também, segundo a vertente de visita a familiares e amigos, a segunda com maior quota de mercado (16,6%), só suplantada pela França (51,7%). Este facto, tem relação direta com a concentração de comunidades portuguesas existentes no estrangeiro ser maior nestes dois países. No que diz respeito ao turismo de negócios, este é dominado pela Espanha com 26,6%, seguindo-se a França com 20,7%.

A cidade do Porto, segundo a Associação Comercial do Porto, tem procurado apostar num turismo de maior distância, com turistas provenientes de países mais longínquos. Uma das razões deve-se à longa estadia e ao maior poder de compra por parte destes. Há um conjunto de novas potências que antes eram destinos turísticos e hoje são emissores de turistas, tais como a Rússia, o Brasil, os países africanos, entre outros.

O Porto tem crescido claramente acima da taxa de crescimento média do turismo no Continente e no Norte (que foi de 1,7%) entre 2008 e 2012 e consigo a Região Norte, tal como comprova a Figura seguinte.

Figura 15: Dormidas em Estabelecimentos Hoteleiros



Fonte: INE

A análise da Figura 15 permite verificar a evolução do número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros comparativamente entre Portugal e a Região Norte.

Pela análise da mesma, é possível aferir que a Taxa de Crescimento Médio Anual (TCMA) em dormidas em estabelecimentos hoteleiros, entre a Região Norte e Portugal no seu todo é significativamente diferente. A TCMA em dormidas em estabelecimentos hoteleiros de Portugal entre os anos 2002 a 2012, foi de 1,59%[15], ao passo que na Região Norte foi de 3,46%. Isto significa que houve crescimento, não tendo sido constante ao longo dos anos, tal como mostra a Figura 15.

No ano de 2012 registou-se o pico máximo no número de dormidas em Portugal, ao passo que na Região Norte este deu-se em 2011. Em termos de crescimento, na Região Norte, teve o seu auge entre 2005 e 2006, tendo crescido 11%, enquanto em Portugal este deu-se nos anos seguintes (2006-2007), tendo crescido 5,8%. Portugal teve em 2002, 34 208 968 dormidas em estabelecimentos hoteleiros para em 2012 chegar às 39 764 527, ou seja teve um crescimento de 14%. Na Região Note também houve crescimento, no entanto este foi mais acentuado em termos percentuais, tendo entre 2002 e 2012 crescido aproximadamente 28%.

A crise económica de 2009 fez-se sentir mais em Portugal do que na Região Norte, no que ao turismo diz respeito. Neste ano, Portugal teve uma variação negativa de 7%, tendo perdido 2 770 869 dormidas entre 2008 e 2009. Na Região Norte houve crescimento de 0,4%. Pode-se daqui concluir que a Região Norte foi mais resiliente à crise quando comparada com Portugal, no entanto, a mesma teve uma variação negativa muito residual entre 2011 e 2012 (-0,06%) e Portugal cresceu, tendo este sido também muito ténue (+0,8%).

As dormidas em estabelecimentos hoteleiros permitem concluir a evolução do Turismo. Neste sentido, é possível verificar que o crescimento do Turismo na Região Norte evoluiu mais significativamente na Região Norte do que em Portugal no seu todo.

[15] Dados analisados segundo a Tabela da Figura 15. Foram analisadas as vertentes de Taxa de Crescimento Médio Anual, Máximos e Mínimos.

CAPITULO IV

O Aeroporto Francisco Sá Carneiro

Segundo Kenneth Button (2010), os aeroportos sempre desempenharam um papel importante no mundo permitindo que as economias, quer seja a nível nacional, como regional, atingissem o seu potencial. Neste sentido, o AFSC desempenha também ele na Região Norte um importante papel de desenvolvimento regional, que ao longo deste Capítulo será analisado.

Neste Capítulo, será efetuado um *Case Study* ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro. O quinto Capítulo inicia com uma descrição do aeroporto, sua envolvência e factos históricos. Seguidamente serão descritos os projetos de desenvolvimento aeroportuário muito importantes para o crescimento do mesmo. Sendo um aeroporto moderno, o AFSC é reconhecido internacionalmente, e, como tal, serão descritos os prémios internacionais, muito importantes tanto para o aeroporto como para a imagem que transmite da Região em que está inserido.

Os *Stakeholders* são a parte interessada e essencial na gestão e operação aeroportuária. Serão analisados os *Stakeholders* e reconhecido todo o seu valor no sucesso do AFSC. O transporte de passageiros e de carga é a essência de todo o aeroporto, portanto, será analisado o crescimento no transporte de passageiros e mercadorias.

A grande evolução no AFSC deu-se devido à liberalização do transporte aéreo europeu e ao aparecimento do conceito *Low-cost*. Uma das grandes companhias aéreas a operar no mesmo e que de momento detém a maior quota de mercado é a *Ryanair*, e, como tal, será estudada a sua influência no mesmo.

4.1 O Aeroporto Francisco Sá Carneiro

O Aeroporto Francisco Sá Carneiro localizado a Norte de Portugal continental, pertence a um sistema de transportes aéreos nacionais compostos pelo Aeroporto da Portela em Lisboa e o Aeroporto de Faro a Sul, todos geridos por uma entidade central, a ANA Aeroportos. Assume-se, pela sua posição geográfica como um dos mais importantes aeroportos nacionais e do Noroeste Peninsular, contribuindo para o desenvolvimento da Região Norte, bem como toda a sua envolvente.

O AFSC é também designado como Aeroporto do Porto, situado na zona do Grande Porto, mais especificamente na Maia, lugar de Pedras Rubras (localização do terminal de

passageiros), nome pelo qual foi conhecido até à bem pouco tempo. A designação de Pedras Rubras vem desde o tempo da sua inauguração em 1945, quando a cidade do Porto era servida pelo aeródromo militar de Espinho.

Nesta época, o transporte aéreo era apenas orientado para a alta sociedade, não estando, por isso, ao alcance de toda a população. Com o passar dos anos e fruto da evolução tecnológica, a qualidade de vida das pessoas melhorou, passando o transporte aéreo a ter mais passageiros. Devido a tal facto, em 1975 deram-se os primeiros investimentos em infraestruturas aeroportuárias no AFSC. Ao ser inaugurada a nova aerogare em 1990, o Aeroporto de Pedras Rubras passou a ser denominado de Aeroporto Francisco Sá Carneiro, em homenagem ao Primeiro-Ministro Francisco Sá Carneiro, falecido em 1980 num desastre de avião.

Comparativamente com o transporte ferroviário, o qual tem a necessidade de construção e manutenção de extensas linhas férreas, o sistema aeroportuário é relativamente mais barato, do ponto de vista económico. A tendência de dar o nome ao aeroporto, torna-o também atrativo do ponto de vista político (Button, 2010). A Figura 16, ilustra o AFSC e o seu conceito de intermodalidade e evolução em infraestruturas aeroportuárias.

Figura 16: Aeroporto Francisco Sá Carneiro



Fonte: ANA

O forte investimento em infraestruturas aeroportuárias no AFSC teve os seus resultados, como provam os mais variados prémios que tem vindo a acumular com o decorrer dos anos. Contudo, este é um aeroporto novo e moderno, pelo que, o contínuo investimento em infraestruturas aeroportuárias é necessário, para que se mantenha a operacionalidade e este acompanhe a evolução da aviação mundial.

Segundo Postorino (2010), a escolha para se iniciar uma viagem, a partir de um aeroporto, depende de muitos fatores, tais como acessibilidade, infraestruturas, serviços aéreos e rotas oferecidas. A acessibilidade depende das conexões terrestres disponíveis numa região, ao passo que os outros fatores dependem das características aeroportuárias e serviços prestados pelas companhias aéreas.

O termo intermodalidade nos transportes, muito presente nos aeroportos mais evoluídos da Europa e do Mundo, permite ao AFSC ser servido por um sistema de transportes variado e bastante eficaz. Este sistema é composto pelo metro do Porto que liga a cidade do Porto ao AFSC, encurtando assim a distância entre o aeroporto e o centro da cidade.

O transporte rodoviário é também recente, quer seja por transportes rodoviários regulares, quer seja também pelas estradas que ligam o aeroporto aos mais diversos pontos da Região Norte, da Galiza e da Região Centro e Sul através da autoestrada A1. No que concerne a transportes regulares rodoviários, existe uma ligação entre o AFSC e a cidade de Vigo, proporcionada diariamente através de autocarros. O novo porto marítimo de passageiros de Leixões, que se encontra em fase de construção, permitirá que este conceito de intermodalidade se alastre a novos horizontes.

O transporte fluvial, através da Douro Azul, permite que este seja um aeroporto atrativo, para aqueles passageiros que queiram conhecer o rio Douro e toda a sua envolvente. Esta empresa tem tirado grande partido das potencialidades aeroportuárias, uma vez que tem crescido e expandido o seu negócio à alta sociedade, através de campanhas de marketing internacional.

A capacidade de processamento de passageiros e mercadorias tem vindo a evoluir com o passar dos anos no AFSC. Atualmente o aeroporto processa mais de 6 milhões de passageiros, para um total de 65 destinos, operados regularmente por 17 companhias aéreas. A evolução de tráfego anual no aeroporto leva a que se criem projetos de desenvolvimento, os quais serão explorados seguidamente.

4.1.1 Projetos de Desenvolvimento Aeroportuário (Visão de Futuro)

Quando em 2006 foram processados 3,4 milhões de passageiros e em 2013 mais de 6 milhões, foi possível constatar a evolução de tráfego no AFSC em tão curto prazo de tempo. Neste sentido, o aeroporto foi projetado para poder ser facilmente expandido e capaz de acompanhar a evolução dos tempos no mundo aeronáutico.

Através do *Master Plan* do AFSC, descrito ao longo do Plano Diretor do AFSC, é possível analisar os cenários de desenvolvimento do aeroporto. Os estágios de desenvolvimento previstos, correspondem à atualização da capacidade atual do aeroporto até ao limite de capacidade máximo.

O limite máximo de capacidade de processamento de passageiros encontra-se nos 15 milhões de passageiros anuais. Este limite foi calculado tendo em conta as condicionantes inultrapassáveis da envolvente externa, e as próprias limitações de funcionalidade do sistema aeroportuário (Plano Diretor do AFSC, 2007).

Os planos de desenvolvimento do AFSC contemplam cinco estágios de desenvolvimento de infraestruturas. A situação atual, demonstrada na Figura 17, tem capacidade para 20 movimentos por hora e capacidade de estacionamento para 40 lugares, sendo que 35 são para aeronaves de passageiros e 5 para carga.

Figura 17: Plano de Desenvolvimento para 6 milhões de passageiros/ano



Fonte: Plano Diretor do AFSC

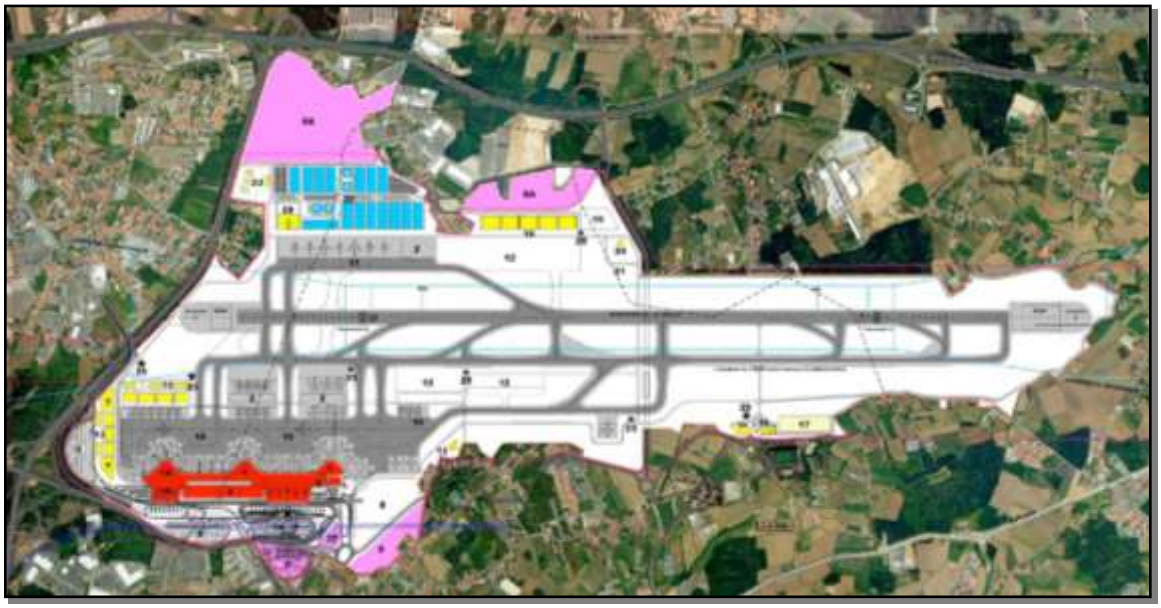
O cenário que já se encontra em fase de desenvolvimento para 6 milhões de passageiros anuais prevê o prolongamento dos caminhos de circulação, o qual irá permitir o processamento de 29 movimentos por hora, a ampliação do Centro Logístico de Carga Aérea (CLCA) e o aumento da capacidade para estacionamento automóvel.

O cenário de desenvolvimento para 9 milhões de passageiros por ano prevê atualização da pista e do caminho de rolagem para um processamento de 40 movimentos por hora, a expansão do CLCA de 5 para 7 posições, por forma a aumentar o processamento de carga aérea, obras de relocalização da estação de radar, reforço de equipamentos do terminal de passageiros e ampliação do terminal de bagagem de partidas.

Os cenários de 11 para 12 a 15 milhões de passageiros anuais, passam pela expansão de estacionamento de aeronaves para 54 posições, ampliação do terminal de passageiros, relocalização da torres de controlo de tráfego aéreo, ampliação da capacidade de estacionamento automóvel, bem como reforço da capacidade da atividade de rent-a-car e relocalização e ampliação das áreas técnicas de apoio e das instalações de catering.

A Figura 18 ilustra os planos de desenvolvimento aeroportuário previstos para o AFSC aquando do processamento de 15 milhões de passageiros.

Figura 18: Plano de Desenvolvimento para 15 milhões de passageiros/ano



Fonte: Plano Diretor do AFSC

4.1.2 AFSC, Valor Reconhecido Internacionalmente

O AFSC, fruto do seu elevado desempenho nas mais variadas áreas, tem sido alvo do reconhecimento internacional pela qualidade das suas instalações e dos seus serviços. Este valor é relativamente importante para a Região Norte, uma vez que, o aeroporto é muitas vezes a primeira e a última imagem que fica para um visitante de uma região.

O contínuo investimento em infraestruturas e campanhas de marketing torna-se importante tanto para o aeroporto, como para a sua região. Os prémios de reconhecimento internacional, vêm nesse sentido acentuar a atração que poderá advir.

Em 2006, a *European Convention for Constructional Steelwork* (ECCS) distinguiu o terminal de passageiros do AFSC na categoria de melhor obra portuguesa em aço. Foi ainda premiado como o terceiro melhor aeroporto da Europa e terceiro melhor aeroporto na sua classe (menos de 5 milhões);

Em 2007, foi considerado o melhor aeroporto da Europa e o terceiro a nível mundial na categoria de menos de 5 milhões de passageiros;

Em 2008, é classificado como o melhor dos aeroportos do Noroeste Peninsular (à frente de Vigo, Santiago e Corunha, processando mais passageiros do que o somatório dos três), oitavo a nível europeu em passageiros, quinto em volume de carga transportada e sétimo nos movimentos anuais;

Em 2009, é uma vez mais agraciado com o terceiro lugar na categoria de melhor aeroporto da Europa até 5 milhões de passageiros;

Em 2010, é considerado o décimo melhor aeroporto do mundo pelo site edreams.com[16], o quinto a nível mundial na categoria de dois a cinco milhões de passageiros e o segundo a nível europeu (distinções pela ACI);

Em 2011, 2013 é uma vez mais distinguido pela ACI[17] como sendo o terceiro melhor aeroporto europeu.

[16] Artigo do Jornal de Notícias publicado em 27-01-2011

[17] ACI é a única associação profissional mundial de operadores aeroportuários. Esta associação representa 450 aeroportos de 44 países, cujos movimentos ultrapassam 1,6 mil milhões de passageiros anuais.

4.1.3 Identificação dos Principais *Stakeholders*

A ANA Aeroportos de Portugal, é desde 14 de Abril de 2014 detida a 100% pela *VINCI Concessions* Portugal, SGPS, consórcio francês especializado na gestão aeroportuária. Por sua vez, a ANA SA, detém a totalidade dos capitais da ANAM (ANA Aeroportos da Madeira) e *Portway* (Ver Anexo 8).

A indústria aérea é dominada por um conjunto de alianças, criadas a partir da necessidade de expansão de novas rotas e aumento de lucros. Atualmente existem três grandes alianças, de entre elas identificam-se a *Star Alliance, Skyteam* e *One World*. À exceção da *Skyteam*, todas as outras estão diretamente representadas no AFSC.

A *Star Alliance* está representada no AFSC pela TAP Portugal, a *Lufthansa* e a *Swiss International* e a *One World* pela *Iberia* e *Air Nostrum*. Todas estas alianças representam o segmento FCC. Companhias tais como a *Sata*, *Luxair* e *Aigle Azur*, entre outras, não pertencem a nenhuma aliança, mas também operam no AFSC segundo o conceito FCC. A companhia aérea TAP Portugal é a que, segundo o segmento FCC, maior quota de mercado detém, com 27,6%, operando para 18 destinos a partir do AFSC (ANA, 2014).

Os voos Charter também têm significado no AFSC, operando com maior regularidade nos períodos de Verão e Natal, através da *White*, *Air Europa*, *Air Transat*, *Spanair*, *Tunisair*, *Iberworld*, *Hifly*, entre outros.

Companhias aéreas a operar no AFSC e que cada vez mais têm significado no transporte aéreo, são as LCC *Ryanair, Air Berlim, Easyjet, Transavia, Vueling* e *Flybe*. A LCC *Ryanair* é a companhia aérea que detém a maior quota do mercado de transporte aéreo, com 37,8%, sendo também a companhia com maior número de rotas, operando para 38 destinos, a partir do AFSC. O segmento LCC, tem no AFSC a maior quota de mercado com mais de metade dos transporte de passageiros[18].

O transporte de carga tem crescido no AFSC, através do crescimento do mercado exportador nacional e dos fortes investimentos em infraestruturas aeroportuárias. Dotado de um moderno Centro Logístico de Carga Aérea com capacidade instalada de 60.000 toneladas de carga por ano, este centro vem solidificar a posição do AFSC como referência no Noroeste Peninsular. Companhias dedicadas ao transporte de carga e que operam no Aeroporto do Porto são a TAP Cargo, *DHL Express*, *Fedex*, *TNT Airways* e *Lufthansa Cargo*.

[18] Dados recolhidos no site da ANA.

O transporte aéreo e o sistema aeroportuário, dependem em grande parte da eficácia das empresas de handling, neste sentido, o AFSC tem recebido bastantes distinções no que a satisfação dos passageiros diz respeito. A *Portway* e a *Groundforce* são as empresas de handling que operam no AFSC, responsáveis para que cerca de 90% dos voos tenham esperas inferiores a 20 minutos no que a desembarque de bagagens diz respeito e menos de 30 minutos de espera relativas a *Check in.*

Um aeroporto moderno integrado segundo a filosofia de gestão defendida por John Kasarda (2008), em que seguindo um modelo de Cidade Aeroportuária, um aeroporto é muito mais que infraestruturas aeronáuticas e seus serviços. Os aeroportos mundiais desenvolveram nos últimos anos infraestruturas não-aeronáuticas, serviços e outros modos de faturação. Neste sentido, os aeroportos pretendem ainda mais incrementar o impacto económico e comercial dos aeroportos, muito além das suas imediações.

Também o AFSC desenvolveu infraestruturas para o setor não aviação, destacando-se os parques de estacionamento, negócio rent-a-car, placards de publicidade e áreas comerciais compostas de lojas, unidades de restauração, bancos, entre outros. O aeroporto é ainda composto por um hotel de duas estrelas com 80 quartos.

4.1.4 Procura - Evolução do Tráfego de Passageiros

O AFSC é segundo a classificação da União Europeia, um aeroporto Nacional, uma vez que o número de passageiros transportados se situa entre os cinco e os dez milhões por ano. Tendo superado a fasquia dos 5 milhões de passageiros transportados em 2010, houve a necessidade de se fazer fortes investimentos em infraestruturas aeroportuárias, tal como referido anteriormente. As previsões internacionais de tráfego aéreo, apontam para um crescimento exponencial no transporte aéreo, ao qual o AFSC já está preparado, como demonstram os projetos em novas infraestruturas.

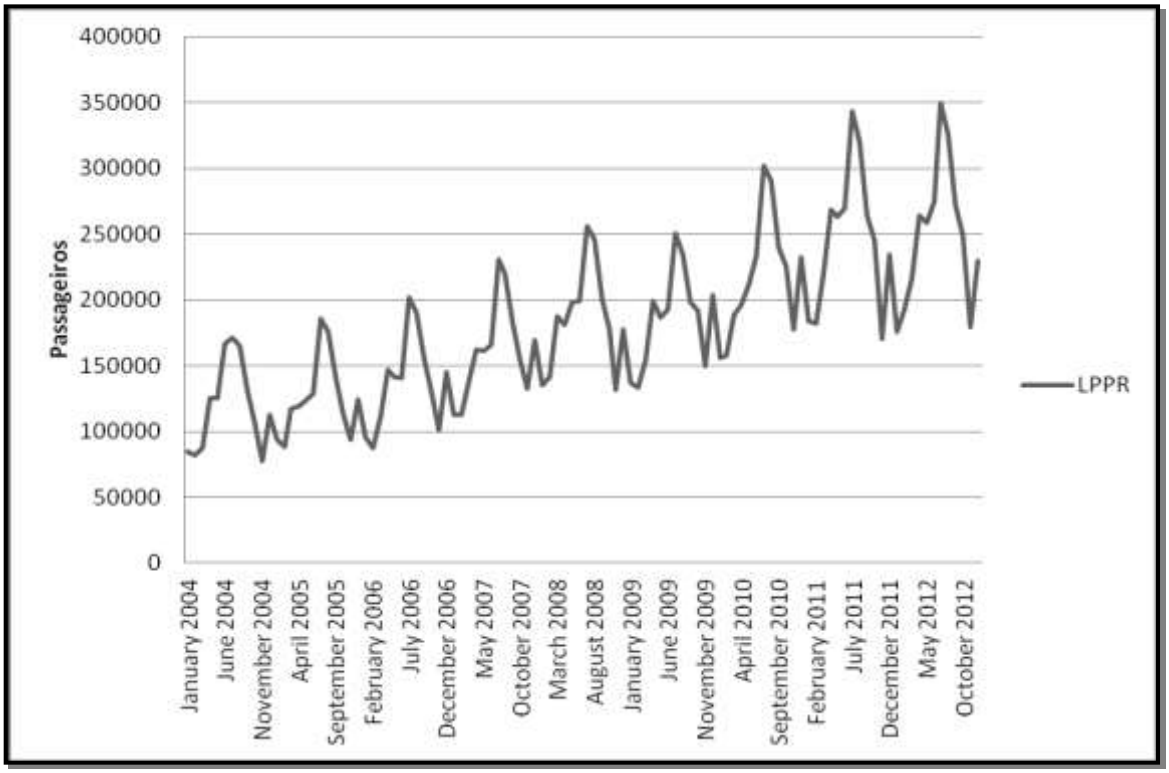
É considerado o aeroporto com maior densidade de tráfego do Noroeste Peninsular, tendo em 2008 ultrapassado o processamento de passageiros comparativamente com os aeroportos da Galiza. Foi em 2008 que o AFSC ultrapassou a soma do processamento de passageiros nos aeroportos da Galiza, em mais 224 mil passageiros anuais que os demais. Desde então, o AFSC adotou uma posição de domínio no Noroeste Peninsular. (Ver Anexo 9).

Fruto da crise económica mundial de 2009, o tráfego de passageiros diminuiu em Portugal como também em Espanha. A retoma deu-se nos anos seguintes, tendo em 2010 o AFSC processado mais de 5 milhões de passageiros, para em 2011 ultrapassar os 6 milhões. A evolução do AFSC foi tal que, em 2005, o aeroporto processava cerca de 3 milhões de passageiros anuais, para 6 anos depois ter duplicado o tráfego de passageiros para mais de 6 milhões anuais.

A posição do AFSC no processamento de passageiros anuais em Portugal, tem evoluído ao longo dos anos. No ano 2000, representava 16,8% dos passageiros processados anualmente em Portugal, tendo nos anos seguintes recuado significativamente. De 2007 para 2008, houve uma grande evolução, passando de 16% para 18%, e ao longo dos anos seguintes evoluiu constantemente a sua posição relativa a Portugal. Em 2011, o AFSC representava mais de 21% do processamento de passageiros anuais em Portugal, segundo dados do Eurostat.

A figura 19 permite ter uma noção da evolução do processamento de passageiros desembarcados no AFSC (LPPR[19]). Este cenário é importante para a Região Norte, uma vez que grande parte desta procura se destina à mesma.

Figura 19: Passageiros Desembarcados no AFSC



Fonte: Eurostat

[19] LPPR - Identificação ICAO do Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

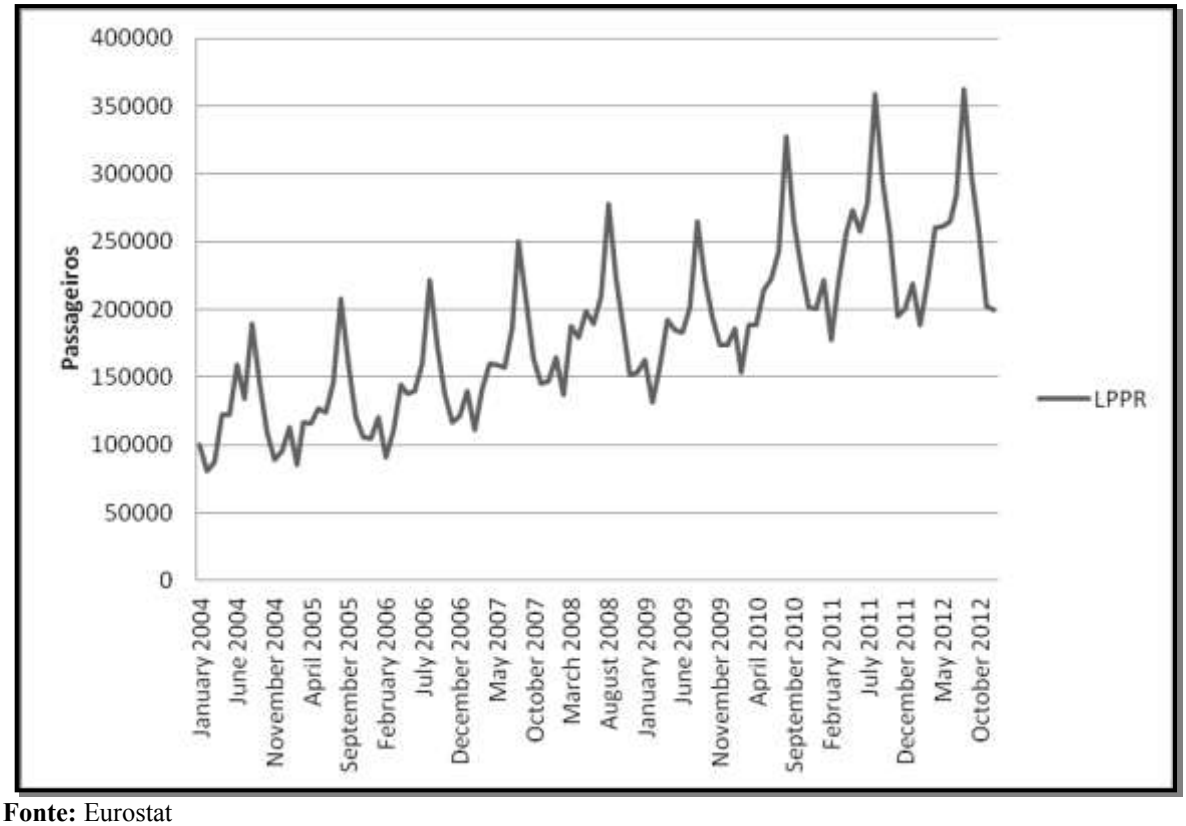
A análise da figura anterior relativa ao número de passageiros desembarcado no AFSC, permite verificar a constante evolução do mesmo. A evolução demonstrada anteriormente é uma evolução mensal, onde é possível discernir os períodos de maior tendência de tráfego. É então possível verificar que os meses correspondentes ao Verão são os que maior procura têm no AFSC, em especial o mês de Julho. Também na época natalícia, a procura atinge um pico de crescimento, no entanto de menor intensidade quando comparado com o Verão.

Em julho de 2012, foi quando se deu o maior pico de desembarque de passageiros no AFSC, na ordem dos 349.283 passageiros. O AFSC teve de 2004 a 2012 uma procura média de desembarque de passageiros mensais na ordem dos 194.048.

Os dados revelam que o aeroporto teve um crescimento constante, podendo-se no entanto, verificar um forte declínio no ano de 2009. O ano seguinte foi de recuperação e com um crescimento bastante substancial, tendo em julho, o seu pico máximo, desembarcado cerca de 301.541 passageiros. O AFSC teve relativamente ao desembarque de passageiros, uma Taxa de Crescimento Médio Anual na ordem dos 9,8%.

A figura seguinte permite avaliar a evolução mensal no embarque de passageiros.

Figura 20: Passageiros Embarcados no AFSC



Fonte: Eurostat

A figura 20 retrata a evolução de passageiros embarcados no AFSC, numa escala mensal retirado do Eurostat. O embarque de passageiros tem uma relação direta com o poder económico dos mesmos, no entanto, o volume de passageiros relativo ao PIB, sempre foi superior a 100 em Portugal[20]. A chegada do segmento *Low-cost* a Portugal e ao Porto em particular, veio permitir o embarque e as experiências aéreas a muitas famílias que, até então não tinham tido oportunidade para tal.

O AFSC tem uma procura no embarque de passageiros sazonal, tal como se tinha verificado com o desembarque. A maior procura para embarque diz respeito ao mês de Agosto, o que em muitos casos corresponde ao fim das férias de muitas famílias que vieram passar o Verão a Portugal. Ao se comparar a procura relativa ao embarque com o desembarque, pode-se verificar que a maior tendência de desembarque corresponde a Julho e embarque a Agosto.

A Região Norte é também uma região com forte tendência emigratória, pelo que esta explicação se aplica na perfeição. Muitas famílias de origem portuguesa encontram-se emigradas no estrangeiro e procuram o Verão para visitar os seus familiares. A atratividade da Região Norte, tendo na cidade do Porto a sua referência, foi nos últimos anos alvo de fortes destaques na imprensa internacional como destino a visitar. Daqui se depreende o crescimento do Turismo na Região Norte, tendo no AFSC como intermediário de ligação aérea.

É também de salientar os picos de tráfego relativos aos meses correspondentes à Páscoa, como sendo de forte procura. Esta tendência tem vindo a aumentar ao longo dos anos, muito devido ao efeito da operação de companhias como a *Ryanair* e *Easyjet* no AFSC.

O embarque de passageiros no AFSC teve um crescimento constante ao longo dos últimos anos, havendo tal como no desembarque, uma forte redução em 2009. No ano de 2010, a situação melhorou tendo embarcado 2.619.393 passageiros no AFSC, valor superior ao ano anterior à crise económica mundial (2008). O AFSC teve uma Taxa de Crescimento Médio Anual de 9,94%, muito próxima da taxa relativa ao desembarque.

De 2012 para 2013, houve uma variação positiva de 5,3% no processamento de passageiros no AFSC, passando a ser processados 6.372.801 passageiros, tal como evidencia o mais recente Relatório e Contas de 2013. Também o movimento de aeronaves teve uma

[20] Volume de passageiros transportados relativos ao PIB, tendo como referência a União Europeia a 27 em 2002 correspondente a 100. Estes dados foram recolhidos do Eurostat e disponíveis em Anexo.

variação positiva de 1%, relativamente ao ano anterior, passando a ser processadas 58.384 aeronaves.

È possível concluir que o AFSC é um aeroporto de procura sazonal, com picos de tráfego máximo nos meses de Julho e Agosto. Existem também picos de procura nos meses correspondentes às festividades, tais como Páscoa ou Natal e Passagem de Ano.

4.1.5 Procura - Evolução do Transporte de Mercadorias

O transporte de mercadorias por meios aéreos assume, cada vez mais, uma importância relativa no fluxo de bens. No ano 2000, cerca de um terço do transporte aéreo mundial efetuado pelas companhias aéreas, teve como objetivo o transporte de mercadorias e correio. Esta tendência tem vindo a crescer anualmente.

Segundo Doganis (2010), o transporte de mercadorias, efetuado por meios aéreos, tem predominância para longas distâncias, onde o tempo de entrega é crucial. No que diz respeito ao transporte de mercadorias no mercado doméstico, o mesmo perde relevo para o transporte terrestre, onde os meios de comunicação rodoviário e ferroviário são mais competitivos.

Dotado de um recente Centro Logístico de Carga Aérea (CLCA) com capacidade para cerca de 60.000 toneladas por ano, o AFSC pretende solidificar a sua posição de referência no Noroeste Peninsular. Tal como refere a ANA, este Centro Logístico de Carga Aérea, foi concebido para potenciar a intermodalidade no transporte de carga.

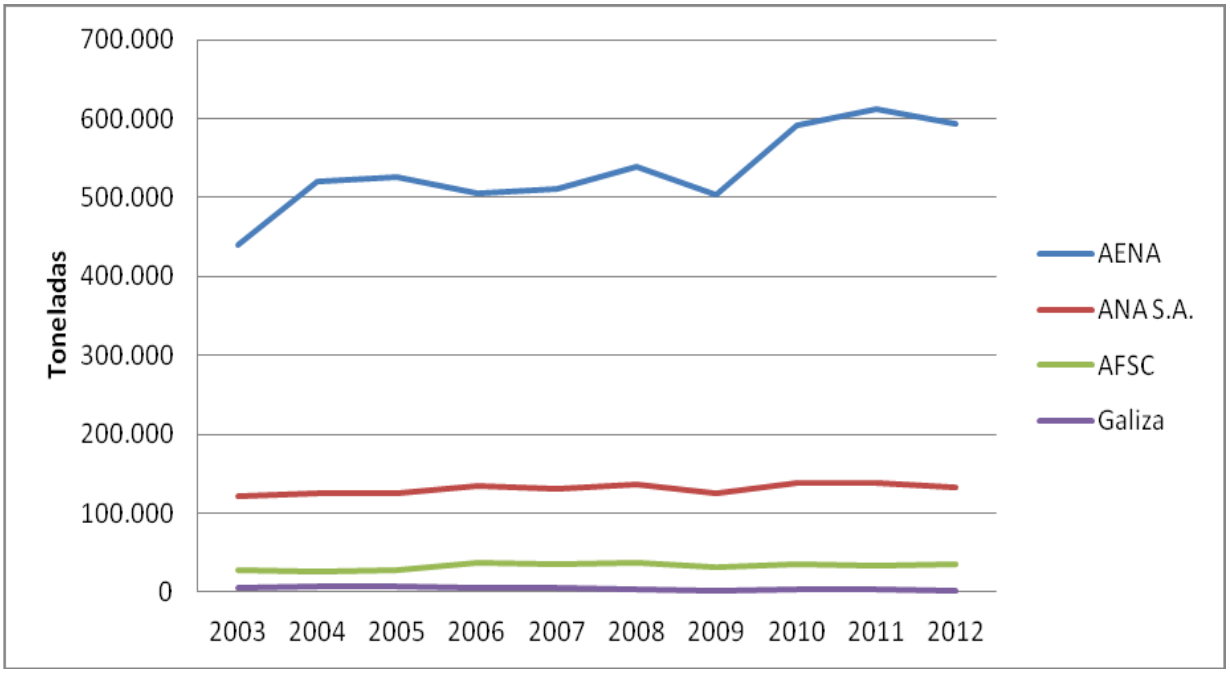
O transporte de mercadorias no AFSC, bem como nos maiores aeroportos mundiais, é caracterizado essencialmente pelo transporte de bens que necessitem uma entrega no mais curto espaço de tempo. Neste sentido, o AFSC é intermediário no transporte de coleções da Zara. Muitas vezes esta empresa necessita que o seu produto chegue ao destino ainda a tempo das coleções relativas a cada estação, o que partindo de outro meio de transporte, como por exemplo, o marítimo, demoraria bastante tempo a atingir o seu destino.

O transporte de correio por via aérea, assumiu nos últimos anos uma significativa revolução no AFSC. Em 2006 foram processados no AFSC cerca de 546 toneladas de correio, tendo em 2011 regredido para as 383 toneladas. Tal cenário representou uma quebra de cerca de 30% neste modelo de transporte de correio no AFSC. Esta redução no transporte de correio

por via aérea, regrediu também em todos os aeroportos nacionais, com uma redução global de cerca de 14% entre os anos de 2006 a 2011.

A figura 21 permite analisar o volume de transporte de mercadorias, comparativamente entre a ANA S.A., que engloba todos os aeroportos nacionais, a AENA, que engloba os aeroportos espanhóis, o AFSC e os três maiores aeroportos da Galiza respetivamente. Os dados seguintes têm em conta bens embarcados e desembarcados. Os dados relativos à ANA S.A. e AFSC tiveram como fonte a ANA, ao passo que os dados da AENA e Galiza foram recolhidos do Eurostat.

Figura 21: Transporte Aéreo de Mercadorias



Fonte: ANA e Eurostat

A análise da Figura 21, permite tirar diversas conclusões. De entre elas, a evolução do transporte aéreo de mercadorias tem evoluído de uma forma não tão constante como seria de esperar nos aeroportos portugueses, quando comparado com os aeroportos espanhóis. O facto dos investimentos em infraestruturas aeroportuárias no AFSC ser bastante recente poderá levar algum tempo a que o mercado se adapte.

A análise da Figura anterior permite constatar que o pico máximo de transporte de mercadorias processadas no somatório dos aeroportos nacionais, teve o seu máximo em 2010, contrariando a tendência dos últimos anos. No caso português, esta evolução foi mais ligeira, com uma variação positiva de 11,3%, comparativamente com o espanhol, que teve uma

variação positiva de 17,7%. Esse ano foi posterior à crise económica mundial, e, como resposta, houve uma maior exportação em termos globais efetuada por Portugal e Espanha, o que para o transporte aéreo significou uma maior procura. Este crescimento de 2010 foi, em Portugal, também ele impulsionado pelo AFSC que conseguiu crescer 8,9%.

A aposta no modelo de transporte aéreo de mercadorias em Portugal tem sido muito ténue, com uma taxa de crescimento médio anual entre 2004 e 2012 de 1,04%, ao passo que em Espanha esse crescimento foi de 3,72%. Curiosamente, a Região da Galiza teve uma regressão de 6,75% e a Região Norte cresceu 3,11%. Este facto é justificado pelas grandes transportadores terem investido e baseado a sua operação no AFSC em detrimento dos aeroportos da Galiza.

A transportadora DHL investiu em infraestruturas de transporte de mercadorias no AFSC, no ano de 2012, através de um novo terminal de carga, por forma a aumentar a operacionalidade da atividade. O investimento em infraestruturas de transporte de mercadorias aéreas foi feito muito recentemente no AFSC, pelo que se esperam dados futuros mais animadores para este segmento de transporte.

O ano de 2006, significou para o AFSC um ano de viragem, em termos de transporte aéreo de mercadorias, uma vez que teve um crescimento de 34%, levando nesse mesmo ano a que os aeroportos da Galiza tenham contrariado o crescimento para -25%. Desde então, o AFSC assumiu uma posição de liderança de crescimento no Noroeste Peninsular.

4.2 *Catchment Area* do AFSC

A *catchment area* de um aeroporto pode ser definida segundo o ponto de vista geográfico, como sendo a área que contém todos os potenciais utilizadores e passageiros de um dado aeroporto. Do ponto de vista de procura, a *catchment area* de um aeroporto pode ser definida como o número de passageiros processados pelo mesmo, onde as suas origens podem ser identificadas numa determinada área, cujas dimensões dependem das características do próprio aeroporto (Postorino, 2010).

De todos os aeroportos que competem a nível nacional e na Galiza, o AFSC é o que dispõe de maior *catchment area*, ou, área de influência. Considerando toda a população

residente num raio de até 90 minutos de distância, o mesmo tem um potencial de 3,8 milhões de passageiros.

A sua *catchment area* é caraterizada pelo património histórico e de tradições muito fortes, tendo no Porto, Guimarães, Douro e Foz Coa, o património mundial da UNESCO. A cidade do Porto tem forte capacidade turística, proporcionando aos seus visitantes Tours, através dos autocarros *Sightseein*g, um turismo ativo com visitas a caves do vinho do Porto, visitas a monumentos históricos, etc. A linha costeira das praias do Atlântico, a Gastronomia e os vinho, os eventos tradicionais, o clima ameno, o investimento em novas acessibilidades, entre outros, são fortes atrativos turísticos que beneficiam a relação AFSC e Região Norte.

O AFSC e a sua *catchment area* têm vindo a crescer, fruto dos fortes investimentos em infraestruturas, através de novas estradas, comboios e ligações metro ao aeroporto, mais eficazes. A Região de Trás-os-Montes não é servida por nenhum aeroporto, muito embora os voos periódicos efetuados no passado pela Aerovip através do aeródromo de Bragança, contudo apenas a nível nacional. Neste sentido, pode-se englobar a Região de Trás-os-Montes na *catchment area* do AFSC, tendo como limite a fronteira com Espanha[21].

A tabela 3 permite comparar a população residente na *catchment area* de cada um dos aeroportos vizinhos e que competem entre si.

Tabela 3: População na *Catchment Area*

Aeroportos	População			
	30 min.	60 min.	90 min.	120 min.
Porto	1.379.923	2.900.487	3.823.865	5.459.387
Lisboa	2.363.470	3.069.997	3.431.570	4.226.235
Vigo	533.705	1.072.714	1.465.738	
Santiago	172.716	1.406.375	1.728.388	
Corunha	366.608	868.620	1.559.166	

Fonte: Plano Diretor do AFSC

A análise da tabela anterior permite constatar que o AFSC tem a maior população abrangente, no entanto, apenas a uma distância de 120 minutos. A curta distância, o Aeroporto de Lisboa é o que abrange mais população, justificada pela população residente na zona metropolitana da capital ser a maior do país. Apenas a partir de uma distância de 90

[21] Dados provenientes do Plano Diretor do AFSC.

minutos é que o AFSC se demarca do de Lisboa em termos de população abrangente. Tal facto deve-se à densidade populacional residente na Região Norte ser a maior do país.

Da Tabela anterior foi possível criar as isócronas a 90 minutos dos 5 principais aeroportos, ilustradas na Figura 22.

Figura 22: Isócronas a 90 minutos dos 5 Aeroportos



Fonte: Plano Diretor do AFSC

A análise da Figura 22 permite constatar que as *catchment areas* de Lisboa e Corunha não intercetam a do Porto. Em contrapartida e fruto da proximidade à fronteira com Espanha, as *catchment areas* dos aeroportos de Santiago e Vigo intercetam a do Porto, sendo que a do Aeroporto de Vigo é mais significativa. A *catchment area* do Aeroporto de Vigo

chega mesmo à cidade do Porto, onde o AFSC está localizado, acontecendo o mesmo entre este último e a cidade de Vigo.

A *catchment area* de um aeroporto tem um impacto importante na situação financeira de um aeroporto. Aeroportos localizados em *catchment areas* bastantes densas em termos populacionais, e cuja população está empregada com salários médios ou acima da média e que esses sectores de atividade requeiram viagens de negócios, têm necessariamente um impacto positivo nas finanças de um aeroporto (Postorino, 2010).

Entre o AFSC e Aeroporto de Vigo existem acordos de operação aérea e de rotas.

4.3 Liberalização do Espaço Aéreo e sua importância para o AFSC e Região Norte

Uma das medidas que caracterizam o crescimento aéreo, e grande responsável pela liberalização do espaço aéreo, foi o projeto "*Open Skies*". Este projeto afetou inicialmente países do Norte e Centro da Europa, tendo muito mais tarde chegado ao mercado português.

Vários entraves surgiram com o aparecimento deste conceito, em que muitos deles se prendem com valores políticos de cada país. A aviação comercial é muitas vezes caracterizada pelas cores e as bandeiras que os seus aviões possuem. Isto, levou a que muitos Estados assumissem uma posição de controlo das suas companhias. Os Estados, ao assumirem este controlo, levaram a que de tudo se fizesse para proteger os seus bens, ao colocarem entraves à entrada de outras companhias no seu espaço aéreo.

O projeto "*Open Skies*", veio propor medidas que beneficiariam os Estados através da liberalização dos serviços aéreos. A implementação destas mediadas veio levar ao surgimento do modelo de negócio aéreo *Low-cost*. Este tipo de negócio foi desenvolvido inicialmente nos Estados Unidos da América, pela *Southwest Airlines*. No caso europeu, foi a irlandesa *Ryanair* a iniciar este modelo de operação, em 1985 entre a Irlanda e o Reino Unido.

Tendo como sucesso a *Ryanair*, a partir de 1995, surgiram outras companhias do segmento *Low-cost*. Entre 1999 e 2004, o mercado europeu das companhias LCC cresceu significativamente através da *Ryanair* e *Easyjet*.

O Plano Estratégico dos Transportes proposto pelo Governo, vem afirmar a importância do sector *Low-cost*. As companhias *Low-cost* têm um efeito potenciador de novas

rotas, representando um efeito positivo na economia do país, através da criação de emprego direto e indireto, desenvolvimento urbano e criação de um sector empresarial adjacente, e potenciando ainda o turismo.

O transporte aéreo do segmento *Low-cost* em Portugal ocorreu inicialmente em 1995, com o início das operações da *Ryanair* e *Air Berlim*. Dois anos depois, surgiu a *Virgin Express*, sendo que até 2001, eram as únicas LCC a operar em Portugal. Estas LCC operavam essencialmente em rotas não regulares com destino à Alemanha, Irlanda e Bélgica.

Entre os anos de 2002 e 2003, o total dos passageiros transportados pelas LCC representava 4% do tráfego total em Portugal, tendo mesmo duplicado o número de operadores *Low-cost*. Este passageiro tipo, até 2002, era essencialmente proveniente do Reino Unido, Alemanha e Bélgica, e que procurava Portugal e mais especificamente Faro, como destino de férias.

O crescimento das LCC em Portugal deu-se faseadamente. Inicialmente operavam através de rotas não regulares, para depois segmentarem a sua operação em rotas a ser operadas por companhias regulares ou até mesmo charter. Em 2009, a *Ryanair* deu um grande impulso com a criação de bases operacionais a partir de Faro e Porto, para assim desenvolveram a seu modelo de operação *Point-to-Point*. As LCC iniciaram a sua operação em Portugal através de rotas não regulares, para mais tarde desenvolverem a sua atividade no sector regular.

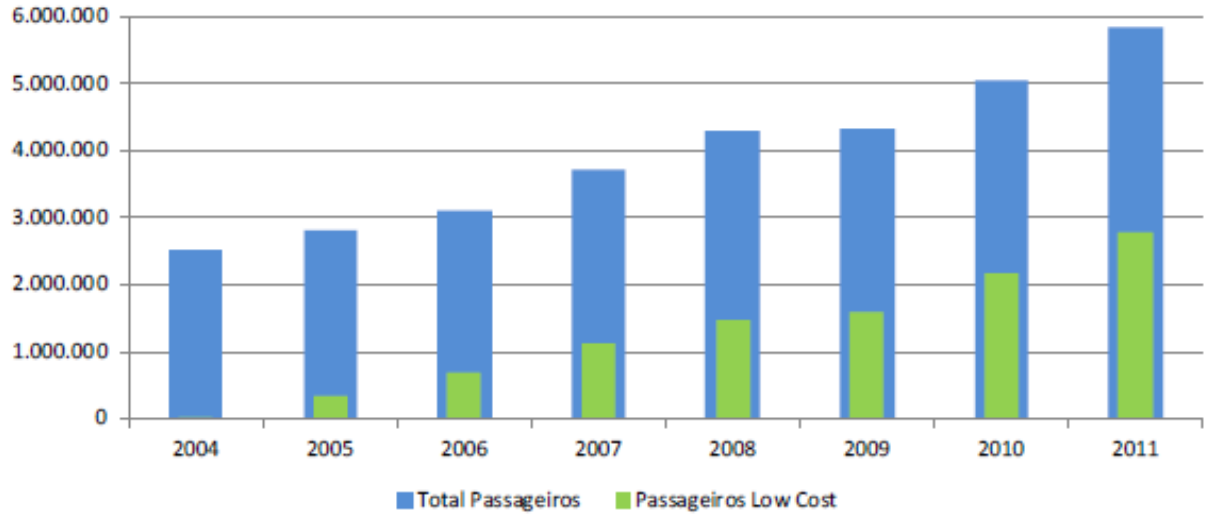
No AFSC, a *Ryanair* sedeou uma das suas bases operacionais em Portugal em 2009, no entanto, já opera esta rota desde 2005. Desde então, a sua influência no transporte de passageiros para e do AFSC tem vindo a crescer gradualmente, representado atualmente cerca de 37,8% da quota de mercado de transporte aéreo de passageiros, ultrapassando a TAP, que representa 27,6%.

Também a *Easyjet*, opera atualmente para 6 destinos europeus, segundo o segmento *Low-cost*. A sua quota de mercado no AFSC situa-se atualmente nos 13%. O mercado de transporte aéreo *Low-cost* assume, no AFSC uma importância significativa, situando-se atualmente em mais de metade da quota de mercado do transporte de passageiros.

O crescimento do segmento LCC no AFSC teve um crescimento gradual e consistente, sendo que em 2004 apenas detinha 0,6% da quota de passageiros, para atualmente

superar os 50%. A companhia que mais se destacou nesta constante evolução e que impulsionou o crescimento do AFSC foi a *Ryanair*. O crescimento do transporte de passageiros foi fortemente impulsionado por todo o segmento LCC, tal como demonstra a Figura seguinte.

Figura 23: Passageiros Regulares Transportados pelas LCC no AFSC 2004/2011



Fonte: INAC, I.P. de Impacto das Transportadoras Aéreas de Baixo Custo no Transporte Aéreo Nacional (1995-2011)

A chegada tardia das LCC ao mercado português e mais especificamente ao AFSC, com voos regulares, revela a influência da posição geográfica e a pequena importância do mercado de transporte aéreo português, no contexto internacional. A sua chegada ao AFSC tem revolucionado por completo o aeroporto em si, como também a Região Norte, que vê com bons olhos o surgimento de novas oportunidades de negócio com a chegada de novos turistas.

As oportunidades de negócio para a Região Norte com o aumento de tráfego no AFSC, fortemente impulsionado pelo tráfego *Low-cost*, são variadas e principalmente turísticas. Algumas empresas têm aproveitado tal facto e direcionado o seu negócio para o turista estrangeiro que procura novas experiências e o contacto com uma nova cultura. O sucesso turístico na cidade do Porto, tem sido, ao longo dos últimos anos evidenciado por toda a imprensa nacional e internacional, tal como revelam os constantes prémios ganhos pela cidade, neste segmento.

É de ressalvar que apesar do AFSC ter a maior *catchment area* de Portugal, 6 milhões de habitantes, este pode estar a evoluir no sentido de se tornar um aeroporto dominado por companhias LCC, o que no contexto internacional, diz respeito a aeroportos secundários. O passageiro tipo das *Low-cost* é caracterizado por ser um turista de curta duração e com salários reduzidos. Muito embora esteja comprovado que este tipo de mercado tenha também passageiros cujo motivo de deslocação seja o trabalho e as viagens de negócios, este cenário indica a fragilidade e a reduzida internacionalização do tecido empresarial da Região Norte de Portugal.

4.3.1 Ryanair

A competição no setor aeronáutico em termos de Marketing é acérrima, e só as companhias com melhores estratégias e metodologias inovadoras, com visão e objetivo conseguirão prevalecer perante as demais. Várias metodologias são adotadas pelas companhias aéreas, desde controlo das suas próprias estratégias de marketing até à contratação de agências externas para a realização das mesmas.

Segundo Forsyth et. al (2007), a *Ryanair* foi a primeira companhia aérea europeia, que pode ser classificada segundo o segmento *Low-cost*. Foi fundada em 1985 na Irlanda pelo empresário Tony Ryan, com o intuito de derrubar o monopólio no mercado por parte da *Aer Lingus* e da *British Airways*. O início de operação da *Ryanair*, deu-se através de uma operação muito similar às companhias tradicionais, contudo, proporcionando tarifas *Low-cost*.

Após uma batalha por tarifas mais baixas com a *Aer Lingus*, a *Ryanair* apresentou custos operacionais bastante elevados, marcando assim uma reviravolta no seu modelo de gestão. Foram adotadas medidas tais como a uniformização dos modelos de aeronaves, passando operar com Boeings 737-200, maior eficiência nas rotas aéreas, serviços de catering passaram a ser cobrados, entre outros.

Figura 24: Ryanair Logo



Fonte: *Ryanair*, 2013

A *Ryanair* foi a primeira companhia aérea a reduzir e até mesmo cessar os seus contratos com agências de viagens. Como estratégia de marketing para alcançar os seus mais diversificados clientes, foi lançado no

ano 2000 o seu primeiro website. Esta medida levou a uma redução enorme nos custos despendidos com agências, funcionários, comissões, etc.

Muitas outras companhias aéreas seguiram o exemplo da *Ryanair* e criaram os seus websites, abdicando de agências de viagens. Tal medida, foi adotada fundamentalmente pelas companhias *Low-cost*, no entanto, as denominadas companhias de bandeira continuam com os seus intermediários de vendas. Esta estratégia é fruto do crescente acesso das pessoas à Internet, funcionando na perfeição.

As despesas aeroportuárias através de taxas de aterragem, taxas de transporte de passageiros, taxas de parqueamento de aeronaves e encargos com o ruído, são reduzidas ao mínimo. A *Ryanair* adota estratégias de redução de custos, através da redução de tempos de espera em aeroportos, com *slot's* mais curtas. Esta companhia oferece ligações *Point-to-Point* ao operar rotas diretas *non-stop*, o que lhe permite reduzir custos inerentes aos voos de ligação, através de transferências de bagagem e assistência aos passageiros em escala. Como a *Ryanair* detém um grande volume de passageiros transportados para o AFSC, esta permite-lhe negociar as tarifas de uma forma mais favorável, comparativamente com outras.

A *Ryanair* assume atualmente cerca de 37,8% da quota de mercado do transporte de passageiros no AFSC, tendo em 2012 transportado mais de 2 milhões de passageiros de e para o Porto. Esta companhia opera para cerca de 38 destinos, por toda a Europa a partir do AFSC. O domínio do tráfego de passageiros no AFSC deu-se a partir de 2011. Foi nesse ano que a *Ryanair* assumiu a liderança no tráfego de passageiros do AFSC, ultrapassando a TAP, que até à data assumia a posição de topo (ver Anexo 12.2).

Apesar do menor número de movimentos efetuados pela *Ryanair* quando comparada com a TAP, esta transporta mais passageiros que a FCC (ver Anexo 12.1). Este facto revela a eficiência da *Ryanair*, uma vez que com menos movimentos consegue transportar mais passageiros, tendo por isso um *load factor* superior. Uma das medidas adotadas pela LCC *Ryanair*, e que leva a uma redução dos custos, passa por transportar o maior número de passageiros por voo.

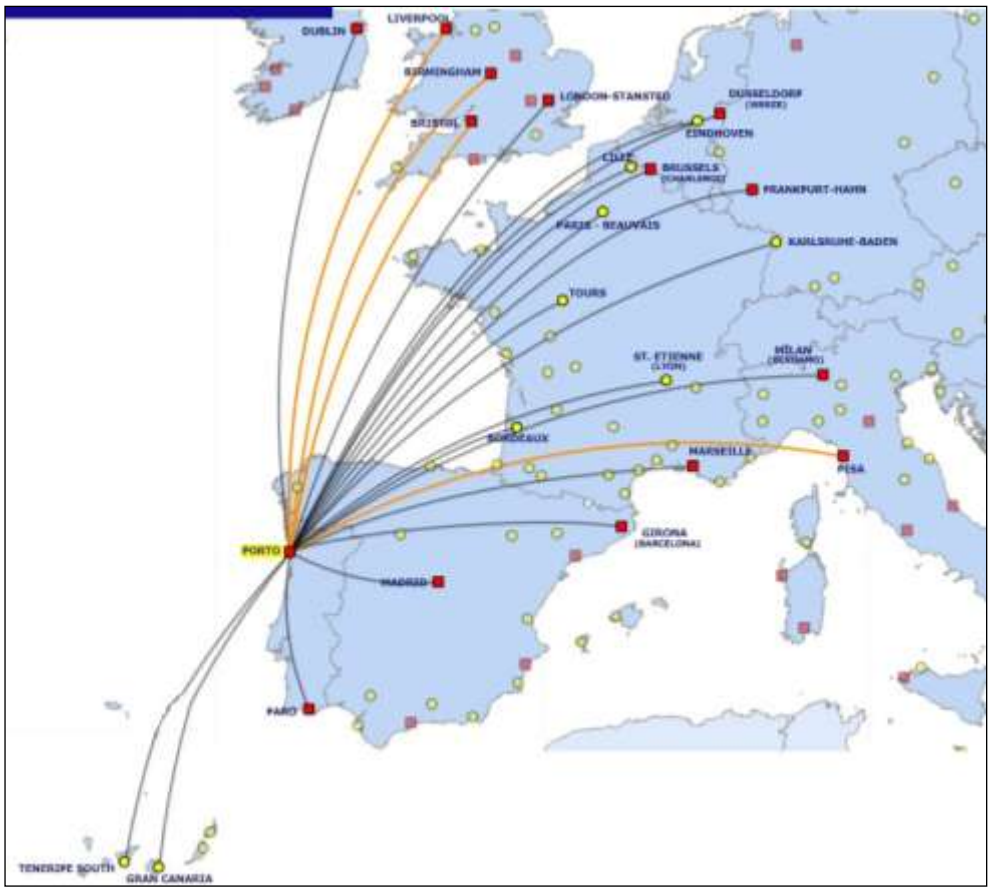
A partir de 2011, a TAP teve uma ligeira queda no tráfego de passageiros, o que por si só não justifica a assunção de liderança tomada pela *Ryanair*. Esta companhia veio trazer um aumento crescente do volume de tráfego no AFSC, bem como novas oportunidades de

negócio para toda a Região Norte de Portugal. Entre os anos de 2010 e 2011, a *Ryanair* teve uma taxa de variação positiva de 37,8% no transporte de passageiros de e para o AFSC.

Muitos estudos apontam a escolha da *Ryanair*, e em geral das companhias LCC, por parte dos passageiros como sendo essencialmente por questões económicas. A promoção de tarifas de baixo custo, leva a que muitos passageiros tenham preferência pelas companhias LCC. Como a *Ryanair* opera num aeroporto principal como é o caso do AFSC, e a curta distância de um grande centro urbano (cidade do Porto), leva a que os passageiros tenham preferência pela mesma, justificando assim o seu sucesso.

A Figura 25 ilustra as rotas efetuadas pela Ryanair a partir do AFSC.

Figura 25: Rotas efetuadas pela Ryanair a partir do AFSC



Fonte: Ryanair, 2013

CAPITULO V

Metodologia

Ao longo deste capítulo será discutida a abordagem metodológica utilizada para a realização da investigação. Este trabalho é baseado na investigação cientifica, a qual consiste no processo de inquérito sistemático que visa fornecer informação para a resolução de um problema, sendo testadas todas as ideias de uma forma rigorosa e pública. Serão abordados vários métodos de investigação científica, tais como estudo de caso, análise de dados e o método da entrevista.

Inicialmente serão abordados os objetivos do estudo, passando-se de seguida para a metodologia adotada, baseando a mesma em autores tais como Yin, Creswell, entre outros.

5.1 Objetivos do estudo

O objetivo final desta dissertação e tal como o tema evidencia, "O Impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Desenvolvimento da Região Norte", passa por avaliar o real impacto do mesmo na Região em que está inserido.

Para a avaliação deste impacto, será necessário dar resposta a algumas variáveis, tais como crescimento económico, através da evolução do PIB da região e do país, densidade populacional, criação de postos de trabalho, evolução do turismo, tráfego de passageiros e mercadorias, entre outros.

O facto de a liberalização do espaço aéreo na Europa ter permitido o acesso a viagens aéreas a pessoas provenientes dos mais variados estratos sociais, teve impacto no AFSC, e, como tal, procura-se verificar o impacto de tal fenómeno na região. Através destas variáveis, poder-se-á dar resposta a várias questões tais como:

- Avaliar o crescimento económico na região e em que medida o AFSC é responsável;

- Em que medida a densidade populacional e o crescimento populacional, com o aumento da qualidade de vida das pessoas, que se tem verificado no últimos anos, tem significado na evolução do tráfego aéreo e por consequência no desenvolvimento regional;

- Qual o impacto do AFSC na criação de postos de trabalho;

- Qual a importância do AFSC no crescimento do tráfego de passageiros e mercadorias;

- Em que medida o AFSC é responsável pela evolução do turismo na Região Norte de Portugal;

- Em que medida a intermodalidade, muito presente na Região Norte, e tendo o AFSC como um dos seus intervenientes, é responsável pela evolução do aeroporto e da Região;

- Qual a importância da liberalização do espaço aéreo europeu, com a criação do conceito LCC, para o AFSC e a Região Norte;

- Qual o efeito imediato da companhia aérea *Ryanair*, na Região Norte e no aumento do número de passageiros processados no AFSC;

- Qual a relação entre o AFSC e as demais Associações da Região.

5.2 Abordagem metodológica

Nesta investigação procura-se verificar o desenvolvimento da Região Norte, quer seja a nível turístico, económico e social, bem como a evolução de tráfego aéreo no AFSC e o seu potencial de empregabilidade, quer seja direta ou indiretamente, através de indústria dependente do mesmo. Para tal, foram analisados dados provenientes das mais variadas fontes, bem como entrevistas às mais variadas instituições, que ao longo deste Capítulo serão descritas. Pretende-se ainda através da metodologia do estudo de caso analisar o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, grande responsável pelo "boom" turístico que se deu na Região Norte.

Nas duas últimas décadas deu-se um aumento significativo nas abordagens metodológicas em investigação, tal como evidencia Creswell (2009). O mesmo autor recomenda ainda que um investigador adote uma visão geral na condução do seu estudo. Esta investigação baseia-se, pois numa multiplicidade de metodologias, adotando os processos de investigação propostos por Creswell, Yin, entre outros, seguidamente descritos.

O investigador ao utilizar uma aproximação quantitativa, irá testar a sua teoria, especificando as suas hipóteses e recolhendo dados que possam suportar ou refutar a mesma. A recolha de dados é feita através de um instrumento que permita a análise estatística dos mesmos bem como a análise das hipóteses (Creswell, 2009). A análise dos dados recolhidos

será feita ao longo do Capítulo 6 e 7, efetuando para tal, análises estatísticas a dados provenientes de fontes posteriormente descritas.

Creswell (2009) afirma que a investigação segundo o método qualitativo, procura dar resposta ao porquê dos fenómenos, segundo o ponto de vista dos participantes. Neste sentido, é intensão desta investigação procurar a opinião dos entrevistados relativamente às hipóteses formuladas.

O método misto proposto por Creswell (2009), foi utilizado como metodologia de investigação. Segundo o mesmo, este engloba tanto dados qualitativos como quantitativos. Este método permite examinar dados segundo múltiplas possibilidades. Pretende-se ao longo desta investigação e adotando a metodologia mista, recolher a opinião dos entrevistados, quando confrontados com os dados quantitativos, relativamente às hipóteses anteriormente definidas.

A presente investigação tem também no estudo de caso uma das metodologias de investigação. O estudo de caso é utilizado como estratégia de pesquisa em várias situações, destacando-se os estudos organizacionais e de gestão, a pesquisa do planeamento regional e municipal, a economia de uma cidade ou região (Yin, 2001), tal como são alvo de estudo desta investigação.

Vários ramos da investigação utilizam o estudo de caso como estratégia de pesquisa, tais como, a psicologia, a sociologia, a ciência política, a administração, o trabalho social e o planeamento (Yin, 1983).

Segundo Coutinho (2003), quase tudo pode ser estudado segundo a metodologia estudo de caso: um indivíduo, um personagem, um pequeno grupo, uma organização, uma comunidade ou até mesmo uma nação.

Ponte define estudo de caso como:

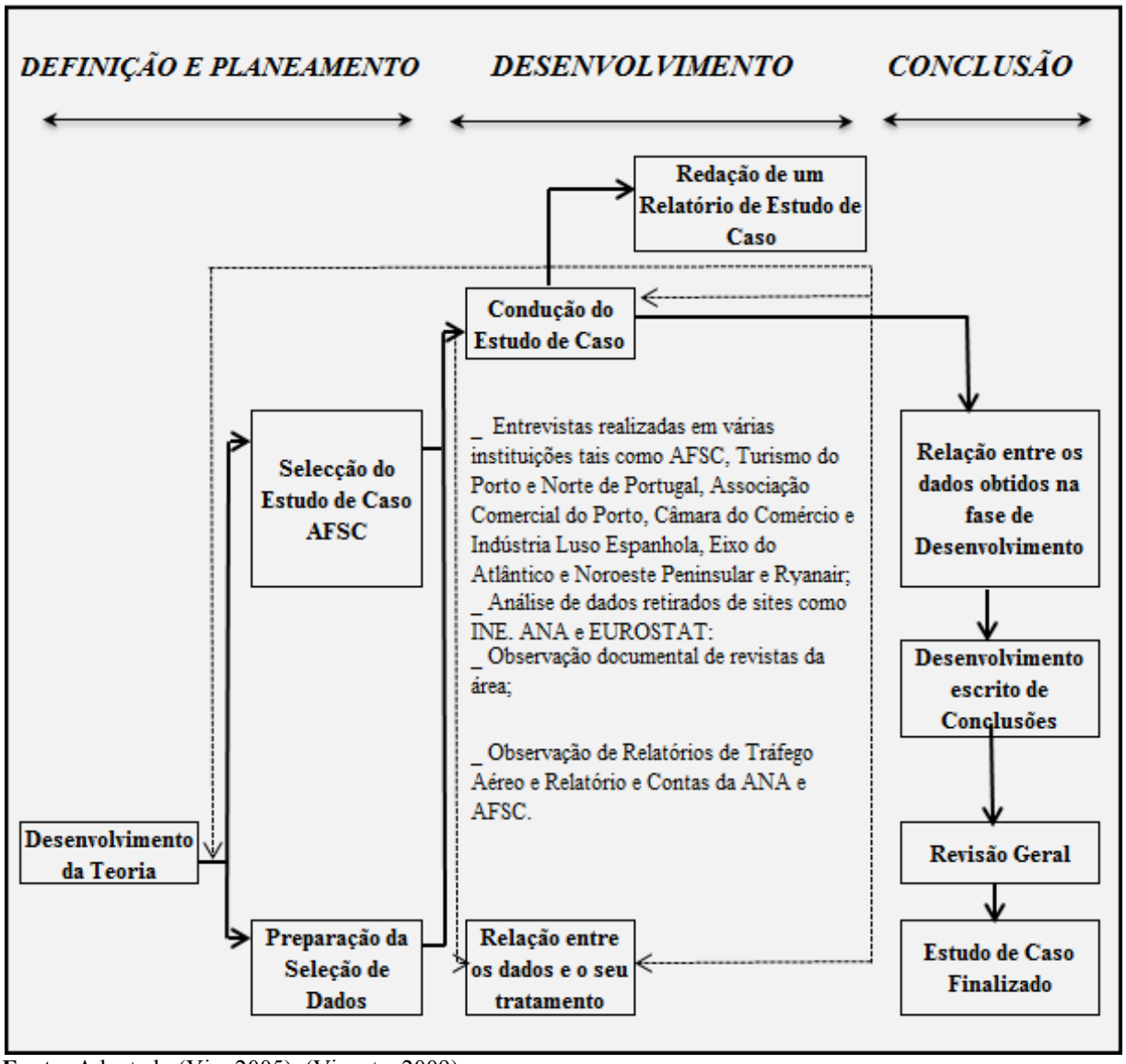
> "É uma investigação que se assume como particularística, isto é, que se debruça deliberadamente sobre uma situação específica que se supõe ser única ou especial, pelo menos em certos aspetos, procurando descobrir a que há nela de mais essencial e característico e, desse modo, contribuir para a compreensão global de um certo fenómeno de interesse." (Ponte, 2006)

Para Yin (2001), um estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenómeno contemporâneo dentro do seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenómeno e o contexto não estão claramente definidos. Um estudo de caso não

pode pois, ser separado de outras técnicas de investigação, tais como análise de dados, observação documental, entrevistas entre outros.

A escolha do estudo de caso como metodologia de investigação, deve-se à necessidade de se analisar profundamente a importância que o AFSC tem na Região Norte, e quais a razões que levaram a que com o decorrer dos anos este se foi tornando um exemplo de sucesso no país e em toda a Europa. A operação da LCC *Ryanair* no AFSC, teve um enorme impacto no desenvolvimento regional e como tal será através da metodologia estudo de caso que se analisarão dados passados, onde se poderá ver a crescente evolução do mesmo, quer seja a nível turístico, económico e social. Seguidamente, resumido na Figura 26 é descrito o Modelo de desenvolvimento da investigação

Figura 26: Modelo de desenvolvimento da Investigação



Fonte: Adaptado (Yin, 2005), (Vicente, 2009)

O processo de Estudo de caso segundo Yin (2005) e Creswell (2009), esquematizado na figura anterior, realizou-se segundo três fases: Definição e Planeamento, Desenvolvimento e Conclusão.

Durante a fase de Definição e Planeamento, procedeu-se ao desenvolvimento da teoria. Nesta fase, após a escolha do tema de investigação (O impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Desenvolvimento da Região Norte), fortemente motivado pela falta de estudos relativo ao mesmo, e ao crescente impacto que este tem na economia, tanto nacional como regional, procedeu-se à revisão da literatura, como forma de se aprofundar o tema. A revisão da literatura foi baseada essencialmente em publicações dos mais conceituados autores da área, tais como Antonín Kazda, Postorino e Kasarda, entre outros, assumindo assim esta investigação uma visão mais virada para o meio aeronáutico.

A etapa da escolha do estudo de caso foi relativa a um dos grandes responsáveis pelo desenvolvimento da Região Norte de Portugal, o Aeroporto Francisco Sá Carneiro. O AFSC foi ao longo dos últimos anos alvo de fortes investimentos em infraestruturas aeroportuárias. Com um conceito moderno de operação aeroportuária, tendo em conta o modelo de cidade aeroportuária defendida por Kasarda (2009), este, fortemente impulsionado pela operação de companhias LCC, teve um crescimento de tráfego exponencial. Neste sentido foi vital a escolha do AFSC por forma a resumir e quantificar a sua importância para a Região Norte de Portugal.

A seleção de dados foi o passo seguinte, onde, através da elaboração das necessidades para a realização da dissertação, se procuraram métodos para a recolha dos dados. Durante esta etapa, selecionaram-se os dados qualitativos e quantitativos, bem como se elaborou uma lista de potenciais entrevistas.

A fase do Desenvolvimento foi a seguinte, onde se procedeu à recolha de dados qualitativos e quantitativos para a condução da investigação. Para tal, foram efetuadas entrevistas junto de entidades tais como: Turismo do Porto e Norte de Portugal, onde se procurou a obtenção de dados relevantes, tais como: Turismo, hotéis disponíveis, quartos ocupados, entre outros. Entrevistou-se ainda a Associação Comercial do Porto, um dos responsáveis pelo AFSC, Câmara do Comércio e Indústria Luso Espanhola, Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular. Com a realização das entrevistas pretendeu-se obter informações e dados

que não eram do conhecimento público, mas que tinham relevo para a obtenção das conclusões.

A recolha de dados procedeu-se mediante a observação documental em revistas e publicações oficiais. Tais publicações foram relatórios de instituições regionais, revistas da área, bem como outras investigações, que de certa forma foram importantes para a recolha de dados quantitativos. A obtenção de dados através de sites tais como INE, EUROSTAT, bem como Relatórios e Contas e Relatórios de Tráfego do AFSC foram importantes para esta fase do Desenvolvimento.

Seguidamente procedeu-se à etapa da relação entre os dados recolhidos e o seu tratamento estatístico, relevante para a fase posterior. A análise à operação da LCC Ryanair no AFSC desenrolou-se ao longo do Capítulo 4, após a redação de um relatório de estudo de caso.

Como forma de finalizar a investigação, elaborou-se a fase da Conclusão. Nesta fase, procedeu-se à redação das conclusões, baseada na relação entre os dados recolhidos. Ainda nesta fase, foi feita uma revisão geral a toda a dissertação antes de dar por finalizada a investigação.

A análise e desenvolvimento das conclusões desta dissertação, foram retiradas através de várias técnicas de investigação defendidas por Yin e Creswell, tais como análise estatísticas dos dados primários e secundários recolhidos, através de entrevistas às mais variadas entidades pertinentes para a investigação e à observação documental, descritas nos próximos subcapítulos.

5.3 Preparação para a Seleção de Dados

Segundo Yin (1994), o uso de múltiplas fontes de evidências deve ser uma realidade em qualquer investigação, uma vez que permite o desenvolvimento da investigação em múltiplas frentes. As conclusões e descobertas retiradas de uma investigação que utiliza este princípio são mais convincentes e apuradas.

Nesta investigação, este princípio foi tido em consideração, pois recolheram-se informações das mais variadas fontes, tais como INE, ANA e EUROSTAT, entrevistas junto

de entidades competentes, entre outros. Os dados recolhidos permitiram comprovar a veracidade das conclusões retiradas, sendo validadas pelas mais variadas fontes de evidência.

Yin defende que a recolha de dados é um processo complexo e que requer treino e preparação por parte do investigador. Todo o trabalho pode ser posto em causa, no caso de uma má preparação. A preparação começa com as habilidades desejadas por parte do investigador. Um bom investigador é capaz de na fase de recolha de dados tirar partido das vantagens que advém no decorrer desta fase. Yin defende ainda que um investigador que não possua as capacidades desejadas deve treinar e desenvolver as mesmas (Yin, 2001).

A fase da entrevista, nesta investigação, levou a uma preparação prévia, onde os tópicos a serem analisados foram escrutinados ao máximo, de forma a tirar partido das respostas dos entrevistados. Foi realizado na sala de aula, junto de colegas e professor, uma entrevista piloto, o que permitiu apurar as questões, bem como treinar todo o processo de entrevista. Esta atividade permitiu ainda, através das opiniões dos colegas, repensar algumas das questões e poder enveredar por outras direções.

Uma Sekaran (2003), descreve na sua publicação *Research Methodology*, que, certos tipos de informação tais como históricos das companhias, poderão ser recolhidos via web site, arquivos, ou outras fontes. Outros tipos de dados tais como políticas das companhias, procedimentos, e regulamentação poderão ser obtidos através de documentos disponibilizados pelas mesmas. Este tipo de recolha de dados proveniente de informação já recolhida, designa-se de dados secundários. Outros tipos de dados secundários, poderão ser os boletins estatísticos, informação publicada ou não publicada, disponível dentro ou fora das organizações, investigações já publicadas, *case studies* e dados disponíveis na internet.

Dados recolhidos através de entrevistas a órgãos competentes, onde se pode perceber atitudes dos funcionários ou administradores e as suas opiniões são designados de dados primários, bem como a observação de eventos, pessoas e objetos, ou a administração de questionários individuais (Sekaran, 2003).

O processo de recolha de informação nesta investigação, foi variado e teve múltiplas fontes de recolha. Foram recolhidos dados primários através da recolha de dados estatísticos provenientes de sites relacionados com a aviação tais como ANA, Airbus, Boeing, e dados relacionados com questões de desenvolvimento regional, recolhidos de sites, publicações disponibilizadas pelos mais variados órgãos e estudos relativos ao tema.

Os dados primários foram recolhidos através do método da entrevista, a entidades tais como Turismo do Porto e Norte de Portugal, Associação Comercial do Porto, um dos responsáveis pelo AFSC, Câmara do Comércio e Indústria Luso Espanhola, Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular e *Ryanair*. A recolha destes dados permitiu compreender as razões que levam à tirada de conclusões desta investigação.

A tabela seguinte resume e clarifica as fontes de dados recolhidos na condução desta investigação.

Tabela 4: Fontes de dados utilizados

Fontes de recolha de dados		
Documentos	**Internet**	**Entrevistas**
- Relatórios de Tráfego do Aeroporto Francisco Sá Carneiro; - Dissertações sobre o tema da investigação; - Documentos públicos tais como jornais e revistas; - Publicações disponíveis online no sítio da Internet ANA.	- Sítios online de dados estatísticos tais como: INE, EUROSTAT e ANA.	- Entrevistas junto de responsáveis do: ▪ Turismo do Porto e Norte de Portugal; ▪ Associação Comercial do Porto; ▪ Aeroporto Francisco Sá Carneiro; ▪ Câmara do Comércio e Indústria Luso Espanhola; ▪ Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular; ▪ Ryanair.

A presente tabela resume e simplifica as fontes na recolha de dados para a realização desta dissertação. As fontes, tal como a tabela resume, foram variadas e todos os dados foram quantificados e tidos em consideração para a fase das conclusões.

5.4 Condução do Estudo de Caso

Yin (2005) afirma que a utilização de múltiplas fontes de dados na condução de um estudo de caso, permite uma visão mais alargada do tema em questão, explorando várias vertentes, bem como comprovar a veracidade dos dados recolhidos.

Baseando esta investigação na premissa anteriormente descrita por Yin, são selecionadas uma variedade de fontes para a recolha de dados, seguidamente descritas. Os dados primários, secundários, entrevistas e observação documental fazem parte da condução do estudo de caso, assumindo assim uma enorme importância nas conclusões retiradas desta investigação.

5.4.1 Dados Primários

Sousa e Baptista (2011) ressalvam a importância dos dados primários na indústria do transporte aéreo, uma vez que são dados obtidos diretamente através da forma observacional e com a elaboração de entrevistas.

Segundo Kothari (2004), a recolha de dados primários pode envolver o método da entrevista, a qual, consiste numa entrevista pessoal ou via telefónica. Na entrevista pessoal, esta requer que o entrevistador faça as questões em contacto direto com o entrevistando. Na realização da entrevista pessoal, o entrevistador tem de fazer um trabalho prévio de planeamento quer seja a nível de estruturação do questionário, quer seja a nível pessoal. As entrevistas via telefónica, ou correio eletrónico, permitem uma maior flexibilidade, são uma forma rápida de obter informação sem ter de se deslocar fisicamente ao local, economicamente mais viáveis, entre outros.

Os dados primários foram obtidos através da realização de entrevistas semi-estruturadas, com carácter de conversa informal. Aquando da realização das entrevistas, foram selecionados dados secundários por forma a confrontar o entrevistado com os mesmos. Para a realização das entrevistas houve alguma dificuldade na realização das mesmas, uma vez que os agentes-chave não estavam presentes na data marcada, e quando possível, foram feitas as questões via internet, para serem aprovadas superiormente.

5.4.2 Dados Secundários

Os dados secundários provêm da análise documental tais como: recolha de livros, dicionários, enciclopédias, internet, jornais, os quais formam o conjunto das principais fontes de informação (Sousa & Baptista, 2011).

Os dados secundários, sendo dados provenientes de fontes já publicadas, são então importantes para corroborar os dados primários recolhidos. Para os estudos de caso, o uso mais importante de documentos é corroborar e valorizar as evidências oriundas de outras fontes (Yin, 2001).

Kothari (2004) refere que, ao se analisar os dados secundários, deve-se ter em atenção à informação recolhida não ser a desejada o que pode levar o investigador a divergir da sua linha de estudo. Afirma ainda que a análise de dados estatísticos carece de compreensão e análise por parte do investigador. Os dados secundários devem seguir as seguintes características:

a) Fiabilidade - varia consoante o autor, as fontes em que se basearam os dados publicados, quais as metodologias adotadas na recolha dos dados, quando foram recolhidos, etc.;

b) Adequabilidade - os dados recolhidos para uma investigação podem não o ser para outra;

c) Precisão - os dados recolhidos devem ser precisos ao tema da investigação, e caso não o sejam, ou tenham uma visão mais ou menos ampla, devem ser descartados.

Os dados secundários foram essenciais para se poder conduzir o estudo de caso e responder aos objetivos da investigação. Os dados recolhidos são provenientes das mais variadas fontes, tais como os dados estatísticos, utilizando para isso a internet e os sites do INE e Eurostat, bem como dados da ANA relativos ao AFSC. Estes dados são precisos e provenientes de fontes oficiais, permitindo utilizá-los para na fase da entrevista serem confrontados com os entrevistados. Estes dados foram analisados e apenas a informação útil e pertinente aos objetivos de investigação foi selecionada.

5.4.3 Entrevistas

A fase da entrevista assume nesta investigação um papel essencial, uma vez que serve para confirmar através de fontes oficiais todos os dados recolhidos pelas mais variadas formas, anteriormente retratadas. Yin (2001) afirma que a fase da entrevista é uma das mais importantes fontes de informação para um estudo de caso. Durante a fase da entrevista, foi possível confrontar os entrevistados com os dados recolhidos, e, daí perceber as opiniões dos mesmos.

Segundo Yin (2001), as entrevistas podem assumir diversas formas, tais como serem conduzidas de uma forma espontânea. Através desta natureza da entrevista, será possível conduzir a mesma através de uma maneira mais formal, ou levar o entrevistado a dar a sua opinião pessoal acerca de determinados acontecimentos, e, através dos mesmos, conduzir a pesquisa a partir de uma nova abordagem. Ao dar a sua opinião, o entrevistado assume o papel de um informante , em vez de simplesmente responder a questões diretas.

Yin destaca ainda as entrevistas do tipo focal, onde a entrevista decorre durante um curto período de tempo. Nas entrevistas do tipo focal, as mesmas assumem o carácter de uma conversa informal, mas sem no entanto se desviar do conjunto de perguntas previamente delineadas. O terceiro tipo de entrevistas destacado por Yin é do tipo de levantamento formal, onde se entrevistam as mais variadas fontes, dependendo do tipo de pesquisa a realizar. Mike Patton (1987) classifica as entrevistas como sendo qualitativas e quantitativas. As entrevistas de carácter qualitativo podem ser realizadas através de conversas informais, aproximação guiada e estandardizada aberta. Este tipo qualitativo das entrevistas procura segundo Patton a opinião dos entrevistados segundo o seu ponto de vista.

Na realização das entrevistas, estas foram estruturadas e as datas para a realização das mesmas foram tidas em conta. As entrevistas podem ser estruturadas, em que as questões são delineadas e cumprem uma determinada ordem igual para todos os participantes. Para entrevistas semi-estruturadas, as questões podem assumir uma lista de tópicos. Uma lista de tópicos tende a ser mais flexível, uma vez que deixa espaço para perguntas que no momento pareçam pertinentes. Durante a entrevista, os entrevistados poderão levantar questões que durante o planeamento da mesma não sejam espectáveis, e ao assumir um papel não estruturado e através de tópicos, evita-se que os mesmos se repitam. Estas questões poderão, pois, ser adicionadas a entrevistas seguintes (Dawson, 2002).

Dawson (2002) afirma que as questões devem ser curtas e simples. Na realização das questões para uma entrevista, deve-se evitar palavras com sentido duplo ou dúbio, que levem a mal-entendidos. Deve-se ainda evitar questões que provoquem ofensa, frustração, embaraço. O entrevistado deve sempre sentir-se confortável durante o período da entrevista.

Nesta Dissertação foram realizadas entrevistas semi-estruturadas, com carácter de conversa informal, junto de agentes-chave no processo de investigação. Agentes como o Turismo do Porto e Norte de Portugal, onde se procurou a obtenção de dados relevantes, tais como: Turismo, hotéis disponíveis, quartos ocupados, entre outros. Entrevistou-se ainda a Associação Comercial do Porto, um dos responsáveis pelo AFSC, Câmara do Comércio e Indústria Luso Espanhola, Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular. Todos estes agentes foram essenciais para o processo de realização da investigação. Todos os dados recolhidos foram analisados, procurando-se ainda, saber o grau de intercomunicabilidade entre todos os órgãos, através da congruência nas respostas obtidas.

Para a realização do estudo de caso, procedeu-se a uma entrevista junto de uma fonte do AFSC. O carácter desta entrevista assumiu o papel quantitativo e qualitativo, na medida em que foram procurados dados estatísticos, pertinentes para a análise do impacto de companhias LCC no AFSC, e, por conseguinte, qual a importância do AFSC na Região Norte de Portugal, bem como a opinião dos entrevistados quanto aos fenómenos constatados nos dados quantitativos.

5.4.4 Observação Documental

A observação documental faz parte do processo de recolha de dados, e como tal, todo o material obtido é analisado e utilizado para validar as evidências de outras fontes, bem como acrescentar novas informações.

Segundo Yin (2005), o uso mais importante de documentos é corroborar e valorizar as evidências oriundas de outras fontes. É importante que ao se analisar documentos, compreender que eles foram escritos com algum objetivo específico e para um público específico, diferentes daqueles do estudo de caso que está a ser realizado. Cabe ao pesquisador ter em atenção e ser criterioso na análise documental, evitando assim que as provas documentais o induzam em erro.

Yin (2005) descreve ainda alguns pontos fortes na observação documental, tais como: estáveis (podem ser analisados várias vezes), discreta (não foi criada como resultado do estudo de caso), exata (contém nomes, referências e detalhes exatos de um evento) e ampla cobertura (longo espaço de tempo, muitos eventos e muitos ambientes distintos). Os pontos fracos são também tidos em conta por Yin, tais como: capacidade de recuperação poder ser baixa, seletividade tendenciosa, no caso de a recolha não estar completa, relato de visões tendenciosas refletirem as ideias preconcebidas do autor e o acesso poder ser deliberadamente negado.

Os dados recolhidos através da observação documental, foram provenientes de fontes tais como relatórios de tráfego, relatórios de dados turísticos obtidos através de associações do turismo, dados referentes à evolução do desenvolvimento da Região Norte, através de relatórios da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), o Plano Estratégico dos Transportes do Governo foi também tido em conta, bem como planos de desenvolvimento Regional e Aeroportuário. Todos os dados obtidos das mais variadas fontes foram analisados e usados em consideração aquando da fase da entrevista.

5.5 Recolha de dados

A recolha de dados processou-se mediante certas fontes, descritas nos subcapítulos anteriores. Esta fase da investigação foi uma das mais importantes e mais complexas de se realizar, devido à multiplicidade de fontes, bem como às mais variadas dificuldades que foram surgindo com o decorrer da mesma.

Durante a fase da recolha de dados, pretende-se que todos os dados recolhidos, das mais variadas fontes, convirjam num único fato (Yin, 2005), o qual será retratado na parte das conclusões.

A recolha de dados segundo o método computorizado, ou seja dados provenientes da Internet ou disponíveis em bases de dados computorizadas, são também defendidos por Creswell (2009). Este afirma que este tipo de dados são de mais fácil tratamento, sendo possível aceder a dados tais como jornais, papers de conferencias e materiais dos mais variados tópicos.

A recolha de dados via internet a sites tais como INE e EUROSTAT, processou-se normalmente, sendo que os mesmos já vinham com um formato (*Microsoft Excell*) de fácil tratamento. Alguns destes dados variam no espaço temporal, uma vez que a recolha de dados mais recentes foi impossível mediante estas fontes.

As entrevistas junto de fontes oficiais, necessárias para a realização desta dissertação, foram um pouco mais complexas de se realizarem, muitas vezes devido à indisponibilidade dos entrevistados, bem como à não presença dos mesmos.

Algumas das entrevistas foram realizadas via email, o que facilitou todo o processo. Em algumas instituições, houve a necessidade de as entrevistas serem submetidas a superiores hierárquicos, levando a alguma dificuldade na obtenção das mesmas.

5.6 Análise e Tratamento dos Dados

Os dados recolhidos de diferentes fontes, tais como entrevistas às mais variadas instituições anteriormente descritas, Eurostat, INE, ANA, relatórios de tráfego, dados recolhidos de fontes primárias através do método da entrevista, entre outros, foram tratados estatisticamente no Microsoft Office Excell 2007. Neste mesmo programa foram criados os gráficos e tabelas referentes à análise estatística e apresentados ao longo desta investigação.

A análise e interpretação dos dados quantitativos, deve seguir certos passos descritos por Creswell (2009), e que permitem uma aferição mais eficaz e correta dos mesmos, tais como:

- O primeiro passo refere-se ao reporte dos elementos que foram entrevistados e os que não foram;
- o segundo passo refere que no caso dos elementos que não foram entrevistados, deve-se evidenciar tal facto na investigação e estimar que em caso de entrevista, qual seria a sua importância para a investigação;
- seguidamente ao longo do terceiro passo, deve-se identificar um plano que proporcione a análise descritiva dos dados, para todas as variáveis;
- o quarto passo refere que deve ser identificado o procedimento estatístico para a análise dos dados;

- o quinto passo refere que deve ser identificado o programa utilizado na análise estatística;

- por último, no sexto passo, todos os dados analisados devem assumir a forma de tabelas ou figuras, sendo interpretados todos os dados recolhidos.

Ao se utilizar uma abordagem quantitativa na análise de dados, o investigador terá de utilizar técnicas relacionadas com o tratamento de um grande número de variáveis e observações. Contrariamente, a análise qualitativa remete para uma análise mais focalizada na procura de padrões de relacionamento (Hugo Silvestre et al., Metodologia para a Investigação Social, 172).

Ao longo do próximo ponto, será descrita a análise dos dados recolhidos, onde se utilizaram várias fórmulas da estatística descritiva, para uma melhor compreensão na relação entre os dados.

5.6.1 Análise Estatística

Ao longo deste ponto será descrita a análise estatística utilizada na análise dos dados recolhidos. Pode-se definir Estatística Descritiva como sendo uma redução dos dados recolhidos, através de uma forma facilmente entendível.

Quando é recolhida uma amostra grande, é necessário produzir resumos das informações nela contidas, e que permitam uma melhor compreensão dos dados. Neste sentido, existem ferramentas gráficas e numéricas que são normalmente utilizadas na estatística descritiva (Kothari, 2004). A estatística descritiva debruça-se no estudo de métodos que permitam exprimir a informação relevante, contida numa grande massa de dados, através de um número muito menor de valores ou medidas características, ou através de gráficos simples.

Pelo progresso na ciência, que exige que se atenda mais profundamente à aquisição, qualidade e tratamento de dados, J. Tuckey (1977) introduziu um conjunto de técnicas estatísticas a que chamou "*Data Analysis*". Na análise de dados reconhecem-se duas componentes: uma mais próxima da estatística descritiva e outra da estatística indutiva.

A estatística descritiva – análise exploratória de dados – pretende isolar as estruturas e padrões mais relevantes e estáveis patenteados pelo conjunto de dados objetos do estudo.

A estatística indutiva – análise confirmatória de dados – pretende avaliar, nomeadamente, através da recolha e análise de novas observações, a reprodutividade ou permanência das estruturas e padrões detetados.

A análise de dados, fortalecida pela quantidade e variedade dos dados disponíveis, e pelo poder da computação acessível, que não se pode dissociar das grandes capacidades gráficas, contribui para estabelecer uma maior ligação entre os aspetos descritivos e inferências da estatística.

O principal objetivo da análise estatística, consiste em determinar que generalizações sobre a população podem fazer-se a partir da amostra que da mesma foi recolhida. A designação de "amostra" é tomada correntemente num sentido mais amplo como sinónimo de dados ou observações, enquanto, a "população" é a totalidade, ou seja, o conjunto de todas as possíveis observações feitas em condições semelhantes.

O processo de amostragem é o processo seguido para escolher os elementos da população a incluir na amostra, condicionada, a inferências ou conclusões permitidas pela amostra. Diz-se que se trata de amostragem casual, quando as N variáveis aleatórias observadas – Xi (i=1,2,3,..N) – são independentes e identicamente distribuídas.

Nos estudos por amostragem, convém sempre distinguir entre população objetivo e população inquirida. A população objetivo é a totalidade dos elementos que estão sobre estudo e em relação aos quais se deseja obter certo tipo de informação. Muitas vezes não se consegue uma amostra da população objetivo, podendo-se efetuar a amostragem a partir de outra população relacionada de algum modo com a primeira e que constitui a população inquirida.

Média Aritmética = $\overline{X}$

É igual ao quociente entre a soma dos valores do conjunto e o número total dos valores. A média amostral ou simplesmente média, que se representa por é uma medida de localização do centro da amostra, e obtém-se a partir da seguinte expressão:

$$\overline{X} = \frac{\sum x_i}{N}$$

onde Xi são os valores da variável e N o número total da amostra.

5.6.2 Representação dos Dados

A representação gráfica dos dados tem como objetivo principal a visualização das características da variável em estudo, de uma forma simples e de fácil compreensão (Maroco, 2007). Através desta técnica, é possível avaliar a evolução dos dados ao longo do espaço temporal. Ao longo deste ponto será descrita a representação gráfica utilizada nesta investigação.

Um Histograma é uma de duas representações gráficas de distribuição de frequências que permite demonstrar os dados mais e menos elevados. Consiste num conjunto de retângulos que têm a base num eixo horizontal (eixo dos xx) com centro no ponto médio e a largura igual à amplitude dos intervalos das classes e as áreas são proporcionais às frequências das classes. Se todos os intervalos tiverem a mesma amplitude, as alturas dos retângulos serão proporcionais às frequências das classes; costuma-se tomar as alturas numéricas iguais a essas frequências.

Um Polígono de frequência é um gráfico de linha em que as frequências são colocadas sobre perpendiculares, levantadas nos pontos médios. Pode-se também obtê-los ligando-se os pontos médios dos topos dos retângulos de um histograma.

Segundo Kothari (2004), a representação dos dados segundo uma tabela, surge quando uma grande quantidade de dados é recolhida, é necessário para o investigador distribuí-la segundo uma ordem lógica. O mesmo define este procedimento como tabulação.

A tabulação é o processo de sumarizar a informação e distribuí-la segundo uma forma compacta para posterior análise. A tabulação é simplesmente uma forma ordeira de distribuir a informação em linhas e colunas. Esta simples distribuição dos dados, está presente em toda a apresentação dos dados recolhidos.

CAPITULO VI

Discussão de Resultados

O Capítulo VI diz respeito à Discussão dos Resultados. Neste capítulo, serão utilizados todos os dados já referidos no capítulo anterior e daí, retiradas as conclusões, seguidamente descritas. Nesta fase utilizar-se-ão as entrevistas realizadas às mais variadas fontes, os dados, que após tratamento estatístico será possível verificar as congruências e os respetivos resultados. É intenção, que nesta fase se verifiquem as relações entre a análise dos dados e as entrevistas.

O capítulo inicia com a análise e discussão de resultados, complementando o estudo de caso realizado anteriormente. Nesta fase, será utilizada a análise estatística dos dados verificando-se a sua relação com as entrevistas. É intenção dar a entender, através da análise dos dados as bases de sustentação das conclusões da investigação. Com as entrevistas, pretende-se enriquecer e dar maior credibilidade a todas as conclusões que virão no ponto seguinte.

O último ponto diz respeito às conclusões. Nesta fase será efetuada uma síntese conclusiva, mediante a análise dos dados do ponto anterior. Esta conclusão estará interligada com o ponto anterior e sustentada pelos resultados obtidos.

6.1 Análise e Discussão de Resultados

Para se proceder à fase da análise e discussão de resultados, tal como é intenção deste ponto, foram analisados os dados já divulgados ao longo dos capítulos anteriores. Como os capítulos referentes à análise da Região Norte e o estudo de caso ao AFSC, vieram separados, é intenção que neste ponto, se verifiquem linhas de congruência e relação. Pretende-se, pois, verificar como o AFSC teve impacto no desenvolvimento da Região Norte.

O transporte aéreo assume em Portugal uma enorme importância para a população, uma vez que, segundo dados do Eurostat, o volume de passageiros relativos ao Produto Interno Bruto é superior a 100, tendo como referência a União Europeia a 27 (Ver Anexo 9.4). Esta particularidade vem reforçar o contínuo crescimento do interesse que a população portuguesa tem pelo transporte aéreo. Uma das razões prende-se com a crescente taxa de emigração. A Região Norte, neste sentido assume maior relevância porque, grande parte da sua população é emigrante, ou tem familiares no estrangeiro.

A importância que a população dá ao transporte aéreo é muito superior a outros países. A posição geográfica de Portugal na periferia da União Europeia, que representa o principal fluxo de passageiros, leva à necessidade e escolha pelo transporte aéreo. O AFSC representa assim para a Região Norte o principal ponto de entrada e saída de passageiros.

O PIB per capita da Região Norte, é muito inferior à média nacional, no entanto tem acompanhado a tendência dos últimos anos sentida em todo o país, o que por si, justifica que a evolução das condições de vida das pessoas tenha levado a que tenham acesso ao mercado de transporte aéreo. Este acesso ao mercado de transporte aéreo veio beneficiar o AFSC e as companhias de transporte aéreo aí sediadas. É de ressalvar que a variação do PIB per capita na Região Norte tem crescido positivamente, aproximando-se dos níveis nacionais.

Com uma densidade populacional 1,5 vezes superior à média de Portugal continental e da União Europeia, a Região Norte tem 3 689 682 habitantes. A cidade do Porto representa o grande pólo de atração a nível regional, servindo como grande centro de emprego e ensino da região. O AFSC encontra-se no designado Grande Porto, estando o mesmo servido de metro e autoestradas que o ligam à cidade.

A cidade do Porto e a Região Norte, são uma grande atração para os turistas que a visitam. A Associação Comercial do Porto destaca as distinções internacionais que tanto a cidade como a região têm recebido. Tais distinções promovem a região e a cidade no mercado internacional, levando a que nos últimos anos os índices de turismo tenham crescido. Segundo a Associação Comercial do Porto, cerca de 60% dos visitantes chegaram à cidade pelo AFSC, e para isso contribuiu a existência de um aeroporto com capacidade instalada, com boas acessibilidades, com uma área de influência que se estende à Galiza e com um número elevado de ligações diretas a destinos relevantes.

A Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular confirma também que, as condições e serviços do aeroporto, contribuem para o aumento de utentes e desta forma para um incremento ao nível turístico, sobretudo no Norte de Portugal e até mesmo na Galiza.

A principal atratividade pelo Porto e Norte de Portugal está diretamente relacionada com a sua atratividade natural (31,1%), seguindo-se os baixos preços e a gastronomia, bem como o Vale do Douro. Neste sentido, a chegada de companhias *Low-cost* ao AFSC, tem levado a que a imagem da cidade e da região chegue além fronteiras. O passageiro *Low-cost* é fortemente caracterizado como sendo de poucas condições económicas, o que neste caso se

verifique que os baixos preços praticados, quando comparados com os maiores mercados do resto da Europa, levem à escolha pelo mesmo.

O sector do transporte aéreo de passageiros *Low-cost*, foi o grande responsável pelo forte crescimento do AFSC. A chegada de companhias LCC ao AFSC em 2005, tais como a *Ryanair* e *Easyjet* principalmente, têm feito com que o transporte de passageiros tenha duplicado ao longo da última década. O AFSC ultrapassou desde 2008, no que concerne ao fluxo de tráfego tanto de passageiros como de carga, os principais aeroportos da Região da Galiza assumindo-se como líder do Noroeste Peninsular desde então.

A *Ryanair* sedeou uma das suas bases operacionais no AFSC em 2009, desde então, a sua influência no transporte de passageiros tem vindo a crescer gradualmente, representado atualmente cerca de 37,8% da quota de mercado de transporte aéreo de passageiros, ultrapassando a TAP, a qual representa 27,6%. Na globalidade, atualmente, o sector *Low-cost* representa mais de 50% do total do transporte de passageiros processados no AFSC.

O crescimento do número de turistas impulsionados pela novas rotas proporcionadas pelo AFSC e o aumento do número de passageiros, tem vindo a que o sector da restauração e hotelaria tenham um grande dinamismo, muito mais significativo na cidade do Porto tal como evidencia a Associação Comercial do Porto. Cerca de 40% dos turistas que visitaram a cidade do Porto, fizeram-no por motivo de férias, seguindo-se a visita a familiares e amigos com 31,5%. Segundo a Associação do Turismo do Porto e Norte de Portugal, os turistas de férias viajam preferencialmente na *Ryanair*, enquanto que os turistas de negócios vêm preferencialmente na TAP.

O facto de cerca de dois terços dos turistas afirmarem ter já visitado a região, segundo a Associação do Turismo do Porto e Norte de Portugal, vem confirmar a quantidade de emigrantes que a região tem, e que fruto de tarifas mais reduzidas proporcionadas pelas LCC visitam os seus familiares frequentemente. Caracterizado por um tráfego de passageiros sazonal, tal como analisado anteriormente, com maior predominância para as épocas de Verão e Natal, o AFSC vem ainda mais confirmar a forte veia emigratória da Região Norte.

A operação de LCC no AFSC veio levar a que em 2013 se tenha verificado um boom turístico, levando a que a ocupação hoteleira no Porto tenha crescido 14,9% face a 2012, num total de 2,2 milhões de estadias. A TCMA em dormidas em estabelecimentos hoteleiros de Portugal entre os anos 2002 a 2012, foi de 1,59%, ao passo que na Região Norte foi de 3,46%.

Daqui se depreende a importância que o turismo assumiu na Região Norte e como o AFSC e a operação de companhias LCC têm favorecido positivamente a mesma.

A Associação Comercial do Porto vem reafirmar a importância da oferta de novas rotas, bem como a qualidade das infraestruturas de transporte que a região possui para a dinamização dos negócios, não apenas quanto ao turismo, como também à capacidade de captação de investimento e aumento das exportações. Neste sentido, a cidade do Porto foi eleita como o terceiro lugar na lista das dez cidades mais atrativas do sul da Europa para o investimento estrangeiro.

É de ressalvar que, as principais associações da Região Norte, dão uma enorme relevância à capacidade instalada do AFSC, bem como as boas acessibilidades ao mesmo, tando rodoviária, como ferroviária e com uma elevado número de rotas a destinos relevantes. O facto de o aeroporto ter sido constantemente galardoado com o reconhecimento internacional para a sua categoria, vem também dar maior visibilidade tanto ao aeroporto como à região em que está instalado. Com uma *catchment area* de aproximadamente 6 milhões de pessoas, estendendo-se até à Região da Galiza, este assume para as principais associações e instituições da região, um fator crucial de competitividade para o Porto e toda a Região Norte.

A Associação Comercial do Porto, refere que a contínua internacionalização das empresas nacionais, principalmente na Região Norte, leva a que o AFSC assuma uma enorme importância no volume de exportações. A mesma refere que a Região Norte representa 17,1 mil milhões de euros em exportação e que juntamente com a Região Centro, representam 70% do volume exportado. A evolução do PIB da Região Norte, tem pois uma relação direta com o seu aeroporto, uma vez que é o seu principal impulsionador económico, dinamizando o volume de exportações.

A evolução do PIB, tanto da Região Norte como do país como um todo, têm sido afetados pelas constantes crises económicas internacionais. A análise permitiu constatar que a Região Norte, tem sido ao longo dos últimos anos mais resiliente às alterações económicas, quando comparada com o país, de tal forma que entre 2007 e 2008, a variação do PIB per capita foi mais elevada na Região Norte do que em Portugal. O facto de o AFSC permitir o acesso ao mercado internacional e à constante evolução do seu tecido industrial, otimizando as linhas de produção, veio levar a que a economia da Região Norte se tenha aproximado dos

padrões médios da UE28. É também de referir que tal cenário veio também levar ao aumento do nível de desemprego.

Os níveis de desemprego têm vindo a crescer tanto na Região Norte como em Portugal. Nos anos de 2002 e 2003, a região sentiu uma recessão que levou à quebra de 31 mil postos de trabalho, o que levou a que a percentagem de desempregados passasse de 4,1 % para 6,5%. Até 2005, tanto a Região Norte como Portugal estavam bem abaixo do nível médio de desemprego da UE28. Após este período, os níveis de desemprego cresceram sempre, e mais na Região Norte do que em Portugal. É também de referir que apesar de os níveis de desemprego serem maiores na região Norte do que no país, esta tem-se aproximado da média nacional.

Tal como referido anteriormente, apesar da evolução da produtividade das empresas como demonstra o crescimento económico, este não é condição suficiente para o crescimento do emprego. Este cenário vem reforçar que há evolução do mercado macroeconómico, requisitando este de menos mão de obra, na medida em que são feitos investimentos em novas tecnologias. É de ressalvar que apesar disto, os índices de exportação têm vindo a crescer, servindo o AFSC como principal intermediário.

Segundo dados do INE, é possível verificar o peso da indústria de tecnologia de ponta, no mercado de exportações. A indústria relativa à produção de peças automóveis, dos plásticos e borrachas e dos metais comuns foram as que tiveram maior crescimento na Região Norte. Apesar de esta ser ainda caracterizada pela exportação dos têxteis e calçado bem como das máquinas e material elétrico, que são os que mais mão de obra empregam, esta tem perdido relevância quando comparada com a indústria de alta tecnologia. Este cenário vem reforçar ainda mais a extinção de postos de trabalho na região.

Como o crescimento da indústria de alta tecnologia requer melhor e mais qualificado capital humano, a Região Norte tem segundo o Census 2011, 13,5% da sua população com qualificação ao nível do ensino superior. Esta situação tem originado um forte investimento internacional na indústria nortenha. O facto de a quantidade de indústria de alta tecnologia ainda ser reduzida, tem levado a que não haja emprego suficiente para a população mais qualificada, optando esta pela emigração. O AFSC desempenha aqui um importante papel na dinamização do setor industrial, uma vez que será o contínuo investimento em novas

infraestruturas que permitirá o acesso ao novas conexões internacionais, e daqui, novas oportunidades de investimento externo.

Como filosofia de gestão adotada pelo AFSC, segundo o modelo de cidade aeroportuária, o mesmo leva a que se concentre em volta do mesmo um aglomerar de tecido empresarial. Tal cenário levou a que a economia local tenha crescido, fruto dos fortes investimentos em infraestruturas aeroportuárias. O acesso internacional facilitado pela proximidade ao aeroporto e às boas linhas de comunicação terrestres e ferroviárias, levou também a que muitas destas empresas tivessem evoluído positivamente.

A crise internacional veio, no entanto, retardar o crescimento sentido até 2009, no que diz respeito a criação de postos de trabalho, bem como, evolução da economia regional. Tal situação veio a ter maiores repercussões na indústria que não teve acesso ao mercado internacional, facilitado pelo acesso ao AFSC. Neste sentido é essencial que os representantes da indústria da Região Norte tenham pontos de interesse comuns com o aeroporto e se reúnam periodicamente para encontrarem soluções e campanhas de marketing internacional.

Companhias de transporte de carga aérea, tais como *DHL Express*, *Fedex*, *TNT Airways*, entre outras, fruto do investimento no novo terminal de carga, têm vindo a fixar as suas bases no AFSC, em detrimento dos aeroportos da Região da Galiza. Tal cenário é também, um ponto de relevo para as empresas na proximidade do aeroporto, uma vez que diminuem os encargos com o transporte para as operadoras de transporte de carga aérea.

No mercado internacional, o transporte de carga aérea assume cada vez mais uma enorme importância. No AFSC, este tipo de transporte de mercadorias tem vindo a crescer, ao passo que no ano de 2006, tenha significado um ano de viragem. O AFSC nesse mesmo ano teve um crescimento de 34%, levando a que os aeroportos da Galiza tenham contrariado o crescimento para -25%. O AFSC teve um crescimento médio anual no transporte de carga aérea, entre os anos de 2006 e 2012 três vezes superior à média nacional. Tal facto veio solidificar a posição do AFSC no Noroeste Peninsular, tendo os aeroportos da Galiza regredido a uma taxa de crescimento médio anual, para o mesmo período, de 6,75%.

No cenário oposto, o transporte de correio por via aérea regrediu. Em 2006 foram processados no AFSC cerca de 546 toneladas de correio, tendo em 2011 regredido para as 383 toneladas. Tal cenário representou uma quebra de cerca de 30% neste modelo de transporte de correio no AFSC. Esta redução no transporte de correio por via aérea, regrediu também em

todos os aeroportos nacionais, com uma redução global de cerca de 14% entre os anos de 2006 a 2011.

Com uma economia variada, mas fortemente centrada no sector industrial, a Região Norte, apresenta uma enorme importância para o país, uma vez que o seu peso na economia nacional tem vindo a crescer. Em 2013 tinha uma relevância nas exportações nacionais de aproximadamente 36%. A forte orientação exportadora da região, com uma visão de internacionalização fortemente motivada pelo seu aeroporto e as vantagens daí decorrentes, tem vindo a evoluir.

Em 2013, a Região Norte tinha exportado cerca de 17 mil milhões de euros em bens, contribuindo para o PIB nacional na ordem dos 28%. A Região Norte tem, no entanto, um grande potencial de crescimento, uma vez que, apenas 13% das cerca de 115 mil PME tinham acesso ao mercado exportador. Como os investimentos em termos de infraestruturas no transporte de carga são recentes no AFSC, e apenas recentemente as grandes exportadoras se fixaram no mesmo, este valor tem forte tendência de crescimento.

Para o Governo Português especificado pela política de transportes, através do Plano Estratégico dos Transportes, vê no AFSC e em geral nos transportes aéreos motivo de fortes perspetivas de crescimento. Os planos de investimento também já elaborados pelo próprio aeroporto permitem também prever o crescimento que se fará sentir no transporte aéreo ao longo dos próximos anos. Serão os melhores aeroportos e as regiões com melhores políticas de crescimento e inter-relação entre os principais agentes, que permitirão o crescimento conjunto.

6.2 Síntese Conclusiva

O AFSC estando instalado na Região Norte, tem forte influência no desenvolvimento da mesma. Ao longo deste ponto serão retratados os principais pontos que vêm confirmar esta teoria, baseada na análise dos dados efetuada anteriormente e ao longo de toda a investigação.

O transporte aéreo, tem um impacto económico, ambiental, cultural e social no modo de vida das pessoas em todo o mundo. Cada vez mais as pessoas e as empresas dos mais variados ramos dependem do transporte aéreo nas suas atividades. Assistimos, nos tempos que correm, a uma crescente globalização, quer seja, da economia, da cultura e da

sociedade em si, pelo que, os aeroportos são os principais impulsionadores. Esta globalização, vem trazer benefícios, quer seja aos aeroportos, quer à cidade e à região que estão inseridos.

As perspetivas futuras de crescimento global do sector da aviação são uma realidade evidenciada pelas principais agências de estudo aéreo e aeroportuário, bem como pelas principais construtoras de aeronaves, tais como a *Airbus* e *Boeing*. Este espectável crescimento será um fator decisivo para a evolução das regiões com capacidade aeroportuária instalada.

Políticas de desregularização do espaço aéreo europeu e o novo conceito SESAR de gestão do espaço aéreo comum, poderão levar ao desenvolvimento do negócio aéreo e por consequência, aeroportuário. Será necessário fazer constantes investimentos em infraestruturas aeroportuárias, na medida em que, também a evolução tecnológica se faz sentir, através de novas e maiores aeronaves, para se poder tirar maior partido das respetivas capacidades.

O transporte aéreo na Região Norte tem vindo a crescer, muito fruto do investimento em instalações aeroportuárias no AFSC, bem como pelo aumento da procura, tanto interna, como externa. A imagem do AFSC é inovadora, com uma arquitetura recente e premiada internacionalmente. Para a Região Norte, esta representa uma enorme importância, uma vez que, é também a imagem da região. É possível verificar nas campanhas de marketing do AFSC que a sua imagem promocional, é também ela, um símbolo do que de melhor tem a Região Norte.

A Região Norte, e em particular a cidade do Porto, têm sido, nos últimos anos, alvo de forte destaque na imprensa internacional como destino a visitar. Daqui se depreende o crescimento do Turismo na Região Norte, tendo no AFSC como intermediário de ligação aérea. Este é o maior sector de destaque da região, pois tem vindo a revelar uma forte tendência de crescimento, levando ao aparecimento de novas atividades comerciais.

A solidificação do transporte aéreo *Low-cost*, no AFSC, veio possibilitar o acesso da região a uma vasta categoria de passageiros e novos destinos. As particularidades do negócio *Low-cost*, praticados no AFSC principalmente pela *Ryanair* e *Easyjet*, responsáveis pelo maior fluxo de passageiros, têm levado a que tanto o aeroporto como a região, sintam uma evolução enorme no negócio derivado.

A evolução da qualidade de vida das pessoas, através da evolução do PIB per capita, veio também ela possibilitar à população da Região Norte o acesso ao transporte aéreo. A forte tendência emigratória sentida na região, é também uma das razões para o aumento do volume de passageiros, que aproveitam as companhias LCC para viajarem mais regularmente.

A evolução do transporte de carga aérea sentida no AFSC foi bastante significativa, tendo vindo a evoluir acima da média nacional. A Região Norte cresceu 3,11%, cerca de três vezes superior à média nacional. Este facto é justificado pelas grandes transportadores terem investido e baseado a sua operação no AFSC, em detrimento dos aeroportos da Galiza, bem como pelo crescimento da exportação de bens e evolução do PIB.

Pode-se dizer que fruto do enorme potencial exportador da Região Norte, e da nova plataforma logística de transporte de mercadorias do AFSC, esta ainda se encontra numa fase embrionária. Será necessário que os futuros gestores tenham noção do que têm ao seu dispor e tenham visão, para daí fazerem evoluir as suas empresas no mercado internacional. Os benefícios serão comuns, tanto para a região como para o aeroporto. A região cresce e evolui quer seja a nível de economia local, bem como crescimento do emprego regional. O crescimento da economia, também ele propiciará novas medidas sociais, crescendo assim o nível de qualidade de vida das pessoas. Para o aeroporto, este vê a sua capacidade evoluir, tal como já tem previsto no seu Plano Diretor, possibilitando também ele, novas oportunidades de negócio.

O potencial do transporte de carga aérea no AFSC tem fortes possibilidades de crescimento, mas muito deste crescimento, depende em grande parte das campanhas de Marketing internacional relativas aos produtos nacionais e não somente às capacidades de infraestruturas logísticas do próprio aeroporto. Será importante que as Associações Comerciais se aliem ao aeroporto, no sentido de divulgarem os seus associados e os seus produtos, junto do mercado internacional.

Com o aumento do nível de escolaridade dos seus habitantes e dependendo muito de políticas em Investigação e Desenvolvimento e cooperação entre setores empresariais, a Região Norte poderá ser um grande atrativo para a industria internacional. A carência de conexões internacionais e o pouco investimento em conexões regionais, poderão limitar a competitividade internacional e regional, no processo de internacionalização industrial.

É de relevo consolidar as principais plataformas de transporte e logística para uma maior internacionalização da Região Norte. Neste sentido, devem ser feitos investimentos no num renovado porto de Leixões, responsável por 25% das exportações internacionais, o contínuo investimento no AFSC à mediada que este vai aumentando a sua capacidade na exportação de bens, como também de passageiros.

O facto da Região Norte ser caracterizada pela elevada percentagem de desempregados, levando, como anteriormente descrito, à emigração, faz com que o AFSC desempenhe aqui um importante meio de conexão internacional. Como porta de entrada para a Região Norte, este é também importante, pois, fruto das suas elevadas condições e intermodalidade entre os demais meios de transporte, permite ser bastante atrativo do ponto de vista de investimento do capital internacional.

O acesso ao capital internacional proporcionado pelo AFSC, veio permitir a evolução dos processo de produção industrial. Apesar da maior produção e exportação dos seus produtos, a Região Norte, tanto quanto o país, sentiram uma recessão na criação de postos de trabalho. Serão as políticas de industrialização regional e o investimento de capitais externos, que permitirão a evolução do mercado de trabalho.

CAPITULO VII

Conclusão

Ao longo deste último Capítulo, desenvolve-se a fase das Conclusões. Nesta fase, dividida em quatro subcapítulos, serão retiradas as conclusões finais de toda a investigação.

O primeiro subcapítulo diz respeito às principais conclusões do estudo, onde através do capítulo anterior se procederão às ilações retiradas da investigação. Seguidamente serão referidos os principais contributos do estudo, onde se concluirá qual a importância do AFSC para o desenvolvimento da Região Norte. Nesta fase, é intenção dar a entender a contribuição desta Dissertação para a ciência, e neste caso, através da análise dos dados, dar a entender qual a importância do AFSC para a Região Norte.

Seguidamente serão descritas as limitações do estudo. Nesta fase será possível verificar quais as dificuldades sentidas ao longo da fase de investigação e que objetivos não puderam ser cumpridos. Finalmente, serão feitas algumas propostas de estudo futuras e que seriam essenciais para o aprofundamento e alargamento a outras áreas na investigação da relação AFSC e Região Norte.

7.1 Principais Conclusões

Através das mais variadas metodologias utilizadas na elaboração desta Dissertação, tais como entrevistas, estudo de caso, análise dos dados, foi possível chegar à fase das conclusões. Nesta fase apresentam-se as principais conclusões, baseadas em todo o estudo e em especial no capítulo anterior. Pretende-se perceber qual o impacto do AFSC no desenvolvimento da Região Norte, dando resposta aos objetivos inicialmente propostos e identificados no Capítulo V (Metodologias).

A evolução do transporte aéreo até aos tempos de hoje, tem permitido constatar que a mesma se deu num tão curto espaço de tempo, e que com o decorrer dos últimos anos tem afetado a vida das pessoas de uma forma mais significativa do que até então. A evolução tecnológica na aviação é uma particularidade, que necessita de um contínuo investimento para se fazer face às necessidades e vantagens daí procedentes. O transporte aéreo influencia o modo de vida das pessoas, através da sua capacidade de ligação a várias sociedades e culturas variadas. Esta característica da aviação tem permitido também às nações mais evoluídas compreender as suas potencialidades. O acesso ao mercado global, é uma vantagem que potencializa o sector aéreo e regional onde este se instala, através dos aeroportos.

Na Região Norte de Portugal, por intermédio do AFSC e das suas vantagens e potencialidades, tem permitido à mesma ao longo dos últimos anos, sentir uma crescente revolução. O AFSC estando localizado nas proximidades da cidade do Porto, e estando interligado por autoestradas e metro, permitindo o rápido acesso aos pontos mais longínquos da Região Norte em tão pouco tempo. Este facto, leva a que o AFSC tenha a maior *catchmnet area* de Portugal. A sua *catchment area* chega às imediações do aeroporto de Vigo, o seu mais próximo concorrente no sector aeroportuário.

O investimento feito no AFSC, através de novas infraestruturas e nodos de ligação aos mais variados sistemas de transporte, tem feito deste um aeroporto modelo, reconhecido internacionalmente na sua categoria, através dos sucessivos prémios. É sabido que um aeroporto é muitas vezes visto como a imagem que fica de um viajante relativamente a uma região. A imagem de aeroporto moderno e com boas políticas de gestão aeroportuária, tem levado a que o mesmo influencie a Região Norte.

Tal como John Kasarda (2009) evidencia através dos seus estudos aeroportuários, os aeroportos estão a evoluir para verdadeiras "*Aerotropolis*", assentes três *stakeholders* bem definidos, aeroporto, companhias aéreas e região, cada um com interesses muito próprios, mas, que por vezes poderão ser comuns. O AFSC e a Região Norte, necessitarão neste ponto de criar meios de comunicação mais eficazes com os demais agentes, para fazer face à concorrência internacional, tal como são os aeroportos da Galiza. Estas linhas de comunicação permitirão evidenciar estratégias de Marketing comum, servindo os interesses de todos.

A liberalização do espaço aéreo europeu, seguindo o exemplo americano, permitiu tanto ao AFSC como à Região Norte sentir um aumento significativo de passageiros e turistas que a visitam. As políticas de gestão aérea, tiveram assim grande influência, e serão também as políticas futuras que ditarão também o seu sucesso. Neste sentido, o Governo vê no AFSC um grande agente de crescimento e desenvolvimento regional.

O crescimento no transporte de passageiros deu-se ao mesmo tempo que as companhias *Low-cost* realizaram voos regulares para o AFSC. Sendo atualmente considerado o maior aeroporto do Noroeste Peninsular, tendo em 2008 ultrapassado o processamento de passageiros comparativamente com os aeroportos da Galiza, é também o aeroporto que a nível nacional teve maior crescimento, representando atualmente 21% do fluxo nacional de

passageiros. O crescimento foi constante e a uma média de 9,8%. As potencialidades ainda não estão esgotadas, e existem já planos de expansão aeroportuária para fazer face às necessidades futuras.

Este crescimento de passageiros processados, veio também evoluir a Região Norte em várias áreas, tais como económica, social e cultural. O Turismo cresceu, bem como as atividades relacionadas com o mesmo. A Associação Comercial do Porto revela que a operação do AFSC tem levado a um aumento na criação de postos de trabalho no sector da hotelaria e restauração, sobretudo na zona da Baixa, fruto do aumento do número de turistas.

O AFSC é também considerado um aeroporto sazonal, na medida em que é nos períodos de Verão e Natal que se sente um maior crescimento no sector aéreo. Como a Região Norte é também ela caracterizada como sendo de forte tendência emigratória, e a operação e criação de bases por companhias *Low-cost*, tais como a *Ryanair*, tem permitido a muitas famílias regressar às suas origens mais vezes e com tarifas mais reduzidas do que até então.

Atualmente o transporte aéreo *Low-cost* representa mais de 50% da atividade aérea no AFSC. As particularidades deste sector podem influenciar toda a região, em várias áreas, pelo que é necessário que o vários *stakeholders* se reúnam para encontrar estratégias que melhor sirvam os interesses de todos. Um aeroporto e uma região com turistas essencialmente do sector *Low-cost*, limita de certa forma o potencial de investimento. Os grandes investidores viajam mais frequentemente em companhias FCC.

O transporte de mercadorias por meio aéreos é um grande indicador da evolução da indústria de uma região. O PIB da Região Norte tem vindo a crescer, levando também a que o PIB "*per capita"* evolua. Os investimentos internacionais na indústria nortenha fortemente motivados pela instalação de um aeroporto bem desenvolvido, têm levado a uma evolução da produção, tal como mostram os principais indicadores económicos. Esta evolução tem motivado a menor contratação de recursos humanos, dando porém primazia à formação dos seus empregados. É neste sentido importante que, o aeroporto varie a sua oferta de rotas e operadores aéreos, para atrair maior capital investidor.

O investimento em infraestruturas de processamento de carga, bem como a evolução da indústria da Região Norte, levaram a que várias companhias de transporte de mercadorias se tenham fixado no AFSC, em detrimento dos aeroportos da Galiza. O AFSC é nesta vertente, também ele líder do Noroeste Peninsular.

O potencial de exportação da Região Norte é imenso, uma vez que apenas 13% da PME exportam para o mercado internacional. Será necessário que os *stakeholders* se reúnam com propostas inovadoras, havendo incentivos governamentais, para que esta vertente de negócio chegue a mais empresas e a mercados que até aqui não tinham sido explorados. O crescimento exportador levará à criação de mais postos de trabalho e à evolução dos indicadores económicos regionais.

O operador aeroportuário terá de ter a noção que o contínuo investimento em infraestruturas é uma necessidade que, fará a diferença entre o crescimento e a estagnação ou a recessão. A competitividade no sector aeroportuário é uma realidade, e, a proximidade aos aeroportos da Galiza, tornam-na ainda mais verdade. A Região e os restantes *stakeholders*, terão de reconhecer no AFSC um meio de chegar ao mercado e capital internacional. Serão o diálogo e as políticas governamentais que farão com que o impacto do AFSC na Região Norte se torne mais eficaz.

7.2 Principais Contributos do Estudo

A realização deste estudo permitiu ter uma visão mais abrangente do impacto aeroportuário numa região. Neste sentido verificou-se a importância que o AFSC tem para a Região Norte de Portugal. Seguindo o exemplo de aeroportos internacionais, onde a filosofia de cidade aeroportuária e intermodalidade se encontra completamente implementada, procuraram-se identificar no AFSC e Região Norte, sinais de visão estratégica.

A recolha de uma enorme diversidade de dados, que, muito embora sejam de caracter acessível a todos, a sua análise e relação assume aqui a sua particularidade. As entrevistas e o contributo que muitos dos entrevistados deram para a finalização desta investigação, são sinal do reconhecimento que algumas das Instituições dão à investigação, e neste sentido, a relação que têm com o ensino universitário. Muitas das instituições reconhecem que a relação das universidades com as mais variadas instituições e associações, é importante para a divulgação e estudo dos factos.

Este estudo contribuiu, pois, para perceber que as relações entre Instituições são fundamentais para que o sucesso de ambos, tanto aeroporto como região, sejam maximizados. As operações de Marketing conjuntas necessitam de ser refletidas e isso foi possível verificar

ao longo das entrevistas. Neste sentido seriam necessárias reuniões periódicas, por forma a que, os interesses de uns sejam os interesses comuns.

Um aeroporto desenvolvido e bem implementado numa região, como é o caso do AFSC e a Região Norte, leva a que os índices de crescimento económico se verifiquem. O surgimento de empresas bem sustentadas no mercado internacional, com recursos humanos bem formados, o acesso a tecnologia de ponta e uma linha de comunicações de transportes variada e bem desenvolvida, têm sido características de desenvolvimento regional proporcionadas pelo AFSC.

Na medida em que se desenvolve a indústria, a necessidade de recursos humanos tem sido menor, no entanto, estes exigem maior e melhor formação. O estudo permitiu verificar que a operação do AFSC na Região Norte tem possibilitado a que muitos habitantes com a necessidade de emigrar, possam regressar de uma forma mais frequente do que fariam até então. Tal facto foi possível graças a um aeroporto bem desenvolvido e com a operação de companhias *Low-cost*.

A chegada de companhias LCC ao AFSC, e a criação de bases operacionais, como é o caso da *Ryanair*, tem permitido a que o mesmo tenha um aumento significativo no processamento de passageiros. A duplicação de tráfego de passageiros no AFSC desde 2005, ano de início de operação da *Ryanair*, deu-se de uma forma constante, na medida em que os voos *Low-cost* aumentavam as suas rotas para o Porto. A *Ryanair* tendo sedeado uma das suas bases operacionais no Porto em 2009, levou à liderança no transporte de passageiros, destronando a TAP.

A operação e o domínio do tráfego do segmento *Low-cost* no AFSC, tem levado a que a Região Norte e em especial a cidade do Porto, tenham sentido um crescimento no fluxo de turistas. As características do turista têm levado ao surgimento e evolução do mercado hoteleiro. Será necessário que este não se torne essencialmente um aeroporto *Low-cost*, pois isso teria influência na indústria da região. Um tipo de tráfego variado permitirá também à Região Norte o acesso ao mercado internacional dos grandes investidores.

O aparecimento de novos e variados investidores, permitirá também à região evoluir a criação de novos e variados negócios e por consequência, mais postos de trabalho. O AFSC tem esta capacidade, uma vez que se encontra servido de meios de comunicação bem evoluídos. Será porventura necessário que os principais agentes da região tenham reuniões

periódicas com responsáveis aeroportuários, por forma a exporem as suas necessidades e produtos, encontrando um compromisso com o desenvolvimento comum.

O transporte de carga aérea tem vindo a sofrer alterações no AFSC. Houve uma redução drástica no transporte de correio, muito devido à evolução tecnológica das comunicações. O desenvolvimento de um novo e evoluído terminal de carga, com a fixação das principais companhias de transporte de material aéreo, em detrimento dos aeroportos da Região da Galiza, tem levado ao crescimento deste segmento. Esta particularidade vem comprovar o aumento do volume de exportações das empresas da Região Norte para fazer face à crise.

Desta investigação foi possível verificar que o AFSC, estando bem implementado na Região Norte, tem sido um dos fatores de desenvolvimento. Este, todavia, só será mais eficiente, dependendo das políticas governamentais, modelos de gestão aeroportuária, bem como elos de comunicação entre os principais agentes regionais.

7.3 Limitações do Estudo

Uma das limitações do estudo prende-se com, durante a fase das entrevistas, estas terem adquirido um carácter menos pessoal do que o previamente planeado. Tal facto deveu-se essencialmente à impossibilidade dos entrevistados terem uma agenda preenchida e não ser possível realizar uma entrevista em formato de conversa.

Neste sentido, as entrevistas foram realizadas via email, em que a colocação de questões foi escrita e a sua resposta, muitas vezes era afirmativa ou negativa. Numa entrevista de carácter pessoal, as questões seriam através da colocação de tópicos e consoante o rumo das respostas, estas poderiam seguir várias direções. Era também intenção das entrevistas que, os entrevistados fossem confrontados com os dados estatísticos recolhidos das mais variadas fontes oficiais, e dessem a sua opinião pessoal. Era assim possível recolher dados primários que seriam utilizados na fase das conclusões.

Uma outra limitação desta investigação é o facto de muitos dos entrevistados não terem respondido às questões colocadas. Muitos destes entrevistados eram fontes chave no processo de recolha de dados. Em todo o caso, foi possível em muitas situações, e fruto de

uma grande variedade de fontes, recolher dados congruentes com os que tais fontes poderiam dar.

Era também intenção da investigação perceber a relação entre as diversas instituições e verificar qual o grau de intercomunicação entre as mesmas. Como muitas das respostas eram curtas, e muitas outras nem foram respondidas, tais conclusões foram limitadas.

É também de referir que a resposta às entrevistas de certos elementos-chave tal como é o Aeroporto Francisco Sá Carneiro não foi possível. Daqui seria possível depreender qual a visão do mesmo na sua implementação regional, e também confrontar o entrevistado com dados recolhidos. Muito embora a entrevista não tenha sido possível de realizar, a recolha de dados foi facilitada pelo mesmo, o qual contribuiu para a finalização e conclusão do estudo.

7.4 Propostas de Estudo Futuras

A elaboração deste estudo permitiu retirar algumas conclusões anteriormente descritas, no entanto, muito mais necessita de ser estudado e analisado. Ao longo deste ponto, serão propostas algumas atividades de investigação, fundamentais para o desenvolvimento da Região Norte e do país.

A realização de estudos futuros relativos ao tema desta dissertação, e que poderiam mesmo ser um tema de Tese de Doutoramento, poderão passar pela análise à intermodalidade do serviço de transportes da Região Norte. Este tema carece de estudos em Portugal, estando muito em voga em todo o mundo. A intermodalidade no serviço de transporte pode servir a Região de uma forma mais eficiente do que até aqui tem sido feito. Muitos aeroportos e regiões em todo o mundo já tiveram o conceito de intermodalidade em linha de conta, no seu sistema de transportes.

O conceito de intermodalidade permite efetivar a rede de transportes, isto é, a ligação entre os diferentes meios de transporte permitirá uma maior eficiência a vários níveis. A eficiência nos meios de transporte poderá passar pela poupança energética, melhor adoção dos horários de serviço, poupança de recursos humanos e materiais, entre outros.

A intermodalidade no sistema de transportes aéreos permitirá aumentar o raio de influência de um aeroporto, bem como expandir a sua *catchment area*. Neste sentido, o negócio aeroportuário poderá ser levado a novos horizontes. Também a Região Norte, poderá

ser alvo de benefícios, no entanto, terão de ser feitos avultados investimentos para que se cumpram os objetivos e se mantenha a eficiência no sistema de transpores.

Uma outra proposta poderá passar pelo estudo da expansão da *catchment area* do AFSC e em que sentido isso influenciaria o desenvolvimento do mesmo. Neste caso, pode-se estudar o desenvolvimento das linhas de transporte, através do desenvolvimento de comboios de alta velocidade (ex.: TGV), autoestradas com ligação ao interior Norte mais desenvolvidas. A partir daqui é possível calcular os passageiros potenciais e que estratégias se poderiam adotar para atrair esse potencial.

Segundo Postorino (2010), a acessibilidade é a chave para o desenvolvimento, em especial para os aeroportos. Quanto maior for a *catchment area*, maior será o potencial de demanda para um aeroporto. Um fator importante para um aeroporto com um desenvolvimento bem sucedido, será mais o aumentar a sua *catchment area* que providenciar bons serviços em termos de taxas, destinos e frequências de voos.

Bibliografia

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2007). *Plano Director - Aeroporto Francisco Sá Carneiro [Porto]*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.
- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2007). *Relatório Anual de Estatística de Tráfego Aéreo 2007*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.
- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2008). *Relatório Anual de Estatística de Tráfego Aéreo 2008*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.
- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2009). *Relatório Anual de Estatística de Tráfego Aéreo 2009*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.
- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2010). *Relatório Anual de Estatística de Tráfego Aéreo 2010*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.
- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2011). *Relatório Anual de Estatística de Tráfego Aéreo 2011*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.
- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2003). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.
- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2004). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.
- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2005). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2006). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2007). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2008*). Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2009). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2010). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2011). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2012). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- ANA - Aeroportos de Portugal SA. (2013). *Relatório e Contas do Grupo ANA*. ANA - Aeroportos de Portugal SA. Lisboa.

- Barkin, Thomas I. et al. (1995). *Facing low-cost competitors: Lessons from US Airlines*. Academic Journal. McKinsey Quarterly Nº 4

- Brown, A. (1951). *Town and Country Planning*. Melbourne University Press.

- Budd, L. (2011). *Airports: from flying fields to 21st century aerocities*. Loughborough University. Edward Elgar.

- Charles, M. et al. (2007). *Airport futures: Towards a critique of the aerotropolis model*. Elsevier.

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte. (16-7-2013). Norte 2020 - *Diagnóstico Prospetivo da Região do Norte 2014-2020*.

- Coutinho, C. M. G. F. P. (2003), *Percursos da Investigação em Tecnologia Educativa em Portugal: Uma abordagem temática e metodológica a publicações científicas* (1985-2000)". Braga: Universidade do Minho – Instituto de Educação e Psicologia. Tese de Doutoramento.

- Creswell, J. (2009). *Research Design - Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches. 3ª Edição*. U.nited Kingdom. SAGE Publications.

- Crockatt, M. Ogston, J. (2003). Praire Perspectives: Geographical Essays - *Airport infrastructure as an instrument for regional economic development.* Canadá. Universidade de Manitoba. Jacek I. Romanowski.

- Dawson, C. (2002). *Practical Research Methods - A user-friendly guide to mastering research*. United Kingdom. Howtobooks.

- Derudder, B. et al. (2012). *International Handbook of Globalization and World Cities*. Massachusetts, USA. Edward Elgar Publishing Limited.

- Doganis, R. (2002). *Flying Off Course The Economics of International Airlines 3ª Edição*. Londres e Nova York. Routledge.

- Doganis, R. (2010). *Flying Off Course 4ªEdição*. Nova York. Routledge TAYLOR & FRANCIS LTD.

- Esteves, A. et. al. (2012). *A Liberalização do Transporte Aéreo - Casos Europeu versus Americano*. Economia e Gestão do Transporte Aéreo. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

- FAA. Transportation Research Board. (2009). *Strategic Planning in the Airport Industry.* Whashington DC. Federal Aviation Administration.

- Fernandes, P., Monte, A., & Castro, J. (2004). *A Região Norte de Portugal e a preferência da procura turística: Litoral versus Interior.* Revista Portuguesa de Estudos Regionais INE/APDR, pp. 57-73.

- Forsyth, P. et al. (2004). *The Economic Regulation of Airports.* Ashgate Publishing Limited. ISBN 0754638162.

- Forsyth, P. et al. (2007). *Competition versus Predation in Aviation Markets - A survey of Experience in North America, Europe and Australia*. England. Ashgate Publishing Limited. ISBN 978-0-7546-4195-7.

- Guller, M. & Guller, M. (2002). *Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto*. Barcelona, Espanha. Editora Gustavo Gil.

- Horonjeff, R. et al (2010). *Planning and Design of Airports. 5ª Edição*. USA. McGraw Hill.

- Hoyle, B. & Smith, J. (1992) *Modern Transport Geography.* Londres. Bellhaven Press

- ICAO. (2013). *Annex 14 - Aerodromes*. ICAO. Canada.

- INAC. (2012). *Impacto das Transportadoras Aéreas de Baixo Custo no Transporte Aéreo Nacional (1995-2011).* INAC. Lisboa.

- Kazda, A. Caves, R. (2007). *Airport Design and Operation. 2ª Edição*. Uk. Elsevier.

- Kasarda, J. (2008). *Airport Cities: The Evolution. ChapterI: The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis*. Londres. Insight Media.

- Kasarda, J. (2001) *Airport World. From Airport Cities to Aerotropolis.*

- Kasarda, J. (1991). *The fifth wave: the air cargo-industrial complex*. Portfolio: A Quarterly Review of Trade and Transportation.

- Kelly, D. et al (2007). *The integration of risk management into the design of the airport metropolis.* Wellington, New Zealand. Proceedings Inhabiting Risk IDEA Conference 2007

- Kessides, C. (1993) *The Contributions of Infrastructure to Economic Development: A Review of Experience and Policy Implications*. Washington. The World Bank

- Knippenberger, U. Wall, A. (2009). *Airports in Cities and Regions - Research and Practice.* Karlsruhe. KIT Scientific Publishing.

- Kothari, C. R. (2004). *Reasearch Methodology - Methods and Techniques*. India. New Age International.

- Maroco, J. (2007). *Análise Estatística - Com Utilização do SPSS. 3ª Edição*. Lisboa. Edições Sílabo.

- Marquez, E. M. (2006). "*A intermodalidade aero-ferroviaria no transporte de passageiros existente no aeroporto de Frankfurt*". Faculdade de Tecnologia da Zona Leste. São Paulo – Brasil.

- Matos, F. L. (2001). "*A Habitação no grande Porto*". Universidade do Porto. Porto.

- Page, S. (2009). *Transport and Tourism - Global Perspectives - 3ª Edição*. Essex. Inglaterra. Pearson Education Limited.

- *PET – Plano Estratégico de Transportes 2011-2015*. Governo de Portugal, Ministério da Economia e do Emprego.

- Porto e Norte de Portugal, ANA. (2013). *Perfil dos Turistas do Porto e Norte de Portugal - 2º Trimestre de 2013*.

- Postorino, M. V. (2010). *Development of Regional Airports - Theoretical Analyses and Case Studies.* Southampton. Universidade de Reggio Calabria. WIT Press.

- Rietveld, P. & Nijkamp, P. (1993) *Transport and Regional Development*. European Transport Economics Oxford. B. Blackwell.

- Silvestre, H. Araújo, J. (2012). *Metodologia para a Investigação Social*. Lisboa. Escolar Editora.

- Sekaran, U. (2003). *Research Methods for Business - A Skill Building Aproach. 4º Edição*. USA. John Wiley & Sons.

- Sousa, M. J., & Baptista, C. S. (2011). *Como Fazer Investigações, Dissertações, Teses e Relatórios*. Lisboa: Pactor - Edições de Ciências Sociais e Política Contemporânea.

- Thompson, D., et al. (2010) *Airport Regulation Investment & Development of Aviation*. International Transport Forum.

- Tukey, J. (1977). *Exploratory Data Analysis*. Addison-Wesley. ISBN 0-201-07616-0.

- Vicente, J. M. (2009). *A Percepção do Consumidor do Valor da Marca - O Caso TAP Portugal*. Évora: Universidade de Évora. Portugal.

- Wensveen, J. G. (2007). *Air Transportation: Management Perspective. 6ª Edição.* Ashgate Publishing Limited.

- Williams, G. (2002). *Airline Competition: Deregulation's Mixed Legacy*. Ashgate Publishing Limited. ISBN 0-7546-1355-0.

- Yin, R. K. (2005). *Estudo de Caso: Planejamento e Métodos/ Robert K. Yin; tradução Daniel Grassi, 3.ª Edição*. Porto Alegre: Bookman.

- Yin, R. K. (2001). *Estudo de Caso: Planejamento e Métodos/ Robert K. Yin; tradução Daniel Grassi, 2.ª Edição*. Porto Alegre: Bookman.

- Yin, R. K. (1994). *Case Study Research: Design and Methods, 2.ª Edição*. Newbury Park, CA: Sage Publishing.

Referência Online:

- https://www.aci-europe.org [último acesso em 5 de Maio de 2014].

- http://www.aeroportodoporto.wordpress.com/plano-de-expansao [último acesso em 16 de Junho de 2014].

- http://www.ana.pt [último acesso em 20 de Junho de 2014].

- http://atlanticarea.ccdr-n.pt/estrutura-de-gestao/autoridade-de-gestao/ag-detalhes/regiao-norte-de-portugal [último acesso em 6 de Março de 2014].

- http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/ [último acesso em 24 de Junho de 2014].

- http://www.eurocontrol.int [último acesso em 26 de Maio de 2014].
- http://www.iata.org [último acesso em 11 de Maio de 2014].
- http://www.icao.int [último acesso em 11 de Maio de 2014].
- http://www.ine.pt [último acesso em 24 de Junho de 2014].
- http://www.portoenorte.pt/ [último acesso em 12 de Junho de 2014].
- http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-economia-e-do-emprego/documentos-oficiais/20111110-plano-estrategico-transportes.aspx [último acesso em 2 de Março de 2014].
- http://www.wikipedia.com [último acesso em 12 de Junho de 2014].

Anexos

Anexo 1 - Entrevistas

1.1 Entrevista ao Turismo do Porto e Norte de Portugal

1.1.1 Troca de emails com o Turismo do Porto e Norte de Portugal

Cumprimentos cordiais e até breve,

Cristina Mendes

Turismo do Porto e Norte de Portugal, E. R.
Castelo de Santiago da Barra | 4900-360 Viana do Castelo | Portugal
Tel: (+351) 258 820 270 Telem: (+351) 92 782 0006
Email cristina.mendes@portoenorte.pt
URL: www.portoenorte.pt

Boa tarde cara Cristina Mendes,

Eu, António Marcos de Sousa Esteves, aluno da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias do curso de Mestrado em Gestão Aeronáutica, cujo tema de dissertação é: "O impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no desenvolvimento da Região Norte, O caso Ryanair", venho por este meio e no seguimento da entrevista desta tarde, enviar-lhe o questionário que se encontra em anexo.
No caso de conseguir alguma informação que considere pertinente para a realização da minha dissertação de mestrado, tais como dados estatísticos e demais, pode sempre enviar por email.
Agradeço desde já toda a disponibilidade.

Atentamente,
António Esteves

Boa tarde cara Cristina Mendes!

No âmbito da entrevista que lhe enviei por email no passado dia 6 de Janeiro, relativamente à realização de uma dissertação "O impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no desenvolvimento da Região Norte - O caso Ryanair", continuo a aguardar pela resposta à mesma.

Cumprimentos,
António Esteves

No dia 6 de Janeiro de 2014 às 16:01, Marcos Esteves <amarcos.esteves@gmail.com> escreveu:
Boa tarde cara Cristina Mendes,

Continuo a aguardar resposta referente à entrevista que lhe enviei via email.
A sua resposta é de vital importância para a realização da minha tese de mestrado, cujo tema é: "O Impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Desenvolvimento da Região Norte".
Aguardo confirmação de receção do email.

Cumprimentos,
Marcos Esteves

No dia 27 de Janeiro de 2014 às 16:36, Marcos Esteves <amarcos.esteves@gmail.com> escreveu:
Caro Marcos

Confirmo a receção. Enviarei tão breve quanto possível.

Cumprimentos cordiais
Cristina Mendes

De: Marcos Esteves [mailto:amarcos.esteves@gmail.com]
Enviada: segunda-feira, 12 de Maio de 2014 17:15
Para: Cristina Mendes
Assunto: Re: contatos

1.1.2 Modelo de Entrevista ao Turismo do Porto e Norte de Portugal

- Em termos de promoção da Região Norte como destino turístico, qual a importância do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, e em que medida esta promoção é feita?
  R:

- Existe alguma relação entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o Turismo do Porto e Norte de Portugal? Se sim, são feitas algumas reuniões periódicas e que espécie de temas são discutidos?
  R:

- E entre as demais associações, tais como associações comerciais, câmaras do comércio, Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, entre outros?
  R:

- Em termos de ocupação hoteleira, é possível verificar alguma relação entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a Região Norte?
  R:

- Em que medida o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o constante aumento do tráfego de passageiros que se tem verificado ao longo dos últimos anos, faz evoluir a criação de postos de trabalho diretamente ligados ao turismo?
  R:

- Existe alguma sazonalidade, em termos de procura da Região Norte como destino turístico? Qual o tipo de turista frequente?
  R:

- Qual o impacto da operação de companhias aéreas Low-Cost no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, tais como Ryanair, para a evolução turística nos últimos anos?
  R:

- Qual ao impacto do turismo para a evolução da economia da Região?

1.2 - Entrevista à Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular

1.2.1 Troca de emails com a Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular

Boa tarde cara Vânia Oliveira,

Eu, António Marcos de Sousa Esteves, aluno da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias do curso de Mestrado em Gestão Aeronáutica, cujo tema de dissertação é: "O impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no desenvolvimento da Região Norte, O caso Ryanair", venho por este meio enviar-lhe o questionário que se encontra em anexo.
No caso de conseguir alguma informação adicional que considere pertinente para a realização da investigação, tais como dados estatísticos e demais, pode sempre enviar por email.

Aguardo resposta ao email.

Agradeço desde já toda a disponibilidade e atenção.

Atentamente,
António Esteves

Boa tarde cara Vânia Oliveira,

Enviei-lhe no passado dia 30 de Abril uma entrevista referente à vossa Associação. Esta entrevista é de elevada importância para a conclusão da minha tese de mestrado, cujo tema é: "O Impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Desenvolvimento da Região Norte".
Aguardo resposta de confirmação de receção do email.

Cumprimentos,
António Esteves

Caro Marcos Esteves,

O Secretário-geral só esteve hoje aqui no Porto, motivo pelo qual ainda não lhe tinha respondido. Relativamente ao que solicita, consideramos que por muito que queiramos ajudar, não está muito ao nosso alcance, uma vez que não somos nós que possuímos grande parte da informação solicita.
No anexo, respondemos muito superficialmente a algumas das questões, a outras julgamos mesmo não ser a entidade competente para o fazer.

De qualquer das formas, o nosso secretário-geral geral sugere três pessoas que trabalham essencialmente na área do turismo e que eventualmente lhe poderão facultar mais orientações, se assim o entender.

- **Xerardo Pereiro (UTAD)**
- **Xulio Padellas (Universidade de Vigo)**
- **Ana Ladeiras**

Lamentamos não poder ajudar mais.
Atentamente,



Vânia Oliveira
Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular
Av. Infante D. Henrique, 55
4050-074 Porto
Tel.: +351 22 201 99 37/8
Fax: +351 22 201 99 39
Web: www.eixoatlantico.com

De: Marcos Esteves [mailto:amarcos.esteves@gmail.com]
Enviada: segunda-feira, 12 de Maio de 2014 17:11
Para: adm.pec.pt@eixoatlantico.com
Assunto: Tese de Mestrado

Cara Vânia Oliveira,

Agradeço desde já toda a disponibilidade. As vossas respostas serão muito importantes para a minha finalização do estudo.
Se em todo o caso tiver alguns dados estatísticos que me possa disponibilizar, agradeço.

Cumprimentos,
Marcos Esteves

No dia 13 de Maio de 2014 às 14:32, Vânia Oliveira - Eixo Atlântico <adm.pec.pt@eixoatlantico.com> escreveu:

1.2.2 Modelo de Entrevista à Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular

- Existe alguma relação entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular? Se sim, são feitas algumas reuniões periódicas e que temas são discutidos?
- R: Não.

- E entre as demais associações, tais como associações comerciais, câmaras do comércio, Associações de Turismo, entre outros, são feitas reuniões periódicas? (Existe alguma espécie de cooperação?)
  R: Não fazemos ideia.

- Em termos de promoção da Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular e seus membros, qual a importância do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, e em que medida esta promoção é feita? (Refiro-me a produtos agrícolas, industriais, turismo, etc.)
  R: Ao nível do turismo, o Eixo Atlântico sempre que edita algum guia turístico, disponibiliza um determinado número ao aeroporto, para que este seja distribuído gratuitamente.

- Em termos de evolução do Produto Interno Bruto é possível verificar alguma relação entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular e seus membros?
  R: Não temos como verificar. Uma vez que o Eixo Atlântico é uma associação de municípios, para fazer esta análise teria que contactar as câmaras.

- Como crê que o Aeroporto Francisco Sá Carneiro possa levar ao desenvolvimento dos membros da Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular?
  R: Acredito que as condições e serviços do aeroporto, contribuem para o aumento de utentes e desta forma para um incremento ao nível turístico, sobretudo no norte de Portugal e até mesmo na Galiza.

- Qual o impacto da operação de companhias aéreas Low-Cost no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, tais como Ryanair, para a evolução turística nos últimos anos?
  R: ...

- Existe alguma sazonalidade, em termos de procura dos membros da Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular como destino turístico? Qual o tipo de turista frequente?
  R: ...

- Em que medida o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o constante aumento do tráfego de passageiros que se tem verificado ao longo dos últimos anos, faz evoluir a criação de postos de trabalho direta ou indiretamente relacionados com o aeroporto?
  R: ...

- Qual ao impacto do turismo para a evolução da economia da Região?
  R: ...

1.2.3 Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular

Cidades-membro:

Braga, Bragança, Chaves, Ferrol, Guimarães, La Coruña, Lugo, Monforte de Lemos, Ourense, Peso da Régua, Pontevedra, Porto, Santiago de Compostela, Viana do Castelo, Vigo, Vila Nova de Gaia, Vila Real e Vilagarcía de Arousa.



1.3 Entrevista à Câmara do Comércio e Indústria Luso Espanhola

1.3.1 Troca de emails com a Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola

Boa tarde cara Inés Revenga,

Eu, António Marcos de Sousa Esteves, aluno da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa, do curso de Mestrado em Gestão Aeronáutica, cujo tema de dissertação é: "O impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no desenvolvimento da Região Norte", venho por este meio e consoante a vossa disponibilidade, enviar-lhe um questionário que se encontra em anexo. A resposta a este questionário torna-se essencial para a realização da minha Tese de Mestrado.
No caso de conseguir alguma informação que considere pertinente para a realização da dissertação de mestrado, tais como dados estatísticos e demais, pode sempre enviar por email.
Agradeço desde já toda a disponibilidade e compreensão.

Atentamente,
António Esteves

1.3.2 **Modelo de Entrevista à Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola**

- Existe alguma relação entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola? Se sim, são feitas algumas reuniões periódicas e que temas são discutidos?
  R:

- E entre as demais associações, tais como Câmaras Municipais da Região Norte, associações comerciais, câmaras do comércio, Associações de Turismo, entre outros, são feitas reuniões periódicas? (Existe alguma espécie de cooperação?)
  R:

- Em termos de promoção da Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola e seus membros, qual a importância do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, e em que medida esta promoção é feita? (Refiro-me a produtos agrícolas, industriais, imagem de marca dos membros, etc.)
  R:

- Em termos de evolução do Produto Interno Bruto é possível verificar alguma relação entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, Região Norte e a Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola e seus membros?
  R:

- Como crê que o Aeroporto Francisco Sá Carneiro possa levar ao desenvolvimento dos membros da Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola?
  R:

- Qual o impacto da operação de companhias aéreas Low-Cost no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, tais como Ryanair, para a evolução dos membros da Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola nos últimos anos? (Refiro-me a volume de negócios, crescimento e expansão a outras zonas do globo, dos seus produtos, etc.)
  R:

- Em que medida o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o constante aumento do tráfego de passageiros que se tem verificado ao longo dos últimos anos, faz evoluir a criação de postos de trabalho nos membros da Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola?
  R:

- Na sua opinião qual crê ser a importância dos membros da Câmara do Comércio e Industria Luso Espanhola na evolução da Região Norte?
  R:

1.4 Entrevista ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro

1.4.1 Troca de emails com o Aeroporto Francisco Sá Carneiro

Boa tarde cara Paula Barbosa,

Eu, António Marcos de Sousa Esteves, aluno da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa, do curso de Mestrado em Gestão Aeronáutica, cujo tema de dissertação é: "O impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Desenvolvimento da Região Norte", venho por este meio e consoante a vossa disponibilidade, enviar-lhe um questionário que se encontra em anexo. A resposta a este questionário torna-se essencial para a realização da minha Tese de Mestrado.
O Álvaro Neves, que me está a apoiar neste estudo, falou consigo na semana passada, e como tal envio-lhe este email na esperança que me consiga responder a algumas questões.
No caso de conseguir alguma informação que considere pertinente para a realização da dissertação de mestrado, tais como dados estatísticos e demais, pode sempre enviar por email.
Agradeço desde já toda a disponibilidade e atenção.

Atentamente,
António Esteves

Boa tarde cara Paula Barbosa,

Enviei-lhe na semana passada um questionário relativo à minha Dissertação de Mestrado.
Em todo o caso, não consegui perceber se chegou a receber o mesmo, pelo que lhe peço que me denuncie o aviso de receção do email.
Agradecia, na medida do possível, dados estatísticos referentes ao tráfego de passageiros e mercadorias, nomeadamente destino e origem, bem como o perfil dos mesmos.

Cumprimentos,
António Esteves

No dia 14 de Maio de 2014 às 15:38, Marcos Esteves <amarcos.esteves@gmail.com> escreveu:

Bom dia,

Agradeço que reenvie o seu pedido, o qual deve ser dirigido ao Diretor do Aeroporto.

Cumprimentos,

Paula Barbosa
Marketing Aviação | Comunicação

ANA Aeroportos Porto

Damos vida aos aeroportos.
Livening up airports.
ANA Aeroportos de Portugal, S.A.
www.ana.pt

From: Marcos Esteves [mailto:amarcos.esteves@gmail.com]
Sent: Thursday, May 22, 2014 7:17 PM
To: FLY OPO
Subject: Re: Tese de Mestrado - Entrevista a Paula Barbosa

Exº Sr. Diretor do Aeroporto Francisco Sá Carneiro,

Eu, António Marcos de Sousa Esteves, aluno da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa, do curso de Mestrado em Gestão Aeronáutica, cujo tema de dissertação é: "O impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Desenvolvimento da Região Norte", venho por este meio e consoante a vossa disponibilidade, enviar-lhe um questionário que se encontra em anexo. A resposta a este questionário torna-se essencial para a realização da minha Tese de Mestrado.

Agradecia ainda, na medida do possível, dados estatísticos referentes ao tráfego de passageiros e mercadorias, nomeadamente destino e origem, bem como o perfil dos mesmos.
Agradeço desde já toda a disponibilidade e atenção.
Aguardo aviso de receção deste email.

Atentamente,
António Esteves

Bom dia,

Em resposta ao seu pedido, informamos que o mesmo foi reencaminhado para o Diretor do Aeroporto do Porto, pelo que, receberá uma resposta tão breve quanto possível.

Cumprimentos,

Paula Barbosa
Aeroporto do Porto | Marketing Aviação

ANA Aeroportos Porto

Damos vida aos aeroportos.
Livening up airports.
ANA Aeroportos de Portugal, S.A.
www.ana.pt

From: Marcos Esteves [mailto:amarcos.esteves@gmail.com]
Sent: sexta-feira, 23 de Maio de 2014 17:57
To: FLY OPO
Subject: Tese de Mestrado - Entrevista

Boa tarde,

Agradeço a cooperação e aguardo pela resposta.

Cumprimentos,
António Esteves

2014-05-26 11:12 GMT+01:00 FLY OPO <flyopo@ana.pt>:

Bom dia cara Paula Barbosa,

Escrevo-lhe este email no sentido de saber se tem novidades acerca do questionário que lhe enviei sobre a minha Tese de Mestrado.
Até ao momento não recebi qualquer resposta.
Continuo a aguardar, uma vez que apenas me falta esta entrevista para poder concluir a investigação.
Cumprimentos,
António Esteves

2014-05-26 17:38 GMT+01:00 Marcos Esteves <amarcos.esteves@gmail.com>:

1.4.2 Modelo de Entrevista ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro

- Em termos de promoção da Região Norte como destino turístico, qual a intervenção do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, e em que medida esta promoção é feita?
  R:

- Existe alguma relação entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e as associações regionais quer seja turismo, industria, comércio, entre outros? Se sim, são feitas reuniões periódicas e que temas são discutidos? (Existe alguma cooperação entre as associações para a promoção da Região Norte?)
  R:

- Em termos de ocupação hoteleira, é possível verificar alguma relação entre o processamento de passageiros do Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a Região Norte? (Havendo variação no tráfego de passageiros no aeroporto, há também flutuação no turismo regional? Existem tabelas de correlação?)
  R:

- Existe alguma sazonalidade, em termos de tráfego de passageiros processados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro? (Será possível facultar dados estatísticos?)
  R:

- Qual o perfil do passageiro processado no Aeroporto Francisco Sá Carneiro? (A operação de companhias LCC veio trazer um novo perfil de passageiro? Como crê que esse fenómeno tenha influenciado a Região Norte?)
  R:

- Qual o impacto da operação de companhias aéreas Low-Cost no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, tais como Ryanair? Como considera que este fenómeno influenciou a Região Norte?
  R:
- Em que medida o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o constante aumento do tráfego de passageiros que se tem verificado ao longo dos últimos anos, faz evoluir a criação de postos de trabalho direta ou indiretamente relacionados com o aeroporto?
  R:

  Como evoluiu o negócio aeroportuário, tais como parques de estacionamento, comércio no lado ar, restaurantes, entre outros, nos últimos anos?
  R:

- Como tem evoluído o transporte de mercadorias no Aeroporto Francisco Sá Carneiro? (Qual a percentagem de produtos oriundos da Região Norte? E de outras regiões? Será possível facultar dados estatísticos?)
  R:

- Na sua opinião, como crê que o Aeroporto Francisco Sá Carneiro influenciou a evolução industrial na Região Norte?
  R:

1.5 Entrevista à Associação Comercial do Porto

1.5.1 Troca de emails com a Associação Comercial do Porto

Boa tarde cara Filipa Guedes,

Eu, António Marcos de Sousa Esteves, aluno da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa, do curso de Mestrado em Gestão Aeronáutica, cujo tema de dissertação é: "O impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Desenvolvimento da Região Norte", venho por este meio e consoante a vossa disponibilidade, requisitar uma entrevista.
Esta entrevista é essencial para a realização da minha Tese de Mestrado.

Aguardo resposta a este email.
Agradeço desde já toda a disponibilidade e atenção.

Atentamente,
António Esteves

Exmo. Senhor
Dr. António Esteves

Agradecemos o seu contacto e interesse pela Associação Comercial do Porto.
Informamos que a ACP está disponível para colaborar, pelo que lhe pedir por favor que nos enviasse as perguntas em questão por escrito para que possamos preparar uma resposta às mesmas.

Atenciosamente,
Filipa Guedes
Associação Comercial do Porto
Palácio da Bolsa - Rua Ferreira Borges | 4050-253 Porto • Portugal
Tel. +351 22 339 90 31 | Fax. +351 22 339 90 90
www.cciporto.com / www.palaciodabolsa.pt

De: Marcos Esteves [mailto:amarcos.esteves@gmail.com]
Enviada: quarta-feira, 14 de Maio de 2014 15:44
Para: Filipa Guedes
Assunto: Tese de Mestrado - Entrevista a Filipa Guedes

Boa noite cara Filipa Guedes,

Envio-lhe em anexo as perguntas.
A resposta às mesmas são importantes para a conclusão da minha Dissertação de Mestrado.
Agradecia em todo o caso que me responda o mais breve quanto possível, uma vez que pretendo concluir os dados ainda este mês.
Se me conseguir facultar dados estatísticos que considere pertinentes, agradeço desde já.

Cumprimentos,
António Esteves

No dia 15 de Maio de 2014 às 17:06, Filipa Guedes <filipaguedes@cciporto.pt> escreveu:

Boa tarde,

Conforme combinado, envio em anexo as respostas da Associação Comercial do Porto às questões colocadas.
Qualquer questão, estamos ao dispor.

Atenciosamente,

Filipa Guedes
Associação Comercial do Porto
Palácio da Bolsa - Rua Ferreira Borges | 4050-253 Porto • Portugal
Tel. +351 22 339 90 31 | Fax. +351 22 339 90 90
www.cciporto.com / www.palaciodabolsa.pt



Boa tarde Filipa Guedes,

Agradeço todo o esforço e apoio nas respostas às questões.
Se necessitar de algo sei que posso contar com a vossa colaboração.

Cumprimentos,
António Esteves

No dia 21 de Maio de 2014 às 14:59, Filipa Guedes <filipaguedes@cciporto.pt> escreveu:

1.5.2 Modelo de Entrevista à Associação Comercial do Porto

- Qual a relação entre a Associação Comercial do Porto e o Aeroporto Francisco Sá Carneiro? (São feitas reuniões periódicas e que temas são discutidos)

  R: Não existe uma relação formal institucionalizada entre a Associação Comercial do Porto e o Aeroporto. Não obstante, tendo em conta a importância estratégica do Aeroporto para o desenvolvimento do Porto e do Norte, a Associação Comercial do Porto tem prestado particular atenção a tudo o que, direta ou indiretamente possa condicionar a atividade e posicionamento desta infraestrutura. Foi nesse sentido que, por diversos momentos, a Associação Comercial tomou posição pública nesta matéria, nomeadamente, no âmbito do processo de privatização da ANA – Aeroportos de Portugal.

- E entre as demais associações, tais como Câmaras Municipais da Região Norte, associações comerciais, câmaras do comércio, Associações de Turismo, entre outros, qual a relação com a Associação Comercial do Porto? (Existe alguma espécie de cooperação?)

  R: A promoção do desenvolvimento do Porto e do Norte é um dos principais desideratos assumidos pela Associação Comercial do Porto desde a sua génese, em 1834. Nesse sentido, procura colaborar com outras entidades da Região, desde Universidades, Câmaras Municipais, associações empresariais, entre outras, com o intuito de dinamizar um trabalho em rede. Como exemplo, na área do Turismo, o Presidente da Associação Comercial do Porto assume a vice-presidência da Associação de Turismo Porto e Norte de Portugal, que é a entidade responsável pela promoção externa desta Região.

- Em termos de promoção da cidade do Porto como destino turístico, qual a importância do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, e em que medida esta promoção é feita?

  R: A existência de um aeroporto com capacidade instalada, com boas acessibilidades, com uma área de influência que se estende à Galiza, com um número elevado de ligações diretas a destinos relevantes, é sem dúvida um fator de crucial importância para a competitividade do Porto e do Norte de Portugal. Com o estabelecimento da uma base da Ryanair no Porto e a oferta de outras companhias low-cost, o Aeroporto

passou a contar com mais de 60 ligações diretas a destinos relevantes, evidenciando ainda mais o seu posicionamento de grande aeroporto do Nordeste peninsular, movimentando atualmente mais passageiros do que os três aeroportos galegos juntos. Este movimento tem sido essencial para atrair novos públicos ao Porto.

O facto de o Porto ser um destino extremamente diversificado em termos de oferta turística, com o seu património histórico, a nova arquitetura moderna, a farta e variada gastronomia e os vinhos, a simpatia das gentes, a animação noturna, o comércio tradicional e o artesanato, a oferta cultural e o facto de ser um destino com boa relação qualidade/ preço, é motivo para despertar o interesse das próprias companhias de aviação, que apostam de forma crescente no Porto.

Por outro lado, fruto das distinções internacionais que tem merecido, mas não só, o Porto tem vindo a ser destacado em publicações de todo o mundo como destino de excelência. Neste capítulo também tem sido essencial o programa de promoção externa que a ATP tem levado a cabo, e que tem apostado na divulgação do destino em mercados estratégicos. A distinção pelo European Consumers Choice como Melhor Destino Europeu 2014 é de extrema importância do ponto de vista da divulgação e sedimentação da marca "Porto" internacionalmente. Pode dizer-se que há uma relação de reciprocidade entre a cidade e os operadores aéreos no que toca a estratégias promocionais. A cidade tem, por si, capacidade de atrair a oferta de ligações diretas e a estas, por seu turno, interessa promover o destino Porto.

- Em termos de ocupação hoteleira, é possível verificar alguma relação entre o processamento de passageiros no Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a cidade do Porto? (Havendo variação no tráfego de passageiros no aeroporto, há também flutuação no turismo? Existem tabelas de correlação ou dados estatísticos?)

  R: O aumento da oferta de voos diretos pelo Aeroporto do Porto, nomeadamente através das companhias low-cost, tem-se refletido de forma inegável na ocupação hoteleira no Porto, que tem vindo a crescer consolidadamente nos últimos anos. Este boom turístico consolidou-se em 2013. O número de dormidas na cidade aumentou 14,87% face a 2012, num total de mais de 2,2 milhões de estadias. Em 2014 esperam-se mais 140 mil dormidas. Há estudos que confirmam que cerca de 60% dos visitantes chegaram à cidade pelo Aeroporto do Porto. O Porto tem crescido claramente acima

da taxa de crescimento média do turismo no Continente e no Norte (que foi de 1,7%) entre 2008 e 2012.

- Qual o perfil do turista frequente na cidade do Porto?

  R: Os principais países de origem têm sido Espanha, França, Brasil, Alemanha, Reino Unido e EUA. Em 2013, o consumo médio global dos turistas foi de cerca de 720 euros, que representou um crescimento de 4,3% face a 2012. Este incremento reflete também um aumento do tempo médio de estada dos turistas. A cidade tem atraído públicos cada vez mais diversificados tendo em conta o aumento das ligações diretas a novos destinos e notam-se sobretudo muitos jovens a visitar a cidade que antes não teriam capacidade financeira para viajar. Segundo um recente inquérito do Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo, o turista que visita o Porto é, ainda que com uma pequena predominância, do sexo feminino, com idades compreendidas entre os 26 e os 50 anos, com rendimentos entre os 2.000 e os 4.000 euros. A cidade tem procurado apostar nos turistas de países mais longínquos, que ficam mais tempo nas cidades e no país e têm maior poder de compra - mais brasileiros, mais americanos, mais africanos, mais russos. Há um conjunto de novas potências que antes eram destinos turísticos e hoje são emissores de turistas. Esse é um público-alvo que o Porto está a tentar cativar.

- Em termos de evolução do Produto Interno Bruto é possível verificar alguma relação entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a Associação Comercial do Porto e seus membros? (Como tem evoluído o comércio na cidade do Porto com o crescimento do volume de tráfego?)

  R: Nos últimos anos, apesar da crise que o País atravessa, foi notório o esforço de internacionalização das empresas nacionais, principalmente do Norte, que é a Região que mais contribui para as exportações nacionais. Segundo os últimos dados do INE, a Região do Porto e Norte vale 17,1 mil milhões de euros de exportações, que representam 36% do total nacional. O Norte e o Centro, valem, em conjunto, 70% do total exportado. A par do Porto de Leixões, o Aeroporto do Porto tem sido essencial para a dinamização das nossas exportações. Também o turismo tem consolidado o seu peso no Produto regional, valendo mais de 4% no VAB e do emprego do Norte.

- Qual o impacto da operação de companhias aéreas Low-Cost no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, tais como a Ryanair, para a evolução dos membros da Associação Comercial do Porto nos últimos anos? (Refiro-me a volume de negócios, crescimento e expansão a outras zonas do globo, dos seus produtos, etc. Será possível facultar dados estatísticos.)

  R: A Associação Comercial do Porto, como Câmara de Comércio e Indústria do Porto, congrega membros de todas as áreas de atividade, da agro-indústria, ao comércio e serviços. Nesse sentido, como referido, o aumento da oferta de voos diretos para novos destinos é fundamental para a dinamização dos negócios da Região, não apenas na vertente do turismo, mas também no âmbito do aumento das exportações e da captação de investimento. Neste momento, o Porto ocupa o terceiro lugar na lista das dez cidades mais atrativas do sul da Europa para o investimento estrangeiro, segundo o estudo "Cidades e Regiões Europeias do Futuro 2014/15", publicado na revista FDI (Foreign Direct Investment) do Financial Times. Parte da atratividade associada ao Porto advém das infraestruturas de transporte de qualidade que a Região possui.

  No caso concreto do Palácio da Bolsa, sede e propriedade da Associação Comercial do Porto, tem sido notório o impacto das companhias low cost no aumento do número e diversidade de turistas que nos visitam anualmente.

- Em que medida o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o constante aumento do tráfego de passageiros que se tem verificado ao longo dos últimos anos, faz evoluir a criação de postos de trabalho nos membros da Associação Comercial do Porto? (É possível facultar dados estatísticos relativos a criação e extinção de postos de trabalho nos últimos anos?)

  R: A Associação Comercial do Porto não dispõe de dados estatísticos relativamente aos seus associados, que corroborem a relação direta entre o tráfego de passageiros no Aeroporto do Porto e a criação de emprego. É notório que o sector da hotelaria e restauração tem tido um dinamismo muito grande na cidade, sobretudo na zona da Baixa, fruto do aumento do número de turistas. Não obstante, há vários fatores que têm condicionado nos últimos anos a evolução dos níveis de emprego na Região.

- O aeroporto é muitas vezes a imagem de uma cidade ou região, pelo que as campanhas de marketing tornam-se vitais para o crescimento do volume de exportações ou

destino turístico. Qual é a importância do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no reconhecimento e distinção internacional da cidade do Porto?

R: A crescente visibilidade do Porto reflete-se nas inúmeras distinções internacionais de que o destino tem sido alvo. Como referido, o Aeroporto do Porto é a principal porta de entrada de turistas na Região. O facto dos turistas aterrarem num dos três melhores aeroportos da Europa e depois se poderem deslocar no metro, premiado pela Universidade de Harvard, para a Baixa da cidade em 30 minutos ou menos e por um custo muito baixo, obviamente que constitui uma mais-valia muito importante para a cidade.

O aumento de voos diretos para novos destinos, nomeadamente através das companhias low cost, revolucionou o conceito de mobilidade, não apenas para o turismo mas também para as nossas exportações.

A democratização dos designados city breaks, que trazem ao Porto novos públicos para o nosso património, para os nossos hotéis e para os nossos produtos, abre à cidade a oportunidade de se reposicionar nas rotas dos destinos mais atrativos, para públicos mais numerosos e diversificados.

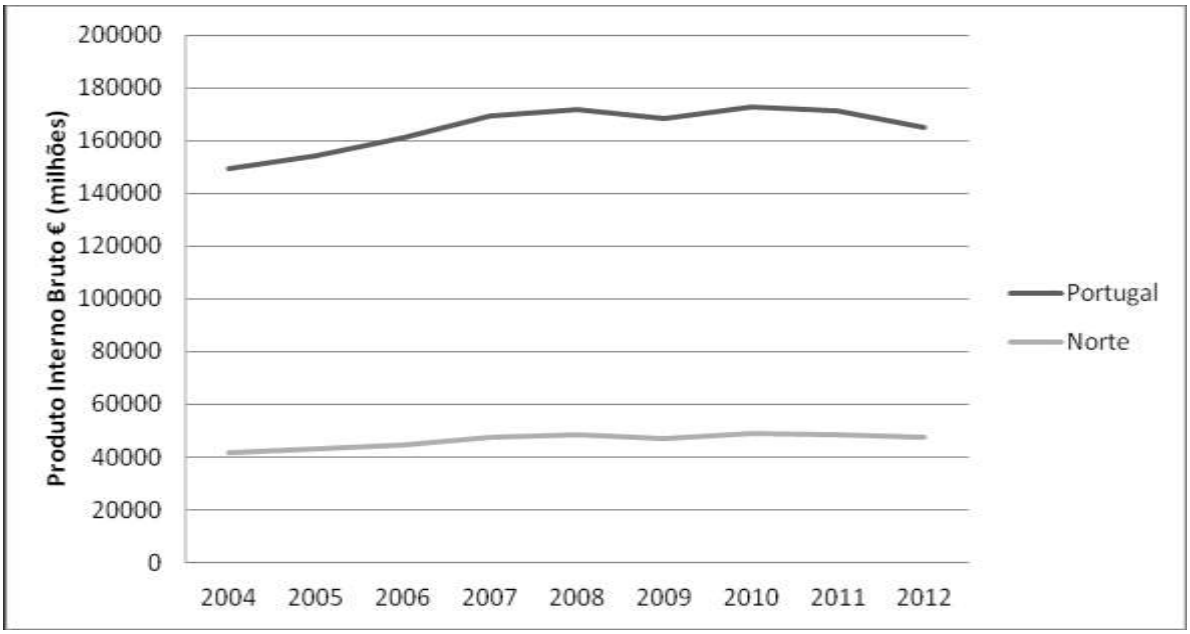
Anexo 2 - Dados Relativos ao PIB

2.1 Produto interno bruto (€ (milhões)) a preços correntes (Base 2006 - €)

Localização geográfica	Período de referência dos dados								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Portugal	149312,518	154268,681	160855,37	169319,221	171983,062	168529,242	172859,512	171126,214	165107,5
Norte	41424,135	42914,986	44593,481	47384,702	48488,48	47204,775	48836,334	48675,262	47429,704
% PIB Nacional	27,743243	27,81834	27,722718	27,985424	28,193753	28,009842	28,252037	28,444071	28,726559

Fonte: INE

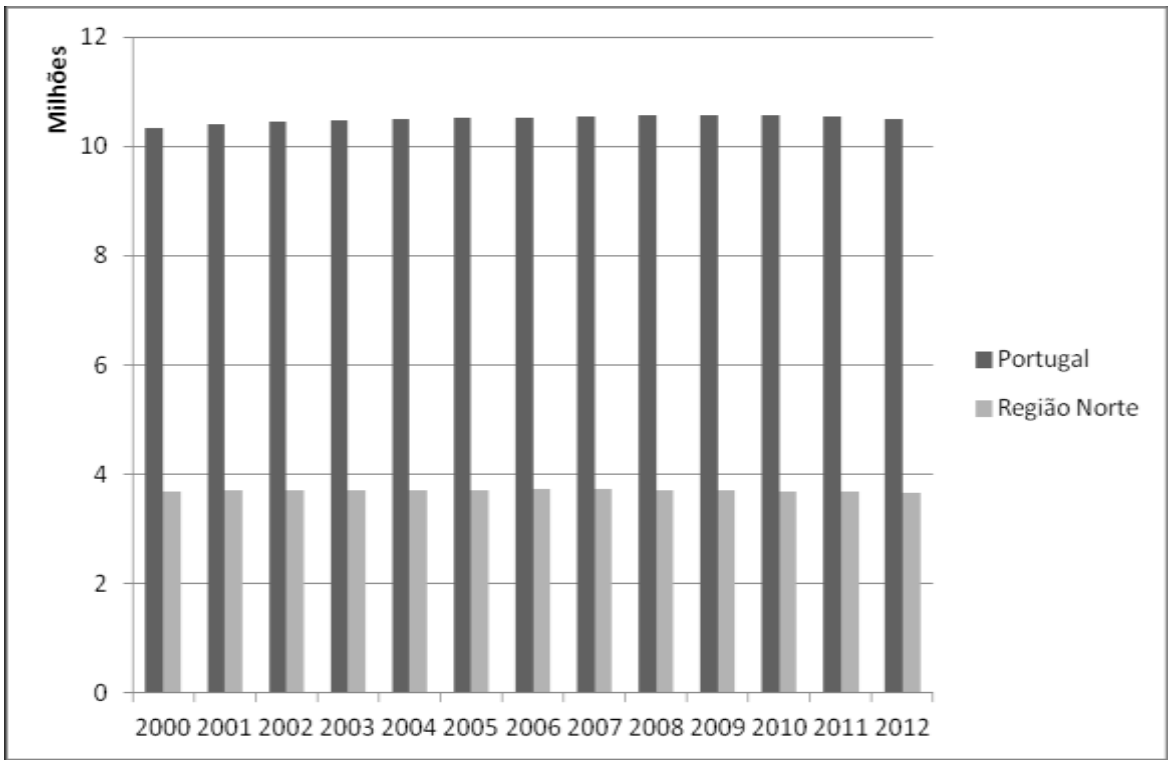
2.2 Produto interno bruto (€ (milhões)) a preços correntes (Base 2006 - €)



Fonte: INE

Anexo 3 - Dados Relativos ao Número de Habitantes

3.1 População Residente



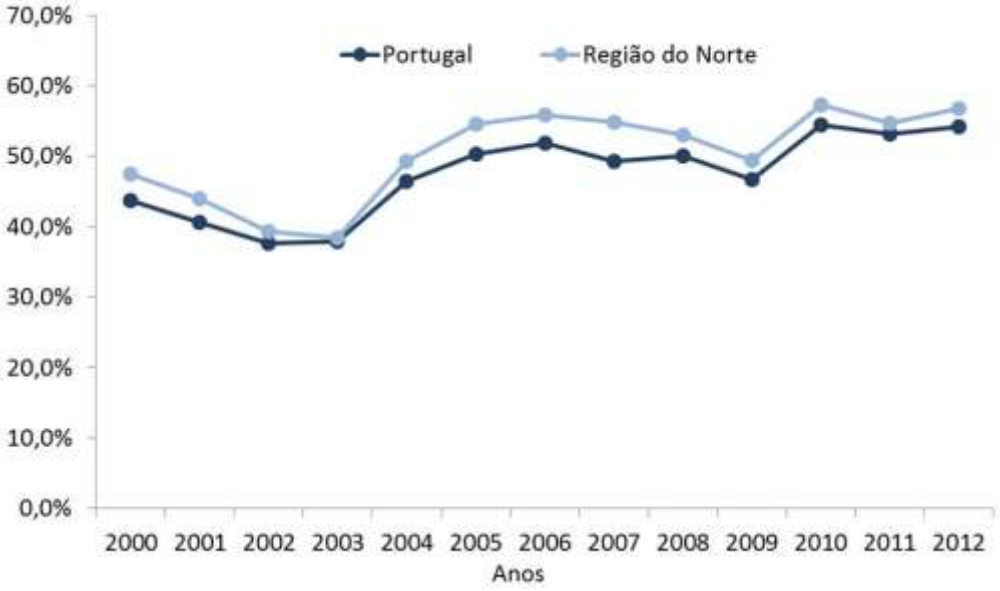
Fonte: INE

Período de Referência	Portugal	Região Norte
2000	10.330.774	3.679.741
2001	10.394.669	3.696.333
2002	10.444.592	3.708.294
2003	10.473.050	3.713.740
2004	10.494.672	3.716.870
2005	10.511.988	3.718.061
2006	10.532.588	3.719.898
2007	10.553.339	3.719.773
2008	10.563.014	3.712.554
2009	10.573.479	3.705.980
2010	10.572.721	3.693.585
2011	10.542.398	3.687.224
2012	10.487.289	3.666.234

Fonte: INE

Anexo 4 - Dados Relativos ao Número de Desempregados

Proporção de Desempregados de Longa Duração



Fonte: INE

Anexo 5 - Dados Relativos à Exportação de Bens

Exportações (€) de bens por Localização geográfica

Localização geográfica	Período de referência dos dados									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Portugal	30920097584	31137084365	35640473472	38294061544	38847346198	31696763402	37267906508	42828033392	45259455439	47375388117
Norte	12676766575	11453029788	13250648841	14571024393	14549608784	11859864876	14046785056	16020739199	16799356135	17160144217
(%) Peso das Exportações do Norte no País	41,00	36,78	37,18	38,05	37,45	37,42	37,69	37,41	37,12	36,22

Fonte: INE

Anexo 6 - Dados Relativos a Dormidas em Hotéis

6.1 Dormidas em estabelecimentos hoteleiros

Anos	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total	Média
Alemanha	3 771 828	3 898 469	3 862 780	3 851 143	3 657 516	3 341 911	3 279 012	3 392 161	3 714 795	32 769 615	3 641 068
Espanha	2 392 962	2 726 015	3 194 856	3 380 916	3 069 468	3 203 770	3 277 782	3 445 112	3 086 564	27 777 445	3 086 383
França	1 093 163	1 111 643	1 241 117	1 442 344	1 590 488	1 595 447	1 619 416	1 931 067	2 224 017	13 848 702	1 538 745
Irlanda	947 901	899 550	967 287	1 047 347	1 023 505	872 146	826 785	865 949	988 973	8 439 443	937 716
Itália	737 868	723 353	953 332	1 010 500	929 096	803 211	869 313	918 210	873 265	7 818 148	868 683
Países Baixos	1 495 960	1 679 343	1 795 330	1 825 862	1 974 157	1 789 147	1 843 369	1 992 895	2 146 685	16 542 748	1 838 083
Reino Unido	7 080 418	7 378 185	7 257 561	7 705 144	7 302 078	5 669 681	5 494 953	6 258 563	6 395 890	60 542 473	6 726 941
Brasil	336 379	411 175	461 807	558 749	672 970	595 511	828 510	1 015 458	1 145 611	6 026 170	669 574
Outros	5 145 514	5 045 151	5 482 390	5 946 525	5 984 967	5 343 553	5 569 067	6 184 345	6 716 022	51 417 534	5 713 059
Total	23 001 993	23 872 884	25 216 460	26 768 530	26 204 245	23 214 377	23 608 207	26 003 760	27 291 822	225 182 278	25 020 253

6.2 Capacidade de alojamento em estabelecimentos hoteleiros

NUTS e Concelhos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Portugal	239.903	245.778	253.927	263.814	264.037	264.747	273.975	273.804	279.506
Região Norte	31.308	31.846	32.184	34.631	35.504	36.421	38.817	38.827	38.386

Fonte: INE

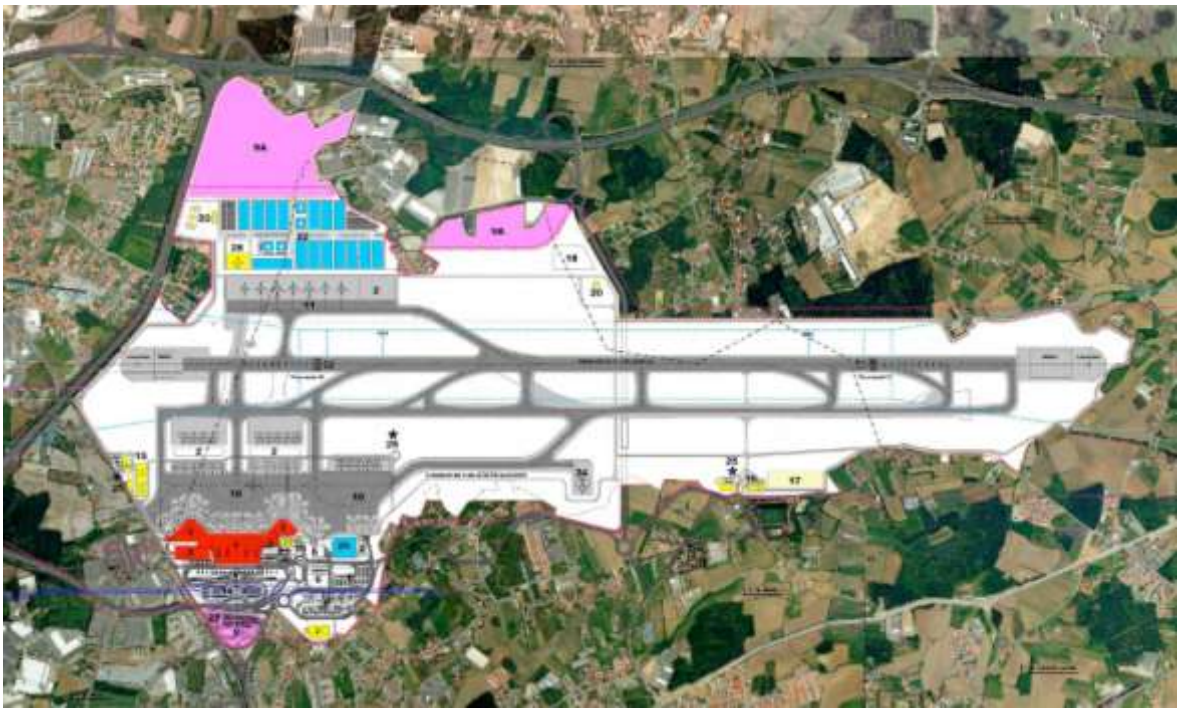
6.3 Dormidas em Estabelecimentos Hoteleiros

NUTS e Concelhos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Portugal	34 208 968	33 875 471	34 140 581	35 520 631	37 566 461	39 736 583	39 227 938	36 457 069	37 391 291	39 440 315	39 764 527
Região Norte	3 262 430	3 145 780	3 330 650	3 438 518	3 844 374	4 228 965	4 250 764	4 269 967	4 437 756	4 547 011	4 544 105

Fonte: INE

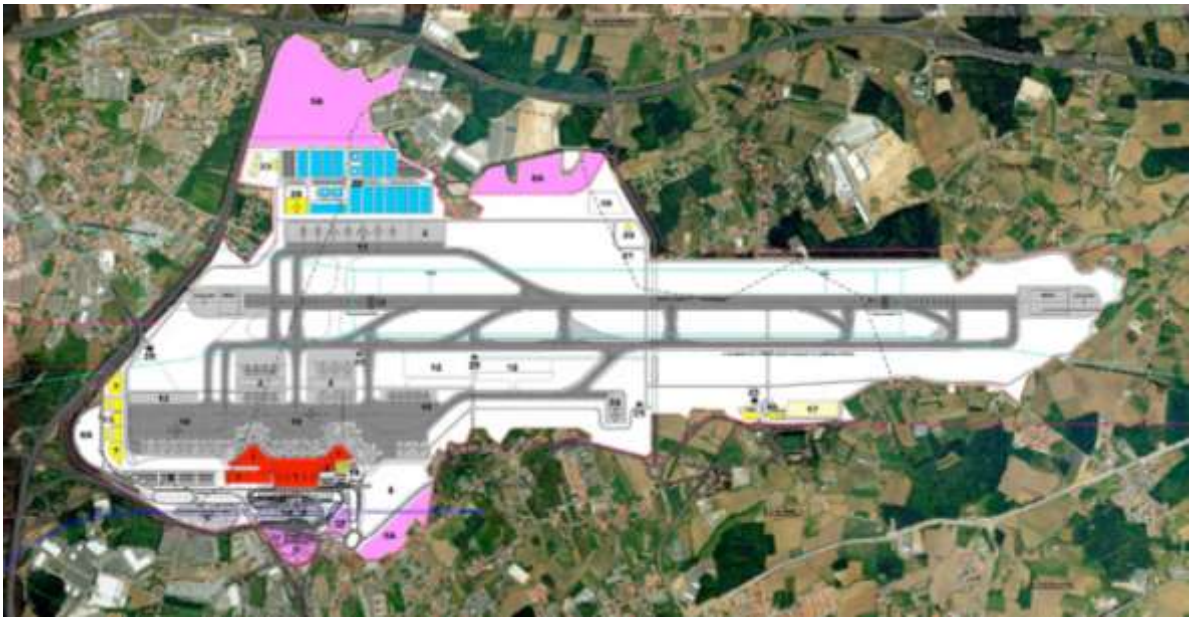
Anexo 7 - Planos de Desenvolvimento do AFSC

7.1 Plano de Desenvolvimento para 9 milhões de passageiros/ano



Fonte: Plano Diretor do AFSC

7.2 Plano de Desenvolvimento para 11 milhões de passageiros/ano



Fonte: Plano Diretor do AFSC

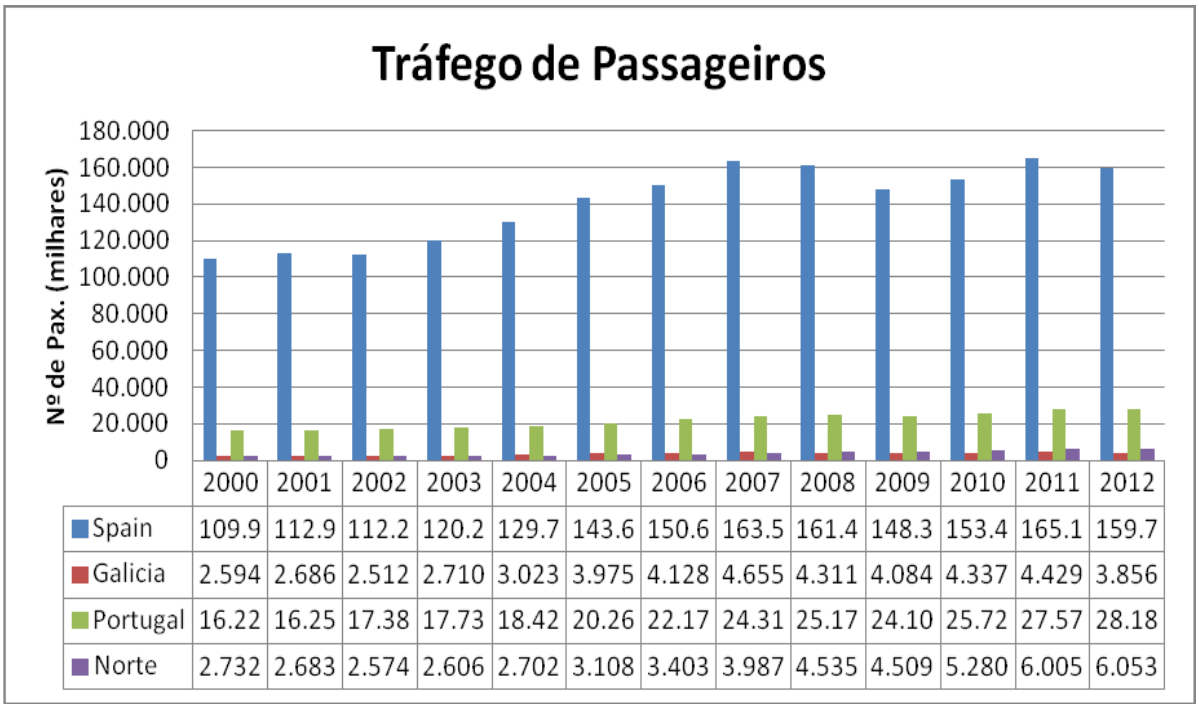
Anexo 8 - Organograma ANA



Fonte: ANA

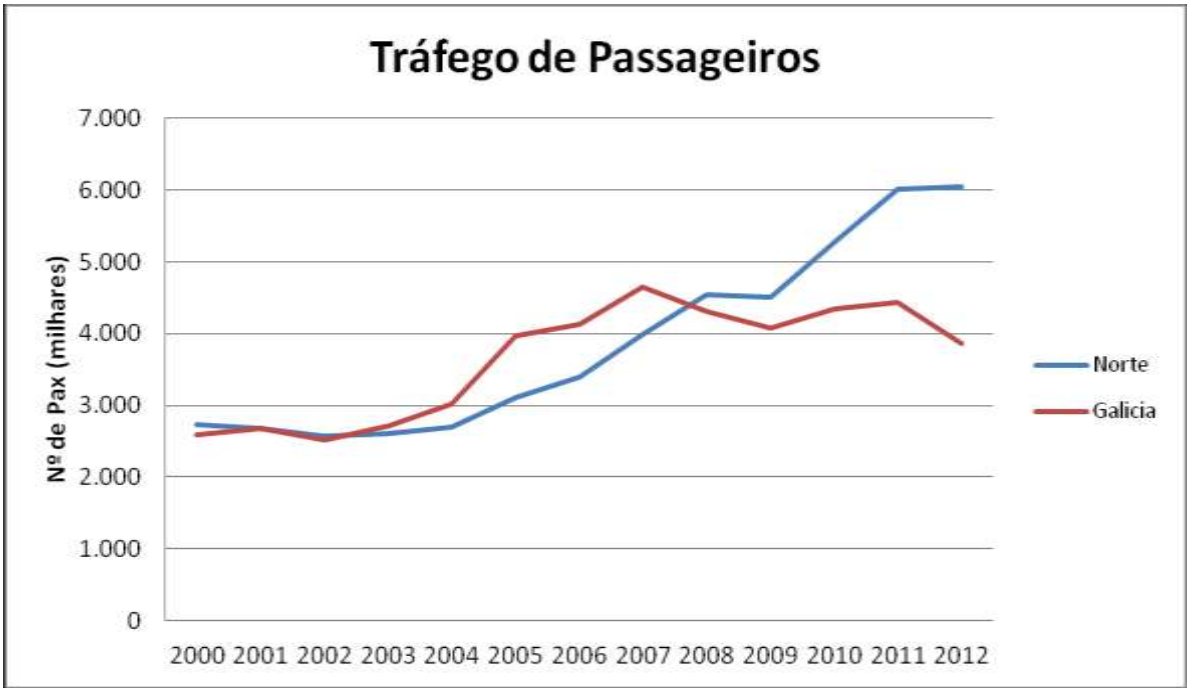
Anexo 9 - Tráfego de Passageiros no AFSC

9.1 Tráfego de Passageiros no AFSC relativamente à Região da Galiza



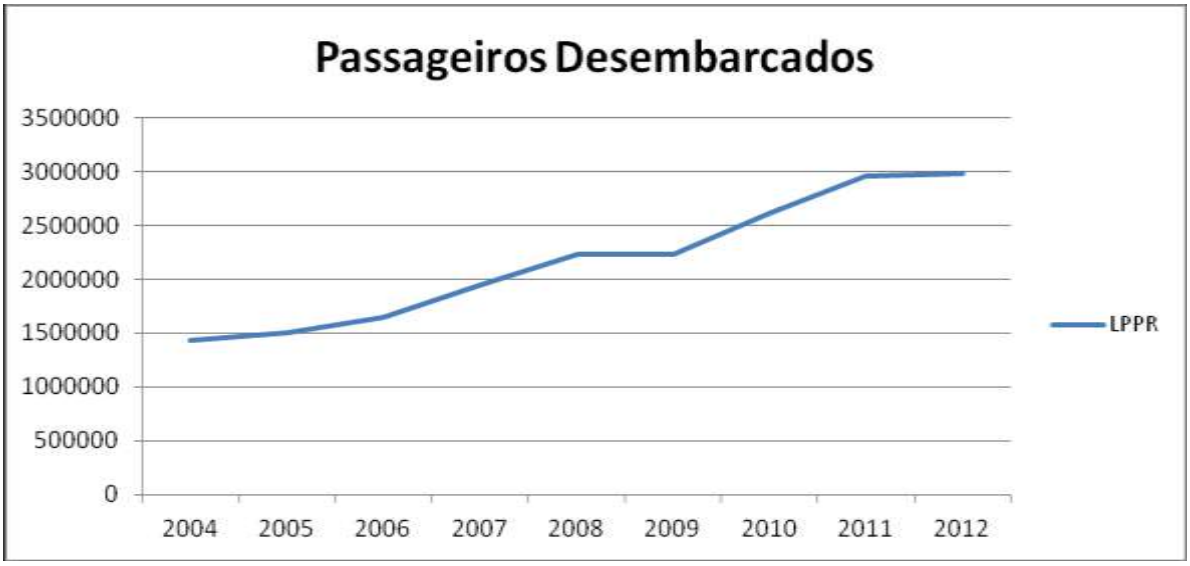
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Spain	109.9	112.9	112.2	120.2	129.7	143.6	150.6	163.5	161.4	148.3	153.4	165.1	159.7
Galicia	2.594	2.686	2.512	2.710	3.023	3.975	4.128	4.655	4.311	4.084	4.337	4.429	3.856
Portugal	16.22	16.25	17.38	17.73	18.42	20.26	22.17	24.31	25.17	24.10	25.72	27.57	28.18
Norte	2.732	2.683	2.574	2.606	2.702	3.108	3.403	3.987	4.535	4.509	5.280	6.005	6.053

Fonte: Eurostat



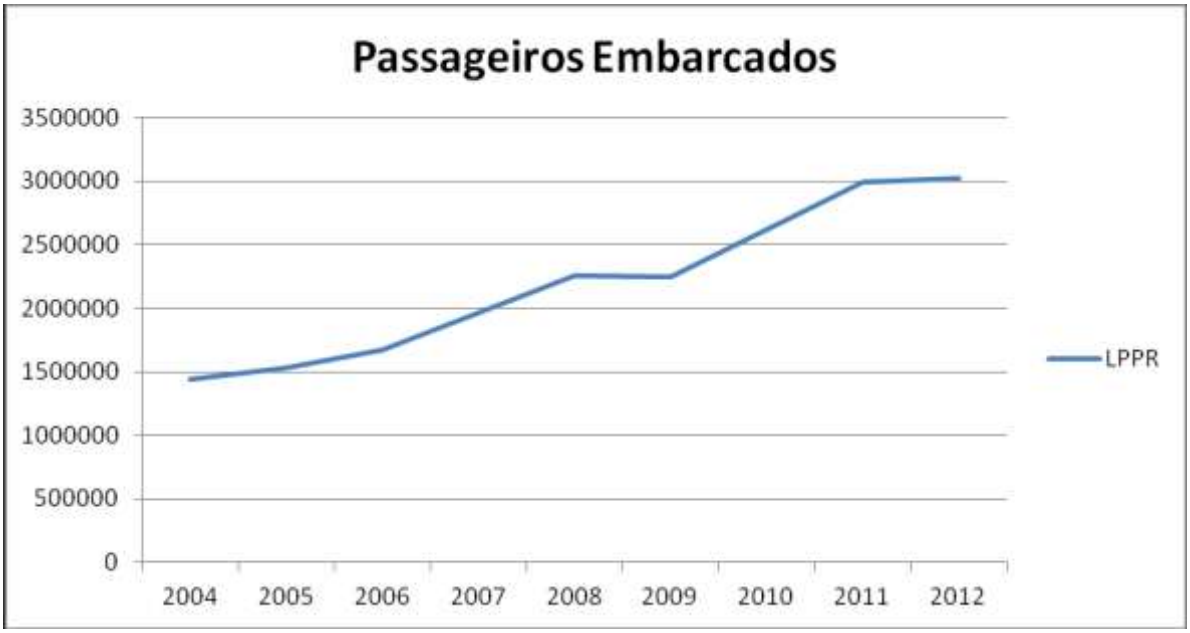
Fonte: Eurostat

9.2 Passageiros Desembarcados no AFSC



Fonte: Eurostat

9.3 Passageiros Embarcados no AFSC



Fonte: Eurostat

9.4 Transporte de Passageiros Transportados Relativos ao PIB (UE 27 2002 - 100)

GEO/TIME	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
União Europeia (27)	100	99	97,6	95,8	94,7	93,3	93,3	97,2	94,3	93,4
Bélgica	101,5	101	100,3	98,5	97,3	96,9	95,4	98,8	97,7	97
Bulgária	99,8	92,1	85,1	84,3	82,8	82,2	81,4	87,1	87,4	87,3
Republica Checa	96	93,3	88,1	85	80,9	78,2	76,4	79,6	71,7	70,7
Dinamarca	99,9	93,7	93,6	91,7	93	90,2	90,7	95,6	93,3	92,8
Alemanha	101,1	101	101,4	99,4	96,7	93,9	93,5	99,2	95,9	94,3
Estónia	90,8	89,2	86,3	106,2	85,6	78,7	84,1	95,9	88,7	83,7
Irlanda	94,6	93,2	91	88,6	87,3	87,2	91,8	94,8	91,3	89,8
Grécia	102,7	100,7	100,1	102,9	102	103,2	107,6	111	115,2	122,4
Espanha	103	102,1	96	94,5	90,8	90,3	90,1	94,4	91,3	90,4
França	101,7	101,2	99	96,4	94,1	92,9	92,8	96,5	95,3	93,4
Croácia	100,1	97,2	95,7	93,6	93,1	93,1	95,5	100,1	98,1	95,4
Itália	96,4	96,5	95,6	92	96,2	97	94,7	96,8	94,2	94,1
Chipre	99,4	100	103,1	103	102,5	102,5	106,2	111,3	108,6	108,9
Letónia	89,1	84,8	77,3	74,2	74,1	74,2	69,2	72,5	72,3	64,3
Lituânia	90,9	96,2	117	141,8	146,6	132,8	125	137,6	122,8	107,6
Luxemburgo	107,7	107,7	105	103,1	101,6	97,3	100,3	104,5	99,1	99,6
Hungria	92,9	89,5	84	80,8	77,3	69,9	72,8	72,5	71,3	71,4
Malta	100,7	102,5	105,4	103,4	103,2	101,3	99,6	103,2	100,9	100,4
Holanda	99,8	99,6	101,2	96,7	93,9	90,9	86,5	86,9	82,7	84
Áustria	99,2	99,6	98	96,9	93,9	92,6	93,5	95,6	95,3	93,9
Polónia	103,1	101,3	99,6	102,2	104,5	105,4	112,2	113	111,9	111,7
Portugal	102,6	108,3	108,6	110,4	109,4	107,9	108,7	110,3	105,8	107,1
Roménia	90	88,7	84,1	85,8	82,6	80,7	78,8	87,2	86,8	83,9
Eslovénia	96,8	94,7	92,1	89,7	86,4	85,4	83,9	94,1	92,3	91,2
Eslováquia	93	87	84,5	78,9	72,8	63,9	60,3	60,2	58,3	56,9
Finlândia	99,6	99,5	97,3	95,9	92,6	89,8	89,4	98,7	96,2	94,4
Suécia	99,9	98,2	94,4	91,9	88,4	87,8	88,1	93,7	87,7	85,4
Reino Unido	100,1	96	94,3	91,6	89,2	86,8	87,4	91	86,6	86,6
Islândia	106,5	106,9	102,3	102	90,2	86,3	83,1	89,9	93,7	87,6
Noruega	100,8	101,6	102,4	102,3	101,6	102	104	106,6	107,3	108
Suíça	101,8	102,9	101,8	100,7	98,3	96,4	95,8	100	98,8	98,3
Turquia	97	94,1	93,3	88,8	87,1	86,2	87,9	94,5	92,4	86,3

Fonte: Eurostat

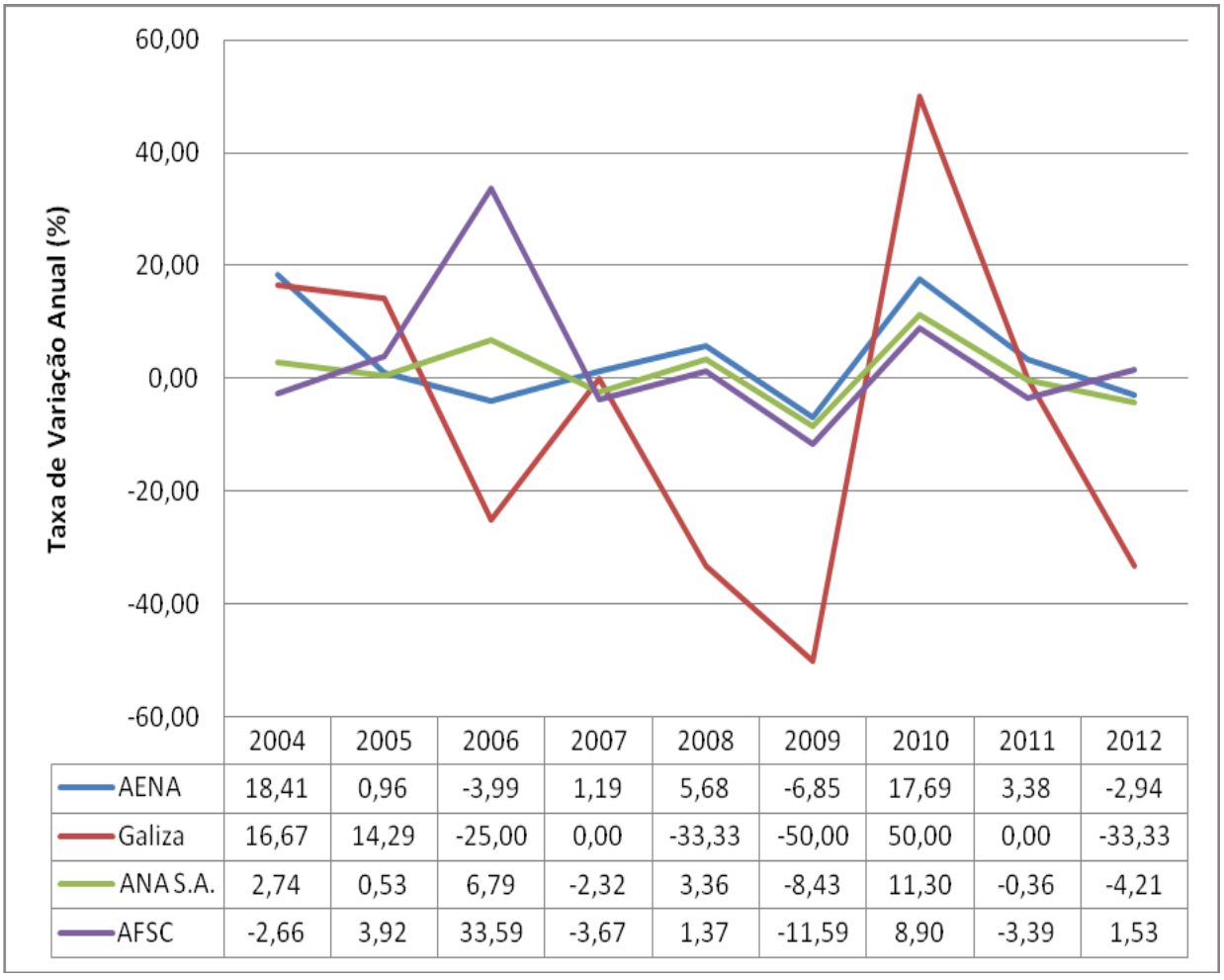
Anexo 10 - Tráfego de Carga Aérea

10.1 Transporte Aéreo de Mercadorias (Toneladas)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AENA	440.000	521.000	526.000	505.000	511.000	540.000	503.000	592.000	612.000	594.000
Galiza	6.000	7.000	8.000	6.000	6.000	4.000	2.000	3.000	3.000	2.000
ANA S.A.	122.142	125.490	126.152	134.719	131.592	136.019	124.554	138.627	138.126	132.310
AFSC	27.764	27.025	28.084	37.518	36.142	36.637	32.391	35.274	34.077	34.600

Fonte: ANA e Eurostat

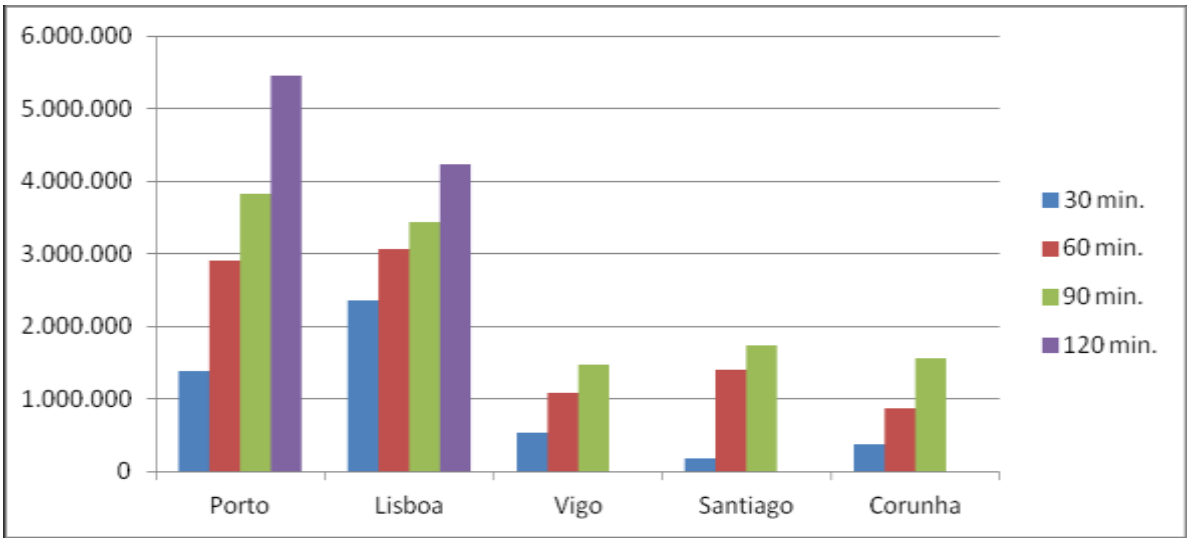
10.2 Transporte Aéreo de Mercadorias (Taxa de Variação Anual)



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AENA	18,41	0,96	-3,99	1,19	5,68	-6,85	17,69	3,38	-2,94
Galiza	16,67	14,29	-25,00	0,00	-33,33	-50,00	50,00	0,00	-33,33
ANA S.A.	2,74	0,53	6,79	-2,32	3,36	-8,43	11,30	-0,36	-4,21
AFSC	-2,66	3,92	33,59	-3,67	1,37	-11,59	8,90	-3,39	1,53

Anexo 11 - População Residente na Catchment Area

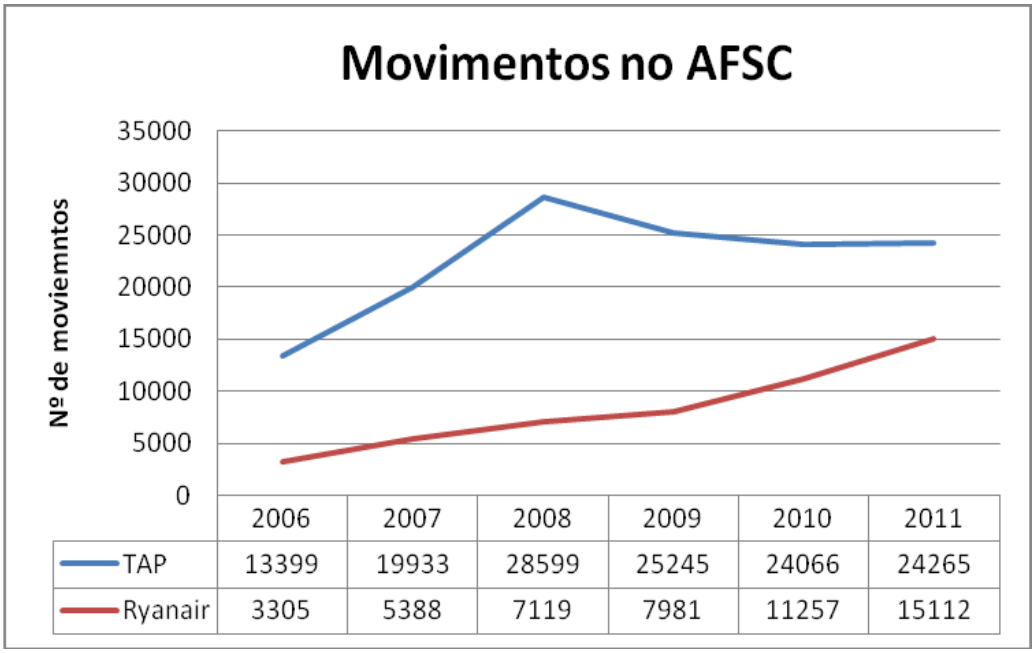
População Residente dentro da Catchment Area dos 5 Aeroportos



Fonte: Plano Diretor do AFSC

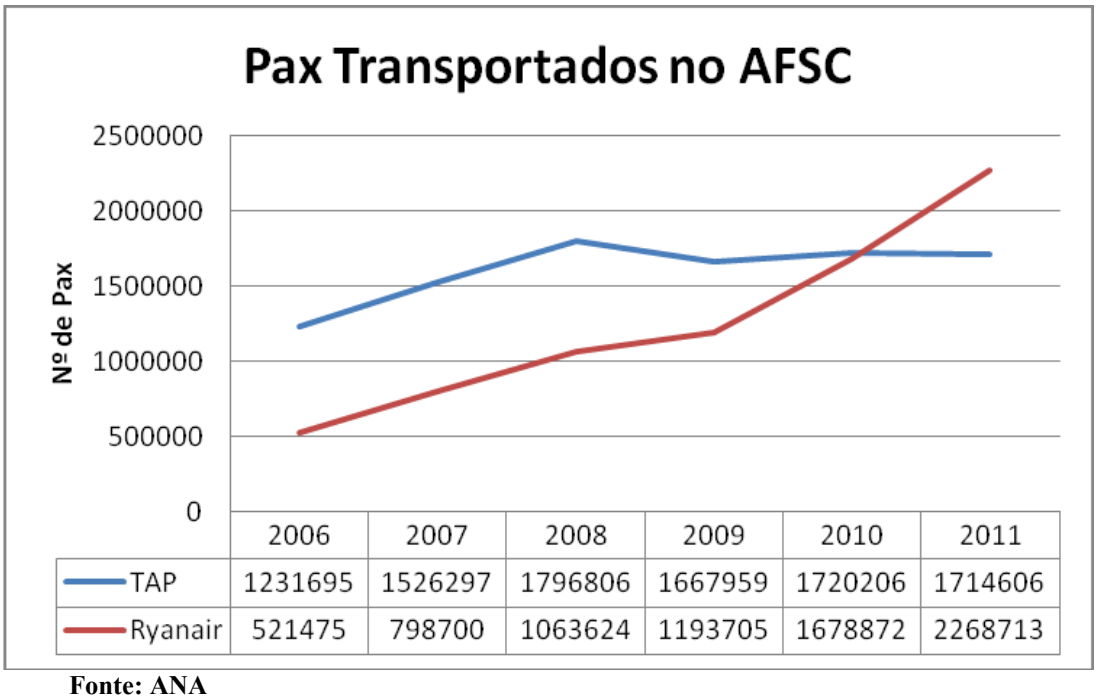
Anexo 12 - Tráfego no AFSC

12.1 Movimentos realizados no AFSC



Fonte: ANA

12.2 Passageiros Transportados de e para o AFSC



Fonte: ANA

12.3 Volume de passageiros relativamente ao PIB

GEO/TIME	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
União Europeia (27)	100	99	97,6	95,8	94,7	93,3	93,3	97,2	94,3	93,4
Espanha	103	102,1	96	94,5	90,8	90,3	90,1	94,4	91,3	90,4
Portugal	102,6	108,3	108,6	110,4	109,4	107,9	108,7	110,3	105,8	107,1

Fonte: Eurostat

