



UNIVERSIDADE DOS AÇORES
FACULDADE DE ECONOMIA E GESTÃO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM GESTÃO DO TURISMO
INTERNACIONAL

COMPANHIAS AÉREAS DE BAIXO CUSTO, MERCADO DE
TRABALHO E CRESCIMENTO ECONÓMICO: UMA APLICAÇÃO
AOS AÇORES

Paulo Jorge Amaral Melo

Orientador: José António Cabral Vieira

Ponta Delgada, dezembro de 2016

UNIVERSIDADE DOS AÇORES
FACULDADE DE ECONOMIA E GESTÃO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM GESTÃO DO TURISMO
INTERNACIONAL

COMPANHIAS AÉREAS DE BAIXO CUSTO, MERCADO DE
TRABALHO E CRESCIMENTO ECONÓMICO: UMA APLICAÇÃO
AOS AÇORES

Paulo Jorge Amaral Melo

Orientador: José António Cabral Vieira

Ponta Delgada, dezembro de 2016

RESUMO

Desde a liberalização do espaço aéreo dos Açores que a realidade do turismo tem vindo a ser alterada. O aumento da procura turística do destino Açores, mais concretamente na ilha de São Miguel desde o ano 2015, obriga a região Açoriana a repensar no desenvolvimento do turismo de forma sustentável e planeada. Acresce a isto que o aumento do turismo é normalmente visto como uma fonte de crescimento económico e de geração de emprego. Esta dissertação procurou a realização de uma análise a este tema atual que se encontra ligado à entrada das companhias aéreas de baixo custo (CABC) na Região Autónoma dos Açores (RAA). Com base em referências bibliográficas pretende-se abordar o tema através dos impactos positivos e negativos que pode este modelo de companhias aéreas pode trazer para uma região insular. Nesta sequência, a realização do estudo vem analisar que impacto poderá ter a entrada das CABC no Produto Interno Bruto (PIB) regional através de um modelo econométrico, assim como no emprego.

Palavras-chave: Turismo, companhias aéreas de baixo custo, Região Autónoma dos Açores, PIB.

ABSTRACT

Since the liberalization of the Azorean airspace that the tourism reality has been changed. The increase in touristic demand towards the Azores destination, specifically on the island of São Miguel since 2015, forces the Azorean region to rethink on the development of tourism in a more planned and sustainable way. This dissertation seeks to conduct an analysis of this current topic that is connected to the entrance of the low cost airlines (LCA) in the Autonomous Region of the Azores (ARA). Through references it is intended to address the positive and negative impacts that this airline model can bring to an insular region. Subsequently, the study analyzes the impacts of the incoming of LCA on Gross Domestic Product (GDP) through an econometric model, and on employment.

Keywords: Tourism, low cost airlines, Autonomous Region of the Azores, GDP.

DEDICATÓRIA

Às pessoas que me são importantes e às ilhas de bruma.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço aos meus pais pela educação, ensinamentos e valores transmitidos, mas também pelo apoio no meu percurso escolar e académico.

Aos meus professores de educação primária que tantos conteúdos básicos, mas tão importantes, nos ensinam para o resto do percurso escolar e sobretudo para a vida. Agradeço igualmente a todos os restantes professores que contribuíram com o meu longo percurso escolar até ao secundário.

Aos docentes da Universidade dos Açores que foram um exemplo de sabedoria, mestria, trabalho e rigor académico.

Ao Professor José António Cabral Vieira por me ter aceitado como seu orientando e contribuído na presente dissertação.

À Melissa Garcia por todo o apoio e motivação concedida de forma incansável e incondicional.

E por último, deixo um bem-haja a todas as pessoas que, durante a minha vida, contribuíram para o meu crescimento pessoal e profissional. No fim de contas, o contacto diário com quem lidamos também contribui para o nosso conhecimento cumulativo.

ÍNDICE

RESUMO.....	i
ABSTRACT	ii
DEDICATÓRIA.....	iii
AGRADECIMENTOS.....	iv
LISTA DE TABELAS.....	vii
LISTA DE FIGURAS.....	viii
LISTA DE ABREVIATURAS.....	ix
CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO.....	1
1.1. Propósitos do trabalho.....	1
1.2. Objetivos do estudo.....	2
1.3. Estrutura da dissertação.....	3
CAPÍTULO II – REVISÃO DA LITERATURA.....	5
2.1. O que é o turismo.....	5
2.2. Sistema funcional do turismo.....	7
2.3. Impactos positivos e negativos do turismo em regiões insulares.....	9
2.3.1. Efeitos sobre o emprego.....	16
2.3.2. O efeito multiplicador do turismo.....	20
2.4. Companhias aéreas de baixo custo (CABC).....	23
2.4.1. O que são as companhias aéreas de baixo custo.....	23
2.4.2. Impactos positivos e negativos das CABC nas regiões insulares.....	28
CAPÍTULO III – Os Açores e o turismo.....	33
3.1. Análise de um inquérito aos residentes sobre o turismo nos Açores.....	33
3.2. Análise SWOT do turismo aplicado aos Açores.....	36
3.3. Tipos de produtos turísticos na RAA.....	38
3.4. Economia Açoriana e o turismo.....	41
3.4.1. Impacto das CABC no número de visitas e alojamentos.....	41

3.4.2. Situações de mercado de trabalho das empresas ligadas ao turismo.....	47
CAPÍTULO IV – O turismo, o crescimento económico e o emprego: caso aplicado à RAA.....	54
4.1. Apresentação do problema.....	54
4.2. Especificação do modelo.....	55
4.3. Estimação e interpretação dos resultados.....	58
4.4. Simulação do impacto no PIB e no emprego.....	59
CAPÍTULO V- CONCLUSÕES.....	60
ANEXOS.....	
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Análise SWOT de carácter turístico dos Açores

Tabela 2. Número de alojamentos de hotelaria tradicional na região e respetivo pessoal ao serviço, no ano de 2015

Tabela 3. Comparação do número de empresas turísticas por meio/tipo (no período entre 2012 e 12 de agosto de 2016) na RAA

Tabela 4. Resultados da estimação (v. dependente $\ln(\text{PIB})$)

Tabela 5. Simulação dos impactos no PIB e no emprego.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Estrutura da dissertação

Figura 2 - Esquema do turismo como sistema funcional

Figura 3 - Contribuição regional para o crescimento global do T&V, em milhares (2012-2022)

Figura 4 - Taxa de ocupação de companhias aéreas, em território Europeu, no período 2000 a 2007

Figura 5 - Número de passageiros transportados por companhias aéreas de baixo custo na Europa, entre 1990 e 2001 (em milhões)

Figura 6 - Percentagem de opiniões em relação às afirmações apresentadas

Figura 7 - Percentagem das respostas sem opinião (não concordo nem discordo) em 2005

Figura 8 - Produtos estratégicos para o destino Açores até 2020

Figura 9 - Características dos produtos turísticos

Figura 10 - Impacto das CABC na sazonalidade nos Açores

Figura 11 - Número de hóspedes nos Açores em todas as tipologias de alojamento, entre 2000 e 2015

Figura 12 - Número de alojamentos na ilha de São Miguel, entre 2003 e junho de 2016 (valores médios anuais)

LISTA DE ABREVIATURAS

ARA = *Autonomous Region of the Azores*

CABC = Companhias aéreas de baixo custo

ELFAA = *European Low Fares Airlines Association*

GDP = *Gross Domestic Product*

INE = Instituto Nacional de Estatística

LCA = *Low cost airlines*

OMT = Organização Mundial do Turismo

OTA = Observatório do Turismo dos Açores

PEMTA = Plano estratégico e de *marketing* do turismo dos Açores

PIB = Produto interno bruto

RAA = Região Autónoma dos Açores

SREA = Serviço Regional de Estatística dos Açores

T&V = Turismo e Viagens

UE = União Europeia

CAPÍTULO I – Introdução

1.1. Propósitos do Trabalho

O presente trabalho tem como objetivo proceder a uma análise do efeito na economia da região dos Açores, resultante da entrada das companhias aéreas de baixo custo (CABC). Esta análise terá ênfase especial nas influências do mercado de trabalho e no crescimento económico regional em diferentes situações de mercado vividas em períodos distintos, pertencentes à mesma região.

Para possibilitar a realização desta mesma análise torna-se imprescindível o estudo e clarificação de determinados conceitos ligados ao turismo. Estas noções auxiliam o pleno entendimento e como se relacionam.

O mercado aéreo monopolístico da Região Autónoma dos Açores viu o acender da luz verde para a entrada de novos concorrentes para operar na ilha de São Miguel, usufruindo do terminal do aeroporto João Paulo II. No dia vinte e nove de março do ano 2015 foi lançada a rota Lisboa-Ponta Delgada, com três frequências semanais e aumentando para quatro em junho. Apesar da atratividade do destino turístico ser elevada, os preços dispendiosos das viagens aéreas para os Açores representavam, na esmagadora maioria dos casos, uma barreira para os potenciais visitantes, o levava a um subaproveitamento do seu potencial turístico da região e dos recursos naturais inerentes.

De acordo com a *European Low Fares Airlines Association* (ELFAA), as CABC têm a capacidade de restaurar o tráfego aéreo de aeroportos a longo prazo. Esta associação rotula ainda este tipo de companhias aéreas como motores de desenvolvimento de economias regionais.

Estando o turismo associado ao sector terciário, considerado como exportador de serviços, trata-se de uma atividade altamente benéfica para a região em geral pois cria riqueza, incentiva novos tipos de investimentos que por sua vez criam mais postos de trabalho e finalmente melhora o poder de compra e qualidade de vida da população em geral. Em outras palavras, contribui positivamente para o Produto Interno Bruto (PIB) e para o Rendimento Disponível *per Capita*. Além disso, os elevados efeitos multiplicadores na economia são inerentes à indústria do turismo, cujas restantes indústrias em torno deste são beneficiadas direta ou indiretamente.

De acordo com o Serviço Regional de Estatística dos Açores, entre o segundo trimestre do ano 2014 e o segundo trimestre do ano 2015 surgiu um decréscimo substancial da taxa de desemprego na região açoriana, passando de 16% para 11,3%, respetivamente. Surge então um dos nossos objetivos, tratando-se da constatação destes fenómenos que se debatem na atualidade. A análise tratará de verificar os contributos económicos gerados, passando pela recolha de dados e construção de um modelo econométrico macroeconómico destes impactos.

1.2. Objetivos do Estudo

Referido o tema, a conjuntura atual do turismo na RAA e a natureza do tema a investigar, bem como a sua justificação, passamos a indicar os objectivos gerais do estudo:

-Entender como surgiu o conceito do modelo de companhias aéreas de baixo custo, quais os seus métodos operacionais e a introdução no mercado aéreo Açoriano.

- Investigar a situação de mercado na RAA no que toca à quantidade de empresas afetas ao turismo dos Açores, quantificando e analisando a evolução, nos últimos anos constatando que variação surgiu com a vinda das CABC.

-Investigar quais as categorias que os Açores oferecem, qual a ordem de prioridade dos produtos turísticos, de acordo com o Plano Estratégico e de *Marketing* do Turismo dos Açores (PEMTA), até ao ano 2020.

-Perceber se os padrões da sazonalidade turística da RAA tiveram alterações com a vinda das CABC e de que forma;

-Perceber qual o efeito das CABC na economia Açoriana, nomeadamente no PIB e no emprego, através da realização de um cálculo macro econométrico.

1.3. Estrutura da Dissertação

A presente dissertação está dividida em cinco capítulos como se pode observar na Figura 1.

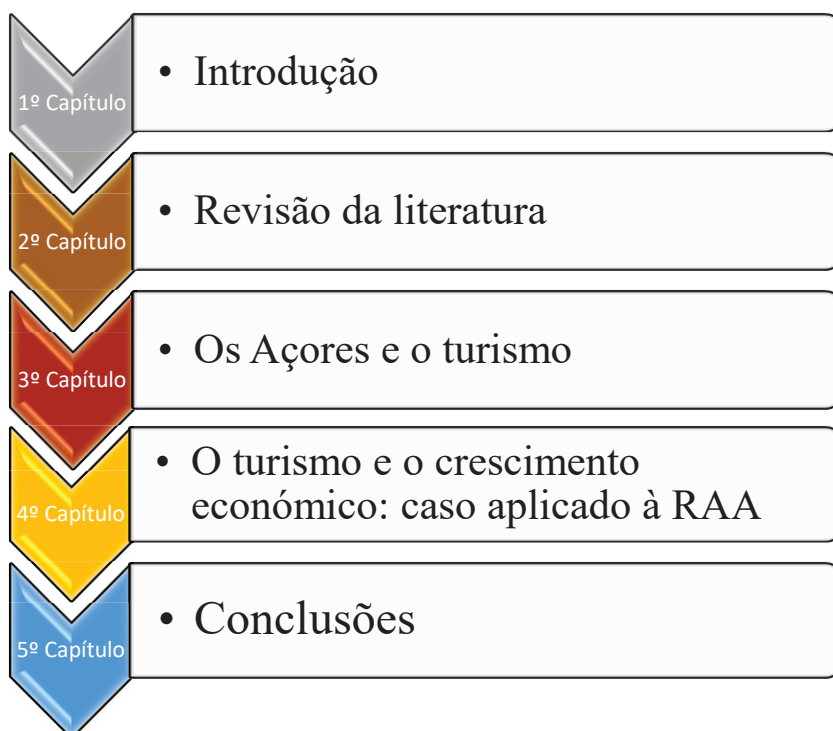


Figura 1. Estrutura da dissertação

O primeiro capítulo apresenta uma breve explicação do tema da tese, assim como os propósitos e os objetivos da investigação.

No segundo capítulo é apresentada uma revisão de literatura onde são tratados os seguintes temas: de que se trata o turismo; o sistema funcional do turismo; impactos positivos e negativos do turismo em regiões insulares; o efeito multiplicador do turismo; do que se tratam as companhias aéreas de baixo custo e os seus impactos positivos e negativos nas regiões insulares.

Relativamente ao terceiro capítulo, os Açores e o turismo, apresentamos uma contextualização resultante de um inquérito realizado aos residentes sobre o turismo nos Açores, de uma análise SWOT do turismo aplicado aos Açores e dos tipos de produtos turísticos na RAA. Ainda no terceiro capítulo, fazemos uma contextualização da situação do impacto das CABC no número de visitas e alojamentos e, ainda, nas situações de mercado de trabalho das empresas ligadas ao turismo dos Açores.

Quanto ao quarto capítulo, este será dedicado à análise de dados obtidos através de uma análise econométrica. Estes dados foram tratados no *software* SPSS, dos quais saíram resultados que são interpretados, resultando na elaboração de algumas conclusões relativamente ao impacto das companhias aéreas de baixo custo no PIB e no emprego.

O quinto e último capítulo desta dissertação diz respeito às conclusões do estudo, apontando limitações e sugestões para uma futura investigação.

CAPÍTULO II – Revisão da literatura

2.1. O que é o turismo

Imensas são as definições de turismo que podemos encontrar, sendo que, citando Beni (2001) há tantas quantas os autores que tratam o assunto, sendo isto justificado com o “facto de o turismo se encontrar ligado, praticamente, a quase todos os sectores da actividade social humana”.

Ao nível da história, de acordo com Moesch (2000), o primeiro registo do termo turismo foi realizado no Pequeno Dicionário de Inglês Oxford, no ano de 1800, como sendo “A teoria e prática de viajar, deslocar-se por prazer”.

Segundo Tosqui (2007), a palavra inglesa *tourist* teve origem na Inglaterra, no século XVIII, fazendo referência ao viajante em geral. Nesta altura, os filhos dos aristocratas abandonavam as ilhas britânicas e viajavam para o continente europeu com o objetivo de adquirir conhecimentos sobre cultura, artes, política e regras de trato social. Ainda de acordo com a mesma autora, quando regressavam a Inglaterra, começavam a exercer cargos no governo e carreiras diplomáticas. Outros países também começaram a adotar esta prática, sendo que no século XIX, surgiram as expressões *Touring* e *Tourisme*.

Dessa forma, e na visão de Barreto (1995) e Molina (2004), o termo turismo significava viagens e o termo turista fazia referência aos jovens dos países europeus filhos de nobres e de comerciantes ricos, que tinham o intuito de aperfeiçoar a sua educação e estabelecer contatos políticos, comerciais e diplomáticos nas cidades europeias mais importantes.

Na perspectiva de Tosqui (2007), inicialmente, os deslocamentos tinham, como motivação principal, a aventura. Durante o século XVIII, até meados do século XIX, o objetivo do turismo era principalmente educativo, passando mais tarde a ser olhado como uma atividade de lazer. Já no final do século XX, o turismo passou a ser um fenómeno de massas e tornou-se objeto de estudo científico.

Segundo Nunes (2010) e Cunha (2001), o conceito de turismo foi definido pelos professores Hunziker e Krapf, em 1942, como

o conjunto das relações e fenómenos originados pela deslocação e permanência de pessoas fora do seu local habitual de residência, desde que tais deslocações e permanências não sejam utilizadas para o exercício de uma atividade lucrativa principal, permanente ou temporária.

De acordo com os mesmos autores, a Organização Mundial do Turismo (OMT), em 1991, apresentou uma nova definição, onde considerava o turismo como o conjunto das atividades desenvolvidas por pessoas durante as viagens e estadas em locais situados fora do seu ambiente habitual, por um período consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, de negócios e outros. Nas palavras de Mathieson e Wall (1982), turismo pode ser definido como o movimento temporário de pessoas para destinos fora dos seus locais normais de trabalho e residência, as atividades desenvolvidas durante a sua permanência nesses destinos e as facilidades criadas para satisfazer as suas necessidades. Finalmente, para uma definição mais moderna e atual, para Nunes (2010), referenciado por Sousa (2014),

o turismo abrange todas as deslocações de pessoas, quaisquer que sejam as suas motivações, que obriguem ao pagamento de prestações e serviços durante a sua deslocação e permanência temporária fora da sua residência habitual, superior ao rendimento que, eventualmente, auferem nos locais visitados, estando excluídas as deslocações: do e para o local de trabalho exigidas pelo exercício de uma profissão fora da residência habitual; ou com o objetivo de adquirirem os produtos ou serviços que necessitam no seu consumo corrente.

De acordo com a Turisativa (2012), "A indústria turística surgiu naturalmente na Região Autónoma dos Açores e é considerada como um dos pilares de desenvolvimento estratégico, uma vez que o potencial e as oportunidades patentes no arquipélago eram facilmente aproveitáveis e sustentáveis." Como refere Valente (citando Ponte, 2010:77) "*o crescimento do turismo desde a década de 60 tem sido espelhado em diversos estudos, que revelam igualmente a enorme capacidade de criação de riqueza deste sector*". Dito isto, as propriedades da região apresentam todas as condições para que haja uma possibilidade de um grande aproveitamento e utilização do setor do turismo como motor de desenvolvimento económico.

2.2. Sistema funcional do turismo

O turismo trata-se de um conceito que envolve a participação de vários *stakeholders* e organizações públicas e privadas. Para um bom funcionamento deste todos os intervenientes necessitam da cooperação e desempenho das suas atividades. A procura turística é o que desencadeia a formação/surgimento de novos serviços, produtos e infra-estruturas, criando novas potencialidades e uma alteração na qualidade da oferta. Segundo Güell (1989),

existem 5 parâmetros que definem o sistema funcional do turismo. Em primeiro lugar, a atividade turística dispõe de objetivos e indicadores que permitem avaliar o seu rendimento, como por exemplo, a satisfação da procura turística e a obtenção de benefícios. Segundo, o turismo depende do ambiente que o rodeia, como por exemplo, as condições físicas, socioeconómicas e políticas, dispendo de pouco controlo sobre estas condições. Terceiro, a atividade turística conta com ampliados recursos para levar avante os seus fins, como por exemplo, os turistas, as atrações, os serviços turísticos, etc. Em quarto lugar, o turismo é composto fundamentalmente por duas componentes: a oferta e a procura. Finalmente, a atividade turística requer uma gestão eficaz mediante a qual se elabora,

executa e se corrige o planeamento. Perante esta exposição, parece viável considerar o turismo como um sistema funcional.

Alguns autores como Gunn (1979), Gupta e McIntosh (1980), definiram diferentes categorias de componentes turísticas, sendo estas sete componentes básicas inerentes: os turistas, as atrações, os serviços turísticos, as infraestruturas básicas, os transportes, os sistemas de informação e direção e ainda os mecanismos de promoção e comercialização. Estas componentes básicas interligam-se como se pode verificar na Figura 2.

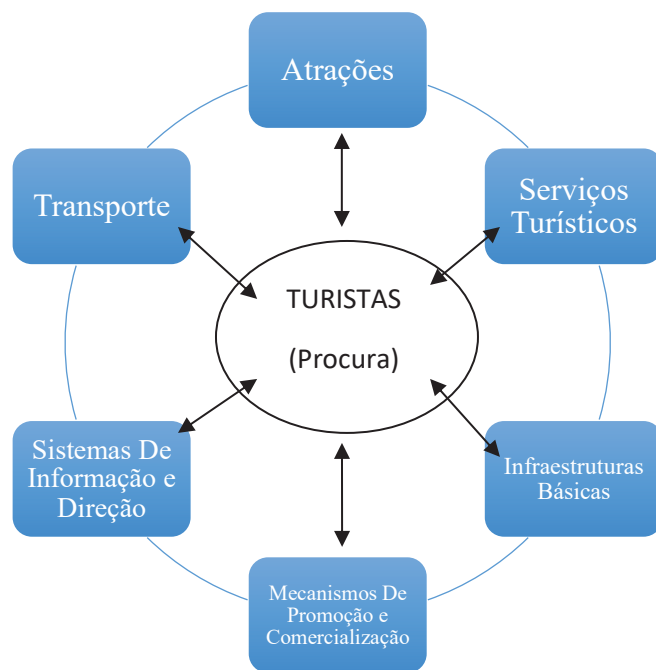


Figura 2. Esquema do turismo como sistema funcional

Fonte: Güell, 1989.

2.3. Impactos positivos e negativos do turismo em regiões insulares

Na segunda metade do século XX, aquando do enorme desenvolvimento do turismo a nível global, despoletado pelas novas formas de transporte e comunicações, determinados autores refletiram se o turismo seria uma promessa ou um risco. Nos dias de hoje, este foi um tema que se tornou parte das investigações académicas, tendo em conta a sua importância a nível mundial como a indústria que mais emprega e serve pessoas. Como em qualquer outro sector, este também traz impactos e consequências que não podem ser evitados por menores ou insignificantes que pareçam. Uma via possível de minimizar ou contornar esta situação é a de criar um plano de gestão e procedimentos sustentáveis. O Governo Regional do Açores apresentou, em 2016 o plano estratégico e de *marketing* do turismo dos Açores que decorrerá até 2020. Desta forma, minimizam-se os impactos negativos/consequências e ampliam-se os benefícios do turismo. Estes benefícios/consequências devem-se ao facto de o destino turístico receber visitantes nacionais e internacionais com perfis socioculturais e poderes de compra bastante heterogéneos.

Contudo, existe uma grande dificuldade em quantificar e prever o nível de risco e consequências negativas que poderão acontecer ou que já aconteceram.

Archer, Cooper e Ruhanen (2005) referem quatro fatores que têm impactos com a atividade do turismo, sendo estes: os efeitos económicos, os efeitos políticos, os efeitos socioculturais e os efeitos ecológicos e ambientais.

Relativamente aos efeitos económicos, o aspeto que mais ressalta é efetivamente a natureza exportadora do turismo. A atividade turística ao atrair visitantes dá início a um fluxo monetário, vindo do exterior que permanece na economia através do consumo de

produtos e serviços turísticos, mas também em produtos e serviços locais, como por exemplo, artesanato, compra de livros, produtos gastronómicos (licores, compotas, queijos, queijadas), entre outros. Apesar de ser considerada uma atividade de exportação, todo o consumo é feito localmente o que também traz benefícios ao nível financeiro relativamente à redução dos custos de exportação dos produtos. Ainda de acordo com o mesmo autor, este mesmo fluxo vai contribuir positivamente para a balança de pagamentos. Outros benefícios diretos resultantes desta atividade, como qualquer outra atividade exportadora, incluem um maior volume de negócios, o aumento do rendimento familiar, a criação de emprego e o aumento de receitas para o Estado.

Estes autores ainda fazem uma comparação breve entre os efeitos económicos do turismo doméstico e do turismo internacional, pelo que consideram que são algo semelhantes. Enquanto o turismo internacional cria um fluxo monetário estrangeiro, o turismo doméstico distribui a riqueza dentro dos limites de um mesmo país.

Relativamente aos benefícios económicos e potencialidades nas regiões insulares/periféricas, como é o caso da Região Autónoma dos Açores, Archer, Cooper e Ruhanen (2005), enunciam que o turismo nestas regiões consegue ter um maior impacto. Neste tipo de região o turismo aparenta ser mais eficaz na criação de postos de trabalho e no aumento do rendimento disponível nas famílias, onde existe uma maior limitação de alternativas que possibilitem o desenvolvimento, resultando num aumento de qualidade de vida da população residente.

Até então foram referidos somente aspetos positivos para a economia contudo, para Archer, Cooper e Ruhanen (2005), estas regiões insulares poderem beneficiar destes e para que se possa receber os visitantes, é necessário um grande investimento. Este investimento deve-se ao facto de o turismo necessitar de uma rede de infra-estruturas

inerentes aos produtos e serviços como: alojamentos, serviços de transporte aéreo, marítimo ou terrestre e uma rede de estradas/acessibilidades, o que destrói algum património ambiental. Não são apenas necessárias condições físicas, mas também a existência de recursos humanos adequadamente instruídos para que possam dar resposta à procura, oferecendo um serviço minimamente competente. Seguindo esta linha de pensamento, são também necessárias aplicações de recursos existentes na região para possibilitar o desenvolvimento do turismo. A título de exemplo são os terrenos cuja procura aumenta para construção destas infra-estruturas e criação de atrações/ produtos turísticos que conseqüentemente tornam-se mais caros. Este é um outro aspeto negativo para a população residente, uma vez que os custos tornam-se mais elevados.

Quanto aos efeitos políticos, estes autores salientam o fato de o turismo internacional fomentar, muitas vezes, um aumento de um consenso e paz entre as nações. Esta realidade a maior parte das vezes fica muito aquém deste idealismo. As viagens de longa distância têm permitido o contato entre povos com estilos de vida bastante contrastantes. Quanto maior a disparidade maiores poderão ser as conseqüências pelas diferenças políticas e socioculturais. Nas regiões em desenvolvimento poderá acontecer um tipo de desenvolvimento 'neocolonial' onde as companhias multinacionais tiram proveito da potencialidade local e regional, negociam e resolvem os seus problemas com os governos nacionais, caso contrário o investimento não é realizado. É referido ainda que as funções mais baixas e menos pagas nestas companhias são ocupadas pelos residentes. Por outro lado, o turismo doméstico reforça um sentimento nacional, pois o povo preocupa-se mais com questões locais. Se o visitante nacional despertar um orgulho nacional este poderá contribuir na prevenção da fragmentação regional.

Nos países em desenvolvimento, as viagens de estudo infantis domésticas podem ter um efeito a longo prazo no reforço da unidade política deste mesmo país. O turismo doméstico é especialmente benéfico se as características e identidades individuais não se perderem com estes contactos, havendo um benefício mútuo. Contudo, infelizmente este contacto entre culturas nem sempre é benéfico, havendo, por vezes, conflitos e até distúrbios.

Os efeitos socioculturais do turismo são dificilmente separados dos efeitos políticos. Archer, Cooper e Ruhanen (2005) referem a análise de Tsartas (2003) que incidu na influência das estruturas sociais locais relativamente à política e desenvolvimento do turismo nas ilhas gregas e áreas costeiras. Como resultado surgiu um desenvolvimento rápido e não planeado do turismo que foi em parte conduzido pela pressão do turismo massificado e pela redução da agricultura como um sector económico. Um dos estimulantes ao desenvolvimento turístico é a diferença cultural entre duas regiões ou países ou até mesmo dentro de um destes. No entanto, se as diferenças físicas e de comportamento cultural forem muito elevadas poderão despoletar antipatia ao invés de um entendimento mútuo. Como o turista é na verdade um estranho no destino este problema pode ser ainda mais agravado. Um caso concreto dos Açores é a prática da tourada na ilha Terceira que já indignou grupos de turistas que os levou a ter uma ideia negativa da região. Efetivamente, de acordo com estes autores, para muitos destinos pode ser desafiante criar um conjunto de produtos turísticos que apesar de culturalmente diferentes, possam agradar os turistas. Por outro lado, nos destinos mais desenvolvidos, por vezes, manipulam a cultura local e os costumes de forma a agradar o visitante em troca de alguma autenticidade e orgulho. Normalmente, este tipo de prática é realizada em concentrações turísticas para mascarar a verdadeira cultura,

permanecendo ainda intacta em zonas menos turísticas. Em suma, existe sempre o risco de perda de identidade cultural, denominada por aculturação.

Ainda na visão de Archer, Cooper e Ruhanen (2005), partindo do princípio que o turista está sempre à procura do que é realmente autêntico, determinadas regiões requisitam auxílio de especialistas para recuperar/reviver tradições, costumes e até mesmo artesanato que foi perdido. A intenção dos povos é realmente criar atratividade para o seu destino, tornando-o mais apelativo.

A presença de demasiados visitantes, por vezes causa algum desconforto nos residentes, levando-os a mudarem-se para áreas menos turísticas de forma a obter maior tranquilidade.

A interação entre os habitantes locais e os turistas pode fazer com que os primeiros se sintam motivados a melhorar a sua qualidade de vida, desejando aumentar o seu nível de escolaridade, obter um melhor emprego e conseqüentemente um melhor rendimento disponível, para que possam também viajar. Os maus costumes também poderão ser adquiridos pela população local, como por exemplo, a prostituição, o uso de drogas e o aumento da criminalidade.

Para Archer, Cooper e Ruhanen (2005), os governos, as operadoras de viagens e os operadores de alojamento devem ter um compromisso com os visitantes e com os residentes, fornecendo-lhes informação a respeito dos riscos locais de forma a minimizar danos pessoais.

Outro impacto negativo é a presença excessiva de turistas em serviços e espaços públicos que reduz a qualidade de experiência das férias e cria uma pressão adicional para os locais. O desenvolvimento turístico por vezes é de tal modo que os próprios

residentes não têm acesso a certas áreas com recursos naturais adquiridos, por exemplo, por grupos hoteleiros.

Na perspectiva de Archer, Cooper e Ruhanen (2005), o tipo e a extensão de impactos ecológicos e ambientais pelos turistas variam de acordo com os seguintes aspetos:

1. Nível do desenvolvimento;
2. Volume de visitantes num espaço;
3. O uso do local em termos de área e temporal;
4. A natureza do local em questão;
5. A natureza do planeamento e práticas de gestão adotadas antes e depois do desenvolvimento.

O mau planeamento ou a ausência deste já levou à construção de infra-estruturas turísticas em locais inapropriados, onde o seu *design* e tipologia não estavam de acordo com o ambiente cultural e natural. Os autores ainda referem que, nestes casos, o *design* arquitetónico foi planeado para ir ao encontro dos desejos do visitante em vez de se integrarem no local. Para além do mais, os problemas não são só paisagísticos uma vez que os dejetos destas infra-estruturas são libertados em rios e no mar, de forma não processada, nas zonas de lazer.

Existem também formas de desenvolvimento que destroem ambientes naturais irreparáveis que são na verdade os benefícios verdadeiros e de longo termo que não foram valorizados o suficiente. Este poderia ser um caso referente aos Açores pelo que se as entidades governamentais não tiverem em conta a sustentabilidade do destino, a região acabaria por perder os seus atrativos naturais e primários, sendo na verdade o produto atrativo principal. Quanto mais atrativo e popular é um destino maior a

probabilidade de se degradado pelo número elevado de visitantes. Isto faz-nos lembrar o caso dos Açores pelo que houve um crescimento significativo desde a entrada das CAB. Estas mesmas companhias são conhecidas por muitas vezes massificarem o turismo, podendo ser um risco para os nossos recursos naturais. Outro impacto negativo é a criação de poluição dos próprios turistas na natureza, nas lagoas, nas florestas e miradouros. Um maior desenvolvimento turístico leva a uma maior presença de turistas logo também de serviços de transportes e empresas de animação turística. Ao haver mais empresas desta tipologia, maior a libertação de gases poluentes. Outro impacto negativo é a constante retirada de elementos naturais como por exemplo, rochas, minerais, plantas, por parte dos visitantes, degradando lentamente os recursos naturais, mas também o risco de introdução de novas espécies, que podem alterar o equilíbrio do ecossistema, através da roupa e do calçado, como exemplos.

Por outro lado, deve ser lembrado que o turismo no geral pode motivar a conservação do ambiente nas atrações e centros turísticos. A título de exemplo, temos o caso dos parques botânicos, jardins, miradouros, áreas urbanas, espaços de restauração, áreas fluviais, entre outros. Para colaborar com esta conservação as câmaras municipais podem decidir cobrar uma taxa com o objetivo de preservar estes espaços, como foi o caso da Lagoa das Furnas, garantindo a limpeza, supervisão e conservação dos espaços exteriores e dos balneários.

De acordo com Archer, Cooper e Ruhanen (2005), as preocupações ambientais durante os inícios do turismo massificado, na década de oitenta, eram mínimas havendo apenas a preocupação de tentar fazer com que a oferta acompanhasse a procura. Com o passar do tempo, desde os anos oitenta até os primeiros anos do século XXI, as taxas de crescimento diminuíram e os turistas começaram a levantar questões sobre os excessos do desenvolvimento turístico. No virar do século a indústria turística veio a amadurecer

cada vez mais e as tendências dos viajantes, procurando cada vez mais um turismo ligado à natureza. No passado a preocupação com a sustentabilidade era reduzida, mas esta alteração atual representa uma maior consciencialização da relação entre necessidades do presente e futuro. Existiu, entretanto, a formação de pressões institucionais e governamentais que obrigou a indústria a rever os seus procedimentos e alterou mentalidades.

2.3.1. Efeitos sobre o emprego

O turismo representa, para uma região, uma fonte de receita e de emprego, ao mesmo tempo que desperta expectativa e esperança quanto a melhores condições de vida. Porém, sendo o turismo uma atividade económica como outra qualquer pode ser contraditória, ou seja, pode gerar benefícios mas também problemas e conflitos. Esta contradição, a qual podemos chamar de desequilíbrio, pode ser tanto maior quanto maior for o desenvolvimento e investimento no turismo, associado a uma ausência de controlo por parte de uma ou mais entidades governamentais. Contudo, a criação de empregos diretos e indiretos é uma das vantagens positivas e mais imediatas que se fazem sentir numa sociedade.

De acordo com Turner e Sears (2013), o turismo e as viagens (T&V) empregam mais de noventa e oito milhões de pessoas no mundo, representando mais de 3% de todos os empregos. Se tivermos em conta os benefícios e impactos diretos e indiretos, esta indústria contribui para um em cada onze empregos no mundo. A quota de empregabilidade que o T&V oferecem é bastante maior do que a combinação das indústrias de fabrico de automóveis e de produção de químicos, em qualquer região do mundo. A perspetiva de crescimento de emprego no turismo também é promissora, revelando um crescimento de 1,9% na próxima década comparativamente com o

crescimento de 1,2% da oferta de empregos mundial. Os autores ainda escolheram algumas indústrias com fins de comparação precisamente porque têm um efeito e presença na economia semelhante. A este tipo de estudo chama-se “*benchmarking*”, alguns dos quais foram incluídos: minas, extração de óleo, gás natural e metais. Educação e serviços relacionados. Produção de químicos, inclusive drogas e medicamentos, plásticos, borrachas, tintas, vernizes, cosmética, materiais de limpeza, fertilizantes. Nesta lista ainda se encontram indústrias multibilionárias como a produção de carros, comunicações e serviços financeiros. Isto serve de exemplo representando a importância e peso do T&V na oferta de emprego e igualmente na economia mundial.

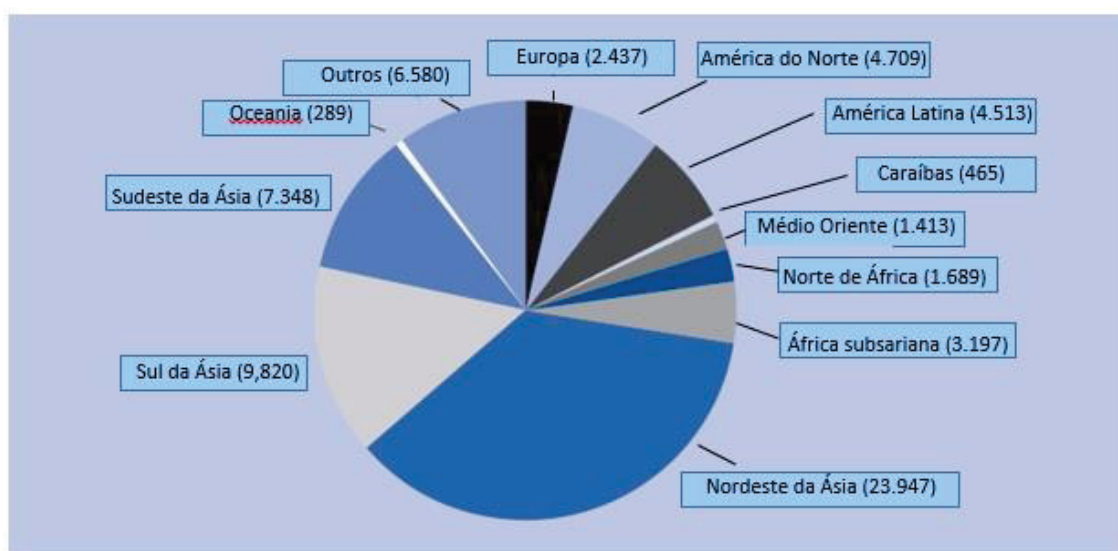


Figura 3. Contribuição regional para o crescimento global do T&V, em milhares (2012-2022)

Fonte: Turner e Sears (2013)

Tendo em conta a constatação de potencialidade do turismo e a existência de desemprego em vários países, torna-se imprescindível saber se é possível e como tirar proveito, desenvolvendo esta indústria. A Figura 3 acima representada revela uma previsão da criação de empregos resultante da indústria de T&V, em termos globais,

entre 2012 e 2022. Como se pode constatar pelo gráfico, a região que apresenta um maior índice de crescimento é o Nordeste da Ásia, criando vinte e três mil e novecentos e quarenta e sete postos de trabalho onde efetivamente o destino Asiático cresce a olhos vistos. Seguindo ainda Turner e Sears (2013), nas últimas duas décadas o T&V tiveram um papel cada vez mais importante no desenvolvimento das economias internacionais, logo também na criação de emprego. O aumento de viagens permitiu a que as pessoas desfrutassem mais do lazer, o desenvolvimento e maior acessibilidade dos sistemas de transporte, novas conexões de negócios entre países, desenvolvimento das comunicações fornecendo novas portas ao *marketing* e novos serviços turísticos. Para dar apoio e suportar toda esta estrutura, é primeiramente necessária uma intervenção vasta de investimento público e privado. Como base e como primeira etapa, há que estabelecer uma rede de infra-estruturas que dê apoio e permita o desenrolar dos serviços e atividades turísticas de todos os tipos. É do senso comum que isto implica a uma contratação de mão-de-obra, sendo na sua maioria especializada ou pelo menos com algum grau de formação na área. Quanto mais visitas terá uma dada região, haverá um maior incentivo na criação de mais serviços turísticos, edificações/infra-estruturas (como hotéis ou terminais) e empresas afetas à indústria. Esta rede crescente criará por sua vez postos de trabalho, mas também gerará uma multiplicação de benefícios indiretos a empresas/entidades que apoiam a operacionalização da indústria turística.

A aposta no turismo também pode ser uma opção atrativa para regiões rurais e insulares, como os Açores, onde se dependia fortemente de um número limitado de produções ou onde não existem fontes de matéria-prima lucrativa. Efetivamente, nos Açores e sobretudo na ilha de São Miguel, a economia sempre se debruçou e tendeu a depender de culturas ou negócios pouco diversificados, ficando quase sempre com uma economia incerta/instável. Conforme Dias (1995), temos como exemplo a cultura da

laranja, que foi impulsionadora das exportações, contribuindo imensamente a economia Açoreana no século XVIII, até finais de século XIX. Com o colapso do negócio da laranja a economia também esteve em grande queda, havendo que procurar outros tipos de cultivo e produções para compensar. Esta foi uma altura em que se deu início à produção de novos produtos icónicos de hoje, como o chá e o ananás. Outro grande cultivo que tivemos em São Miguel foi o trigo e o pastel (uma planta tintureira), sendo que o primeiro perdurou até meados do século XX.

Posto isto, de acordo com Turner e Sears (2013), a aposta do turismo para estas regiões enquadradas neste sentido pode ser benéfica e atractiva para as populações, pois não só cria postos de trabalho como gera estabilidade de empregabilidade, geram receitas enquanto promovem a cultura e as tradições. Afirmam ainda que, não só o surgimento de destinos emergentes que têm contribuído para a criação de empregos relacionados com T&V, mas vários países, cujo sector dominante da economia é o sector secundário (industrialização) também, têm transitado para o sector terciário (também conhecido como o sector dos serviços).

Uma economia que se baseia mais no sector terciário irá necessitar de muita mão-de-obra, ao passo que o sector secundário atualmente se encontra bastante automatizado e mecanizado. As indústrias tecnológicas, mineralógicas e automobilísticas poderão ter mais potencial em gerar mais riqueza, mas distribuem esta de uma forma muito mais pobre e com potencial menor em criar mais postos de trabalho diretos e indiretos. Em termos simples, trata-se de realizar escolhas dependendo dos recursos naturais existentes, da localização geográfica associada às vantagens e desvantagens que esta apresenta, da situação de empregabilidade da região, da mão-de-obra qualificada existente, da potencialidade em criar atração em termos de destino turístico, entre outros factores. Esta região ao transitar para um sector terciário irá aumentar a sua margem de

contribuição de empregos relacionados com T&V, gerando um aumento da quota de produção desta indústria contribuindo com o PIB. Contudo, a indústria turística por ser sazonal implica oscilações na taxa de empregabilidade ao longo do ano.

Nunes (2010) afirma que os benefícios respeitantes à capacidade de criação de emprego é muitas vezes subestimada, pelo facto de a indústria ser sazonal. A opinião deste autor vai ao encontro de Archer, Cooper e Ruhanen (2005), ao afirmar que os cargos mais elevados são destinados a profissionais estrangeiros ou de outras regiões nacionais, ficando os residentes locais em desvantagem em termos de proveitos.

2.3.2 O efeito multiplicador do turismo

O turismo é considerado um sector económico de exportação. Não obstante da ausência de exportação de serviços ou produtos para o estrangeiro, trata-se da prestação de um serviço consumido *in loco*, pago por dinheiro vindo de outro país. Significa ainda que é altamente benéfico para o PIB, contribuindo nos valores de exportação e tendo impacto na balança de pagamentos.

Além disso, este tipo de setor é também conhecido pelo seu elevado efeito multiplicador. De uma forma muito sucinta, o efeito multiplicador trata-se do contributo económico que um determinado setor gera para todos os restantes afetos a este, direta ou indiretamente, na própria económica local. Assim, o efeito multiplicador será maior ou menor de acordo com a sua interação junto dos restantes setores económicos. A atividade turística, de uma forma geral, requer uma exaustiva requisição de serviços e de produtos de companhias não afetas diretamente ao turismo. Temos como exemplo os serviços de alojamento, necessitando da construção civil, de funcionários de variadas áreas, de bens materiais, de serviços de manutenção, de todos os tipos de bens

alimentares, de fontes energéticas, serviços de transporte, etc. Desta forma, o turismo ao crescer numa região irá criar mais empresas, fornecendo mais postos de trabalho. Dito isto e associando ao efeito multiplicador, estas novas empresas e o crescimento das já existentes, irão beneficiar ainda mais na criação de novos postos de trabalho. A presença de mais visitantes estrangeiros fomenta a abertura de mais e novos serviços, como restaurantes ou infra-estruturas, que também beneficiam os residentes e isso revela um aumento na qualidade de vida destes.

Segundo Silva (2004), simplificando mais ainda, por exemplo no caso do pagamento pela estada a um hotel, o dinheiro não fica todo em poder do hoteleiro ou do dono do restaurante que o recebe, sendo utilizado para pagamento dos vários bens e serviços necessários a estes prestadores do serviço para satisfazer as necessidades do turista. Uma das formas de se mensurar o efeito multiplicador pode ser realizada através do modelo de Keynes.

Temos como exemplo o caso de sucesso na Suécia, que teve um desenvolvimento do turismo, mais concretamente no aumento do consumo estrangeiro, em 2009. De acordo com o The Local:

As receitas totais do turismo aumentaram mais de 60% em 251 biliões de coroas Suecas (cerca de 27 biliões de euros), criaram cerca de 12 mil postos de trabalho a tempo inteiro, enquanto o valor de exportações, medido pelo consumo de visitantes estrangeiros na Suécia, aumentou 13% em 93.6 biliões de coroas Suecas (mais de 10 biliões de euros). Este resultado foi maior do que as exportações combinadas de carros, ferro e aço.

O The Local também revela que a Suécia tem perfeita noção que o turismo não só tem uma elevada necessidade, como tem um grande impacto no emprego nacional: “O turismo é uma indústria que tem uso intensivo de mão-de-obra”. Desde o ano 2000, o

sector criou mais de trezentos e sessenta mil novos postos de trabalho a tempo inteiro, um aumento em torno de 30%, enquanto o emprego total na Suécia aumentou 4% no período correspondente.

Em 2009, o número de trabalhadores a tempo inteiro aumentou para os cento e sessenta mil, um aumento de 8% no ano anterior. Para um país dependente das exportações como a Suécia, o turismo nunca teve tanta importância para o desenvolvimento da economia Sueca.

Na perspectiva de Cooper (2007), as consequências diretas das atividades turísticas são os gastos feitos pelos turistas nos locais que fornecem os bens e serviços turísticos, sendo que parte desse valor é utilizado para pagar outros serviços e produtos provenientes de outras empresas e/ou regiões (importações). Na ótica de, Fletcher e Archer (1991), o conceito de “multiplicador turístico” são as consequências que as vendas de uma empresa têm sobre a economia de uma determinada região. Isto leva a uma interdependência entre empresas e sectores, uma vez que é um processo que necessita da compra e venda mutua. De acordo com Nunes (2010) e simplificando o processo pode ocorrer o chamado "efeito dominó", pois se houver uma falha de alguma das partes, pode desencadear não só a falha da prestação do serviço ou produto turístico final, mas também os restantes setores de fornecedores ligados à área, o que leva por sua vez a uma redução de produção geral, à diminuição de aproveitamento de receitas, a uma diminuição da taxa de emprego e a uma diminuição da média de renda familiar, a uma cobrança de impostos menor e conseqüentemente, contribuindo menos para com o PIB.

Ainda nesta linha de ideias, Mathieson e Wall (1982), abordam a temática dos rendimentos do Estado resultantes da atividade turística, que podem ser "diretos" ou "indiretos". Os proveitos diretos dizem respeito à cobrança de taxas e impostos sobre as

empresas e funcionários do setor do turismo. No caso dos proveitos "indiretos", mais dificilmente mensuráveis, dizem respeito às taxas e impostos que são conjugados aos produtos e serviços oferecidos de forma direta aos turistas.

Nunes (2010) refere o caso particular do emprego, classificando-o como um proveito "direto" uma vez que é criado de forma a satisfazer a procura turística. Como resultado do efeito multiplicador, os proveitos do emprego são por ele considerados "indiretos", aquando da subcontratação de bens, serviços ou recursos a outras organizações externas, de forma a complementar e a permitir a prestação de um serviço ou produto final. Neste último caso torna-se difícil quantificar o número de trabalhadores afetos ao setor turístico, de uma forma geral.

2.4. Companhias aéreas de baixo custo (CABC)

2.4.1. O que são as companhias aéreas de baixo custo

O meio de transporte aéreo já há muitos anos que vem sendo associado como o meio de transporte de viagens turísticas, sobretudo quando se trata de turismo internacional. Foi o meio de transporte que permitiu as viagens globais de uma forma mais facilitada, rápida e movendo grandes quantidades de viajantes, revolucionando assim a indústria turística.

De acordo com Olipra (2012), o transporte aéreo tem sido o meio de transporte que mais tem crescido nos anos recentes. O autor completa esta afirmação, citando IATA (2006), que se trata um dos maiores setores da economia global, gerando cerca de quatrocentos e treze biliões de dólares de receitas por ano. O autor refere ainda que um dos grandes fatores que permitiram o rápido crescimento da indústria de aviação foi a progressiva liberalização do seu setor a nível mundial, sendo que a liberalização foi

implementada gradualmente entre 1987 e 1992, permanecendo totalmente liberalizada no dia um de abril de 1997 (refere Olipra, citando Szymajda (2002)).

Retrocedendo no tempo, Olipra expõe, de uma forma breve e simplificada, como e quando teve início a era das viagens aéreas de baixo custo. Esta mesma era teve início nos Estados Unidos da América, no ano de 1971, com a formação da companhia aérea South-West Airlines, pelos empresários Rolling King e Herb Kelleher. No território Europeu a primeira companhia aérea desta tipologia foi a Ryanair, estabelecida na Irlanda em 1985 pela família Ryan. Contudo, a família Ryan decidiu reestruturar a sua companhia e “copiou” o modelo de tarifas baixas da companhia aérea Americana South-West, em 1990. Relativamente à EasyJet, esta foi fundada na Bretanha em 1995, considerada como a segunda maior companhia aérea de baixo custo na Europa, tendo iniciado com voos entre Londres (aeroporto Luton) e Glasgow (na Escócia). Refere o autor, baseado em Jones (2007) a seguinte frase: “O preço do bilhete era equivalente ao de um par de jeans”.

Posto isto, as CABC, também conhecidas como companhias "low cost" ou "no-frill" são empresas que oferecem ligações muito mais acessíveis do que as companhias comuns e, geralmente, operam em rotas populares, entre grandes cidades e/ou destinos com grande atratividade. No entanto, para permitir a oferta de tarifas mais baixas, estas linhas aéreas impõem a aplicação de algumas diferenças na operacionalização e nas propriedades do serviço comparativamente com as linhas aéreas regulares. Gonçalves (2009) refere alguns dos métodos aplicados neste tipo de companhia aérea, sendo que as LCA's (*Low Cost Airlines*) operam tipicamente com aviões modernos de cabine única e, geralmente, a frota inteira usa apenas um único tipo de avião, reduzindo os custos de manutenção e de formação. Também incluem muito poucas tranquilidades, como refeições gratuitas, bebidas ou jornais. Estas medidas permitem as LCAs reduzir

imensamente os seus custos marginais mas mantêm-se bastante flexíveis em termos de gestão de rendimento ao variar as tarifas de acordo com o tempo, dia ou época das partidas. Geralmente as tarifas mais baixas podem ser reservadas várias semanas ou meses antes do dia da viagem pretendido. Desta forma, a LCA consegue maximizar a sua receita a partir dos potenciais clientes.

Seguindo esta linha de pensamento, o autor Olipra apresenta uma breve lista dos métodos operacionais passíveis de descrever a filosofia das CABC:

1. Foco em minimizar os custos e maximizar a eficiência;
2. Baixos custos traduzem-se em tarifas baixas para os consumidores;
3. Prestação de serviço *point-to-point* ao invés do modelo *hub-and-spoke* (debatido mais abaixo);
4. Voos diretos entre regiões;
5. Utilização maioritária de aeroportos secundários e regionais;
6. Utilização de aeronaves mais recentes, menos poluentes e mais eficientes.

Como foi acima mencionado, o modelo utilizado por este tipo de companhias é o *point-to-point*. De acordo com um blogue da Universidade de *Cornell*, este modelo *point-to-point* pode ser descrito da seguinte forma: “minimiza conexões e tempo de viagem. Pelo facto de haver menos transferências de bagagem existe uma menor risco de perda de bagagem. Outro aspeto a ter em conta é a inexistência de interdependência de voos, o que significa que o atraso de um voo ou encerramento de um aeroporto não irá afetar significativamente os horários de outros voos. Isto previne o acumulo de atrasos que replica o efeito bola de neve.

O modelo *hub-and-spoke* apresenta um sistema que exige menos rotas para dar resposta à rede. Isto acontece pois os aviões fazem paragens em terminais intermédios (chamados voos de ligação) o que exigem, por vezes, pequenos ou substanciais desvios e mais tempo de viagem. Por outro lado, como existem menos rotas e, mantendo o mesmo número de aeronaves, as companhias aéreas podem programar voos de forma mais frequente e dar uso da máxima capacidade de cada uma destas.

De forma a aprofundar um pouco mais este tópico citamos Veríssimo e Rodrigues (2012), que nos apresentam outras características das CABC:

1. Redução de custos: A empresa pratica um preço mais baixo porque cobra apenas pelo produto ou serviço principal e aplica taxas pelos serviços extra, que o cliente pode querer dispensar.
2. Estrutura: Uma empresa prestadora de serviços *low-cost* tem “uma estrutura de organização muito leve, que lhe permite oferecer um produto ou serviço a um preço que um concorrente que tenha estruturas mais complexas não consegue igualar”.
3. Competitividade: Os preços dos serviços *low-cost* levaram outras empresas a adotarem preços mais competitivos.
4. Garantias: As garantias do serviço mantêm-se. “Existe a ideia de que para ter um serviço *low-cost* é preciso prescindir de garantias, mas isso não é legalmente possível”.
5. Internet: Estas empresas apostam muitas vezes na venda direta pela Internet. Nas aquisições feitas através da Internet “existe uma proteção assegurada ao consumidor, com um prazo para desistir da contratação”, mas é preciso ter atenção aos *sites* que não são de domínio nacional, uma vez que “um problema

com a entrega do bem ou com a garantia de um equipamento pode ser mais difícil de resolver”.

Outro aspeto que importa salientar é a diferença da taxa de ocupação entre os dois modelos de companhias aéreas. De acordo com os dados reunidos por Olipra, apresentamos a Figura 4 que tem ênfase na taxa de ocupação das CABC Ryanair e EasyJet, em rotas Europeias, comparando ainda com a taxa de ocupação média das companhias aéreas tradicionais entre o ano 2000 e 2007.

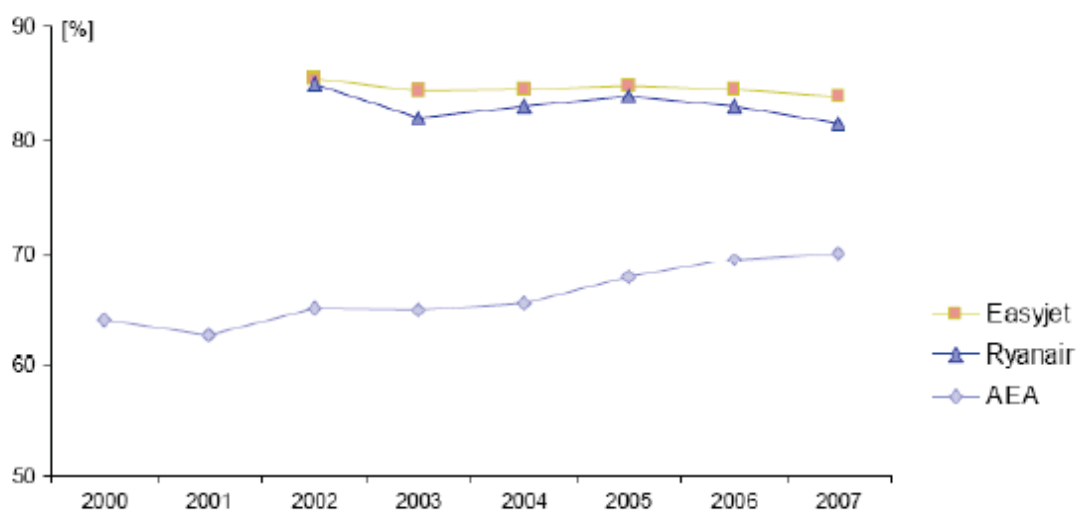


Figura 4. Taxa de ocupação de companhias aéreas, em território Europeu, no período 2000 a 2007.

Fonte: Olipra, 2012

As companhias aéreas tradicionais encontram-se representadas pela AEA (*Association of European Airlines*) por estarem afiliadas a esta. O autor explica que a diferença verificada no fator taxa de ocupação entre os dois modelos de companhias aéreas incide no facto de as CABC aplicarem uma política de *marketing* agressiva baseada nas suas tarifas baixas.

Quanto ao desenvolvimento das CABC, de acordo com Olipra, estas cresceram mais rápido na Grã-Bretanha, em rotas entre o Reino Unido e a Irlanda devido aos custos menores da mão-de-obra, à dimensão de mercado e a um ambiente regulamentar relativamente liberal existente.

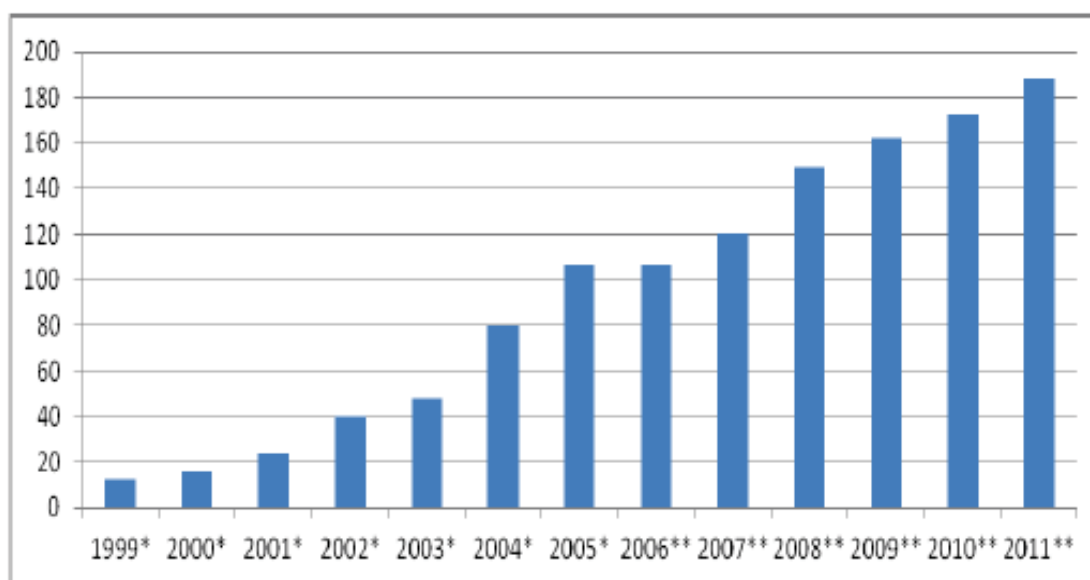


Figura 5. Número de passageiros transportados por companhias aéreas de baixo custo na Europa, entre 1999 e 2011 (em milhões).

Fonte: Olipra, 2012

2.4.2. Impactos positivos e negativos das CABC nas regiões insulares

Uma das características das regiões insulares é a sua limitação de área geográfica aliada a uma posição geográfica que muitas vezes impõem uma série de factores sendo, talvez, os negativos talvez mais evidentes do que os factores positivos. Outra questão que pode agravar ainda mais a situação é a dispersão do território como, apelando um exemplo concreto, o caso do arquipélago Açoriano que apresenta um conjunto de nove ilhas dispersas. Em grosso modo, de acordo com o Relatório do Estado do Ordenamento

do Território (2013), as ilhas açorianas também se encontram substancialmente afastadas do continente Europeu, a uma distância de mil quatrocentos e trinta quilómetros e apresentando uma superfície de dois mil trezentos e trinta e quatro quilómetros quadrados, correspondendo cerca de 2,6% do território nacional.

Estas condições impostas pelo território têm, de facto, extrema influência no desenvolvimento da economia regional, dos seus tipos de actividade, forma de gestão e ordenamento territorial. Turner e Sears (2013) mencionam o seguinte: “As viagens e o turismo poderão ser uma opção atractiva para um desenvolvimento estimulante em países e regiões que já dependeram bastante da subsistência a partir da agricultura, extracção de recursos naturais, ou auto-emprego informal”. Efetivamente a RAA é o caso disto mesmo, dependendo durante décadas, ou mesmo séculos, da agricultura, pescas e, mais importante e recentemente, da indústria leiteira. O turismo passa então a ser uma nova aposta nos Açores em alternativa a estes outros setores.

O facto do mercado aéreo regional ter sido monopolístico somado ao facto da região ter pouca visibilidade, não contribuiu para o desenvolvimento do turismo na região. No ano 2015, o mercado aéreo foi liberalizado, permitindo a entrada das duas CABC que já previamente analisamos, a Ryanair e a EasyJet. Posto isto, coloca-se a seguinte questão: o que representa a presença deste tipo de CABC para as regiões insulares, como os Açores?

De uma forma muito breve, as CABC alteram: comportamentos dos consumidores, a competitividade numa dada região, os preços das tarifas, o desempenho do crescimento económico na região, o ambiente e a segurança.

Na ótica de Gonçalves (2009), as CABC tiveram um grande contributo para o crescimento do número de companhias aéreas na Europa, sobretudo após a liberalização

do espaço aéreo. Este tipo de companhia veio estabelecer rotas novas e diretas, oferecendo maiores frequências. Os aeroportos regionais acabam assim por ser beneficiados, pois alguns destes não eram atrativos para as companhias aéreas tradicionais. Esta conveniência do maior leque de escolhas juntamente com preços muito mais acessíveis para os consumidores, levou a uma alteração do comportamento de escolha dos viajantes, fazendo com que escolhessem viajar com as CABG. Esta alteração verificou-se mesmo naqueles que optavam por viajar noutros meios de transporte, como o terrestre, e os que não disponham de meios financeiros para viajar nas linhas aéreas tradicionais. Isto significa que este tipo de companhia aérea revolucionou a forma como os Europeus viajam, trazendo impactos sociais positivos.

No que toca à redução dos preços das tarifas, esta teve efeito devido ao aumento da concorrência e crescimento das CABG. Com o aumento da concorrência as companhias tradicionais tiveram que seguir a tendência, reduzindo o custo das tarifas e restrições de forma a tentar manter as suas cotas de mercado.

No que toca aos impactos socioeconómicos regionais com o alargamento das viagens e do fluxo de visitantes, a região beneficia com os aumentos das taxas e impostos cobrados. Este aumento é direcionado sobretudo para as entidades governamentais e a título de exemplo, de acordo com o estudo de Kupfer e Lagneaux (2009), estima-se que os impostos pagos às autoridades locais atingiram um valor de noventa e um milhões de euros, em 2002, enquanto as vantagens de custo e produtividade para as companhias regionais foram avaliadas em cento e quarenta e sete milhões e seiscentos mil euros. A juntar a isto, para além de haver mais visitantes o gasto médio dos visitantes na região, de acordo com Baum (2004) foi de duzentos e oitenta e cinco euros e quarenta e dois cêntimos por viagem.

Um dos pilares da União Europeia é a livre circulação de cidadãos na UE. Com este incremento de novas linhas aéreas que ligam as pequenas regiões aos grandes centros Europeus de forma mais acessível vai ao encontro deste pilar da UE. Efetivamente, as CABC promovem assim uma mobilidade maior, contribuindo para uma igualdade e coesão entre as regiões Europeias.

Quanto aos impactos ambientais, a primeira consequência que surge é a adição de gases poluentes, contribuidores do efeito de estufa. A presença de mais aeronaves e linhas aéreas operacionais numa região, naturalmente que vem trazer uma maior libertação destes gases, especialmente se tivermos em conta que o transporte aéreo é uma das maiores fontes de poluição. Para além do mais as aeronaves dão um contributo para a poluição sonora, sendo que um aumento da circulação destes meios de transporte leva a uma diminuição de qualidade de vida das pessoas que residem junto ao aeroporto. Contudo, deve ser salientado que as frotas das CABC apresentam características mais ecológicas, visto que um dos seus objetivos é utilizar frotas mais recentes (e consequentemente mais eficientes) como forma de minimizar os custos. Outra propriedade destas frotas modernas é a produção de menos ruído.

O modelo deste tipo de companhia aérea apresenta também uma maior eficiência no aproveitamento do espaço interior das aeronaves, uma vez que conseguem transportar mais passageiros de uma só vez, reduzindo assim as emissões por passageiro. Para além do mais existe uma menor produção de lixo nas viagens, tendo em conta que estas não servem refeições gratuitas, jornais/revistas, etc. Apesar de tudo estas companhias não deixam de ser grandes contribuidoras de poluição.

Um dos grandes benefícios da operacionalização de uma CABC numa dada região pequena/insular é a promoção da região como um destino turístico. Este tipo de companhia aérea realiza as suas vendas via *web* pelo que faz a promoção dos destinos

que têm disponíveis, apresentando imagens apelativas dos mesmos. Sendo, por exemplo, a Ryanair e a EasyJet, as duas maiores companhias das CABC na Europa e encontrando-se a operacionalizar na R.A.A. estas contribuem de forma substancial para a visibilidade a nível Europeu do destino turístico Açores.

Por outro lado, isto pode levar ao risco das CABC trazerem, por vezes, para uma pequena região a massificação do turismo que poderá não ser imediata, mas com o aumento gradual da popularidade do destino, isto poderá acontecer. Este incremento do número de visitas pode vir a superar as capacidades naturais que o destino apresenta, passível de criar danos irreparáveis. As CABC contribuem assim para os impactos negativos do turismo anteriormente debatidos.

De acordo com o autor, o crescimento do tráfego induzido e as condições de mercado aéreo levam a um impacto nos aeroportos regionais/ secundários que estão geralmente subutilizados. A subutilização impõe a necessidade de cobrir os custos fixos mesmo com o tráfego limitado existente. Com o aumento do fluxo do tráfego aéreo que as CABC trazem, acabam por contribuir neste sentido, gerando receitas para o aeroporto. O aumento do fluxo de turistas que estas produzem atrai negócios não aéreos que acabam também por beneficiar o aeroporto. Negócios estes como, por exemplo, *rent a car*, serviços de *transfer*, bares, restaurantes, lojas, bancos, entre outros. Com este crescimento, por vezes os aeroportos têm que modernizar a sua estrutura e construir parques de estacionamento e áreas comerciais adicionais. Efetivamente, esta situação já se começou a verificar no aeroporto João Paulo II, em Ponta Delgada, onde já surgiram novos quiosques de companhias de *rent a car* e surgiu uma alteração na operacionalização do parque de estacionamento.

CAPÍTULO III - Os Açores e o turismo

3.1. Análise de um inquérito aos residentes sobre o turismo nos Açores

Foi no contexto da presença do turismo nos Açores, cujos efeitos nas regiões insulares foram já debatidos, que surgiu a iniciativa do lançamento de um inquérito aos residentes sobre o turismo nos açores, realizado pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA), em 2005. O estudo incide sobre *Indicadores de Sustentabilidade do Turismo nos Açores: o papel das opiniões e da atitude dos residentes face ao Turismo na Região*. Os inquéritos do presente estudo reuniram uma amostra de cerca de mil e setecentos indivíduos, com idade superior a quinze anos. Na Figura 6 encontram-se os resultados obtidos face à opinião dos residentes perante algumas afirmações. Os inquiridos tiveram de responder às afirmações respondendo “positiva” representando ‘concordo’, e “negativa” caso entendessem ‘discordo’ com as referidas afirmações.

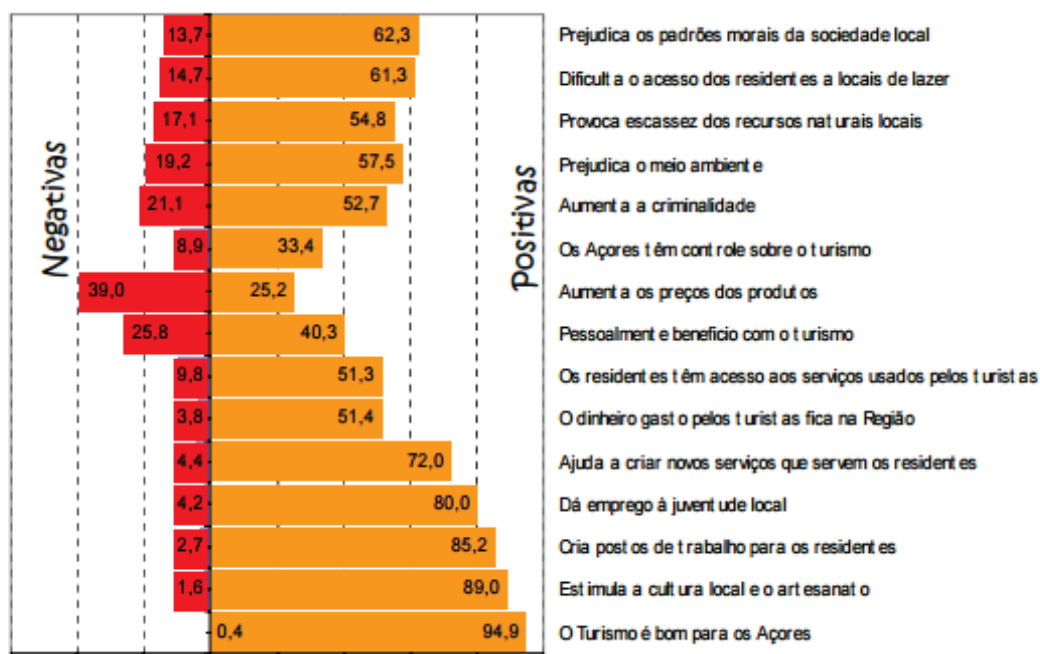


Figura 6. Percentagem de opiniões em relação às afirmações apresentadas.

Fonte: Turisativa, 2012

De acordo com os resultados obtidos é possível observar que as opiniões dos residentes dos Açores, perante o turismo, foram bastante positivas na sua maioria. Vale a pena salientar que algumas das frases referiram também impactes negativos, pelo que mesmo assim os inquiridos responderam com uma resposta positiva, revelando que estão despertos para os efeitos positivos e negativos do desenvolvimento e da atividade turística. No entanto, existiam ainda inquiridos que desconheciam os impactes negativos.

Citando uma das conclusões do SREA,

Estes resultados sugerem que os residentes nos Açores têm consciência ou têm sido informados dos benefícios sociais criados pelo desenvolvimento desta atividade, mas ignoram ou não valorizam os problemas que o Turismo pode trazer em termos de choques culturais e de impactes ambientais negativos, problemas que afetam já muitos destinos turísticos, mas que ainda não são visíveis nos Açores; talvez por isso, os residentes não os reconheçam como custos ou problemas associados ao Turismo.

Na figura 7, encontra-se quantificado o número de inquiridos que não tiveram opinião relativamente às frases apresentadas. Um dos motivos pela qual existia uma grande ausência de opinião pode passar pelo facto de o turismo em 2005 ter tido um foco de atenção ainda reduzido, uma menor dimensão na região, revelando uma imaturidade/ inexperiência da comunidade Açoriana.



Figura 7. Percentagem das respostas sem opinião (não concordo nem discordo) em 2005.

Fonte: Turisativa, 2012

Em jeito de conclusão, e de um modo breve e geral, Correia (2002), apresenta alguns aspetos negativos acerca do turismo nas ilhas, podendo ser passível de acontecer na região:

1. “O perigo da dependência do turismo enquanto atividade económica fundamental numa ilha ou arquipélago, pelo facto de ser uma atividade, por norma, sazonal e com uma procura bastante elástica (tal como já vimos anteriormente);
2. A ilusão dos benefícios que o turismo traz para o emprego, devido ao facto de os lugares melhor remunerados serem, habitualmente, ocupados por não residentes;
3. As graves consequências que o elevado número de turistas numa ilha pode trazer para a comunidade local em termos culturais, sociais e ambientais, devido à sua reduzida dimensão”.

3.2. Análise SWOT do turismo aplicado aos Açores

Um destino turístico tem também as suas potencialidades, pontos fracos, pontos fortes e ameaças, como qualquer produto ou serviço. Uma das características do turismo é a sazonalidade que afeta todos os destinos turísticos, fazendo deste um ótimo e mais óbvio exemplo a nível global. A RAA enquanto destino turístico não é exceção, sendo que o facto de ser uma região insular implica uma série de outras questões que podem ser tanto benéficas como ameaçadoras. Uma das qualidades que é inerente à região e não existem formas de controlar passa pela sua localização geográfica, fazendo com que esta fique isolada/afastada dos grandes centros internacionais. Isto implica a distância de viagem, limitação de ligações aéreas e que por sua vez, aumentam os custos das tarifas aéreas. Este foi um ponto fraco e ameaça que assolou a RAA como destino turístico durante vários anos. Contudo, se bem executado e planeado, este ponto fraco pode ser utilizado como oportunidade, utilizando como argumento ou vantagem estratégica para promover a região como um destino pouco frequentado/virgem para todos os viajantes que preferem optar por viajar para um destino turístico ligado à natureza isento de turismo de massas (pelo menos para já). Para tal, é necessário elaborar um estudo demográfico para conseguir atrair mercados emissores com tal segmentação de potenciais clientes, dependendo da estratégia do destino. Por tudo isto, torna-se ainda mais reforçada a necessidade de elaborar um balanço dos fatores inerentes às condições envolventes e características da RAA.

A tabela 1 apresenta um estudo efetuado pela ES Research- Research Sectorial, em 2009, expondo os pontos fortes, fracos, ameaças e oportunidades da RAA.

Tabela 1. Análise SWOT de caráter turístico dos Açores

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ol style="list-style-type: none">1. Oferta impar de recursos naturais;2. Autenticidade;3. Reduzida intensidade turística;4. Oferta com elevado potencial de criação de <i>clusters</i> como desporto, turismo <i>wellness</i>, mergulho e outras como <i>whalewatching</i>;5. A conceituada revista <i>National Geographic Traveller</i> classificou os Açores como o segundo melhor destino do mundo em turismo sustentável.	<ol style="list-style-type: none">1. Reduzida notoriedade;2. Fraca dinamização comercial e de <i>marketing</i>;3. Oferta pouco explorada e dirigida;4. Turismo com posicionamento de reduzida ação, animação ou emoção.
Oportunidades	Ameaças
<ol style="list-style-type: none">1. Incrementar a dinamização comercial da oferta;2. Direccionar a oferta para nichos específicos de clientes e de oferta turística;3. Criar agentes e operadores especializados em determinados nichos de oferta;4. Potenciar o desenvolvimento do turismo de natureza e do ecoturismo;5. Aproveitar os apoios do SIDET-Desenvolvimento do Turismo;6. Novos voos para os Açores no seguimento da política de "céu aberto" no Atlântico Norte, sendo bastante relevante a coordenação entre o incremento que se vai verificar na capacidade hoteleira e as ligações aéreas.	<ol style="list-style-type: none">1. Oferta turística de reduzidos volumes, podendo verificar-se menor vontade por parte dos operadores turísticos em divulgá-la face a outras de elevada dimensão;2. Risco que as ilhas façam as suas ofertas específicas, sem que se verifique uma oferta integrada do "Turismo nos Açores" que passe pela visita a várias ilhas (com opção de diferentes pacotes).

Fonte: Turisativa, 2012

Ao analisarmos este quadro, podemos verificar que 2 dos pontos que têm vindo a sofrer alterações nos últimos 2 anos, pertencem aos pontos fracos e são os seguintes: "Reduzida notoriedade" e "Fraca dinamização comercial de *marketing*". Esta alteração tem-se verificado desde a vinda das CABC e das referências internacionais feitas, por

exemplo, pela *National Geographic*, premiando os Açores como um dos locais mais belos do mundo a visitar.

3.3. Tipos de produtos turísticos na RAA

Segundo Beni (2001, p. 172), entende-se por produto turístico o "conjunto de bens e serviços produzidos em diversas unidades económicas que sofre uma agregação no mercado ao serem postos em destaque os atrativos turísticos".

Para Peixoto (2008), um produto turístico é um elemento de ligação entre a oferta e a procura. Existem dois tipos de produtos turísticos. Ao nível local, as organizações do sector do turismo oferecem um variado e diversificado conjunto de produtos e serviços, que vão do alojamento, à restauração, rent-a-car, animação, entre outros. Este tipo de produtos pode ser comercializado em forma de "*packages*" (pacotes turísticos) ou então comercializados individualmente.

Por outro lado, existe o produto que se assume como o resultado de uma combinação de componentes tangíveis (físicas) e intangíveis (sensações, emoções, experiências). Este tipo de produto tem um forte impacto na imagem que o turista guarda sobre a região.

Em março de 2016 foi lançado o Plano Estratégico e de *Marketing* do Turismo dos Açores (PEMTA), a ser implementado já no presente ano de 2016, com diretrizes até 2020. Este plano lançado pelo Governo Regional dos Açores pretende orientar um desenvolvimento turístico com níveis de sustentabilidade e de qualificação elevados, como motor de crescimento da economia a nível regional. Neste plano são enunciados alguns produtos turísticos que a região já dispõe e que podem ser melhor explorados. O

Governo Regional estabeleceu ainda diferentes tipos de prioridades relativamente a estes produtos.

De acordo com o PEMTA, a disponibilidade de produtos turísticos, atualmente, oferecidos pelos Açores são os seguintes:

1. Turismo de Natureza;
2. Turismo Náutico;
3. Touring Cultural e Paisagístico;
4. Turismo de Saúde e Bem-Estar.

Naturalmente, o produto central do destino Açores é o turismo de Natureza. Este tipo de produto engloba várias vertentes desde a área de vulcanologia a atividades físicas ligadas à natureza e até mesmo atividades com alguma adrenalina. O PEMTA salienta que "nem todas as atividades ou subprodutos que pertencem ao turismo de natureza são especialistas nos Açores".

Foi estabelecida uma lista prioritária relativamente à oferta dos produtos turísticos, de acordo com a potencialidade e qualidade que estes apresentam. Como se pode observar na Figura 8, estes produtos incluem subprodutos/atividades de forma organizada e de acordo com a sua tipologia.

Como já foi referido, o produto central é o de natureza que inclui, por exemplo, passeios a pé, geoturismo e BTT. Isto significa que todo este investimento, apoios e planeamento de *marketing* deve-se focar principalmente neste tipo de produto. Em seguida, seguem-se os produtos complementares que englobam o turismo náutico, *touring* cultural e paisagístico e o turismo de saúde e bem-estar. Uma das razões pelo qual alguns produtos são considerados complementares é o facto de haver uma

determinada limitação de recursos naturais e infraestruturas que forneçam uma capacidade de resposta suficientemente grande. Por último apresentam-se os produtos secundários, como por exemplo, turismo de sol e mar, que ficam em terceiro plano uma vez que face à localização geográfica e ao clima da região não favorecem um produto turístico consistente nem a sua qualidade.



Figura 8. Produtos estratégicos para o destino Açores até 2020

Fonte: Plano Estratégico e de Marketing do Turismo dos Açores (2016)

A título de curiosidade, poderão consultar o Anexo 1, de modo a verificar quais os mercados, segmentos e formas de distribuição destes produtos turísticos até ao ano 2020.

Como forma de complemento, Cunha (2001), apresenta-nos algumas características dos produtos turísticos listadas na Figura 9.

Tipo	Definição
Inseparável	O consumo é condicionado pela presença do cliente.
Complementaridade	Qualquer viagem comporta necessariamente um conjunto mínimo de bens e serviços: deslocação, alimentação e alojamento, entre outros.
Simultaneidade da produção e do consumo	A produção e o consumo ocorrem no mesmo local e ao mesmo tempo, o que implica que só há produção turística quando há consumo.

Figura 9. Características dos produtos turísticos.

Fonte: Cunha, 2001

3.4. Economia Açoriana e o Turismo

3.4.1. Impacto das CABC no número de visitas e alojamentos

O arquipélago dos Açores é constituído por nove ilhas de origem vulcânica, pertencentes ao território português, situadas no oceano Atlântico, a cerca de mil seiscentos e trinta e nove quilómetros de Portugal continental, a uma distância de cerca de duas horas de avião. A localização do arquipélago implica os seguintes tempos de voo a partir das seguintes cidades europeias:

1. Viagem aérea de 3h35m a partir de Londres;
2. Viagem aérea de 2h50m a partir de Madrid;
3. Viagem aérea de 4h a partir de Amesterdão;
4. Viagem aérea de 5h20m a partir de Estocolmo;
5. Viagem aérea de 3h40m a partir de Paris;

Estes tempos de viagens foram calculados para voos diretos.

Desde de vinte e nove de março de 2015 a ilha de São Miguel teve acesso a duas linhas aéreas de baixo custo para a cidade de Lisboa, Porto e Londres.

Em suma, o clima é ameno e é considerado subtropical. Estas condições naturais que o arquipélago apresenta implicam algumas dificuldades relativamente aos produtos turísticos que a região poderia vir a oferecer. O destino Açores nunca apostou verdadeiramente em turismo de sol e praia, apesar de ter um conjunto de praias naturais de areia vulcânica bastante apelativas, como por exemplo na ilha de São Miguel.

Uma outra dificuldade é o fator distância e os custos que esta implicava. Para piorar a situação junta-se o facto de o mercado aéreo ter sido monopolístico durante uma série de anos, tornando as tarifas mais dispendiosas. A soma de todos estes fatores não contribuíram com a atratividade turística da região pelo que os viajantes optavam por viajar para outros destinos que se encontravam mais próximos (ou mesmo ainda mais distantes), com renome, com mais variedade de serviços a um custo semelhante ou ainda menor.

No que toca à sazonalidade este é um fenómeno bastante comum do turismo. Em todo o caso o clima dos Açores tende a não colaborar com a situação nos meses mais pluviosos e frios. Este é um desafio para a maioria dos destinos turísticos, inclusive para o destino Açores. Efetivamente, desde a data de vinte e nove de março de 2015 que marcou a liberalização do espaço aéreo Açoriano, permitindo a entrada das linhas aéreas de baixo custo e que, por sua vez, contribuíram com as taxas de ocupação num sentido positivo. Analisando a Figura 10, podemos observar o impacto que as CABC tiveram no número de hóspedes, na hotelaria tradicional, que visitaram os Açores entre 2014 e até meados de 2016. Pretende-se também comparar graficamente que impacto teve a presença das CABC nos padrões da sazonalidade nos Açores.

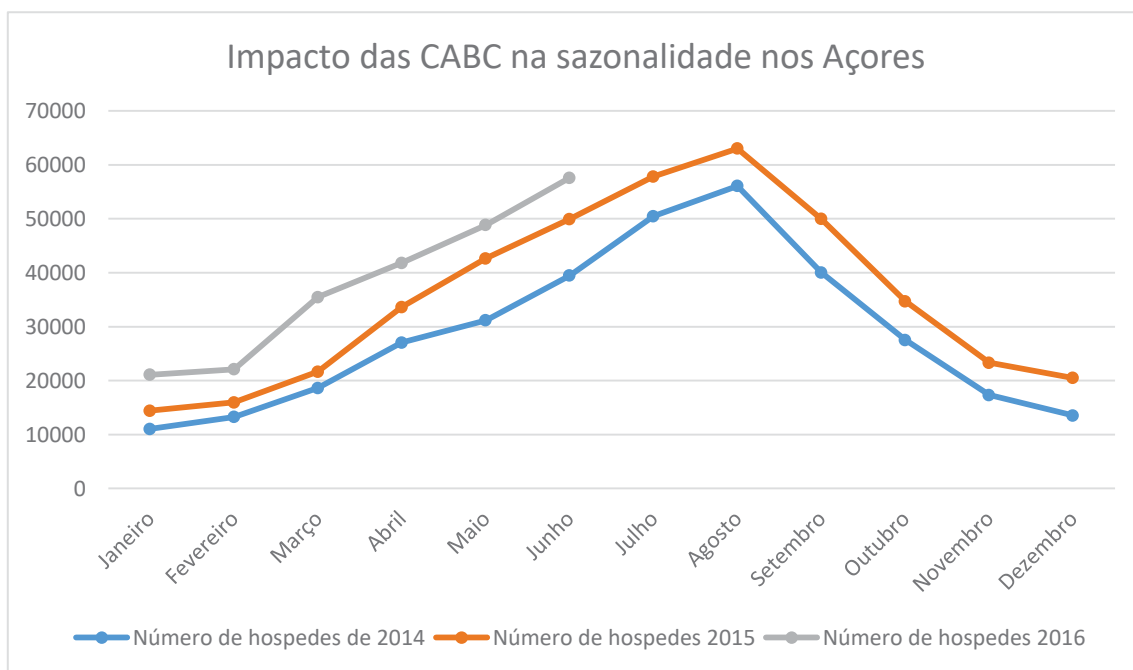


Figura 10. Impacto das CABC na sazonalidade nos Açores.

Fonte: Observatório de Turismo dos Açores, 2016

Conseguimos ver através da Figura 10 que ao longo dos anos o número de hóspedes foi aumentando, sobretudo a partir do mês de março de 2015. Até este mês o incremento de hóspedes ocorreu de forma semelhante ao ano anterior. Durante o mês de abril do ano 2015, altura em que as linhas aéreas já estavam em curso, foi quando surgiu um grande crescimento no número de hóspedes na hotelaria tradicional. Este crescimento manteve-se sempre consistente, atingindo um valor máximo de sessenta e três mil e sete hóspedes na hotelaria tradicional, durante o mês de agosto, revelando um aumento de seis mil novecentos e vinte e um hóspedes face a 2014 neste mesmo mês. O aumento de hóspedes no ano 2015 manteve-se superior mesmo nos meses considerados de época baixa. A situação torna-se especialmente interessante no ano 2016, a partir de fevereiro, surgindo neste período um aumento de cerca de 28% de hóspedes na hotelaria tradicional face ao ano 2015. Entretanto, surge uma explosão na presença de hóspedes

na região no mês seguinte, em março de 2016, com um crescimento na ordem dos 39% resultando um incremento de vinte e um mil e seiscentos e quarenta e dois hóspedes em 2015 para trinta e cinco mil e quatrocentos e oitenta e três hóspedes em 2016, nos meses de março correspondentes. Vale a pena salientar que o número de hóspedes de hotelaria tradicional no mês de março de 2016 atingiu um valor aproximado ao do mês de julho de 2015 (um dos meses de época alta), o que por si só revela um crescimento notável. Os dados existentes limitam-se até ao mês de junho de 2016, contudo podemos observar que o crescimento mantém-se constante. Por enquanto não conseguimos apurar o número máximo de hóspedes alojados na hotelaria tradicional Açoriana em 2016, mas será interessante verificar, futuramente, como serão os últimos meses do mesmo ano. A partir desta Tabela 10 e de acordo com as tendências verificadas, podemos afirmar que a presença das companhias aéreas CABC tem alterado os padrões da sazonalidade do turismo nos Açores, especialmente na ilha de São Miguel. Esta alteração na sazonalidade tem por isso contribuído sobretudo nas extremidades da época turística, pelo que no mês de março de 2016 já se verificava o mesmo número de hóspedes que em junho de 2015. Posto isto de outra forma, o início da época turística tendeu a começar com uma velocidade superior, pelo menos de acordo com os dados até agora existentes.

Estes efeitos das CABC na vinda de visitantes, resultando num incremento de hóspedes na hotelaria tradicional naturalmente vieram trazer mais receitas para as unidades hoteleiras tradicionais regionais, sobretudo na ilha de São Miguel. Como resultado deste fenómeno, não surge apenas um crescimento do número de dormidas mas também o número de abertura de estabelecimentos de alojamentos regionais.

Ainda relativamente ao número de hóspedes, passamos a ilustrar os valores regionais entre 2000 e 2015, referentes a todas as unidades de alojamento na RAA.

Estes valores permitirão uma visualização da evolução dos números e a uma comparação visual dos valores desde a vinda das CABC na região.

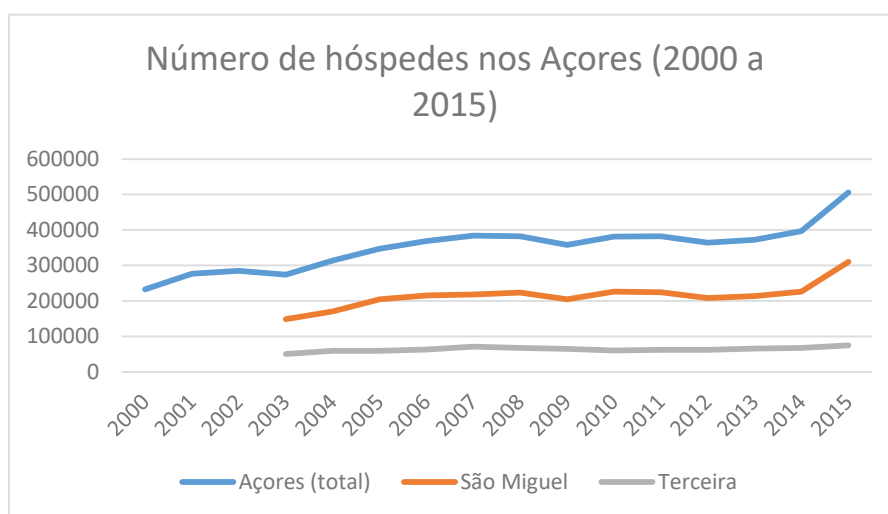


Figura 11. Número de hóspedes nos Açores em todas as tipologias de alojamento, entre 2000 e 2015.

Fonte: SREA, 2016

Como mostra a Figura 11 acima representada, encontram-se representados o número de hóspedes global nos Açores, mas também o número de hóspedes na ilha de São Miguel e na ilha Terceira (a partir de 2003). De acordo com o gráfico é possível verificar a queda no número de hóspedes nos anos 2008 e 2009, resultante da crise financeira internacional e tendo reduzido o número de hóspedes enviados por mercados emissores Europeus. De acordo com a tabela no anexo 3, o mercado emissor Português foi dos mais afetados, tendo emitido menos três mil e vinte e nove hóspedes. No ano seguinte, a tendência permaneceu e agravou-se, tendo enviado menos doze mil duzentos e treze hóspedes entre 2008 e 2009. Mais recentemente no ano 2015, ano que marcou a vinda das companhias aéreas de tarifas baixas, verificou-se um grande crescimento atingindo valores recorde (quinhentos e seis mil cento e cinquenta e sete hóspedes na

região). Como já foi referido em relação à Figura 11, a tendência do ano 2016 é bastante positiva, mantendo um crescimento consistente.

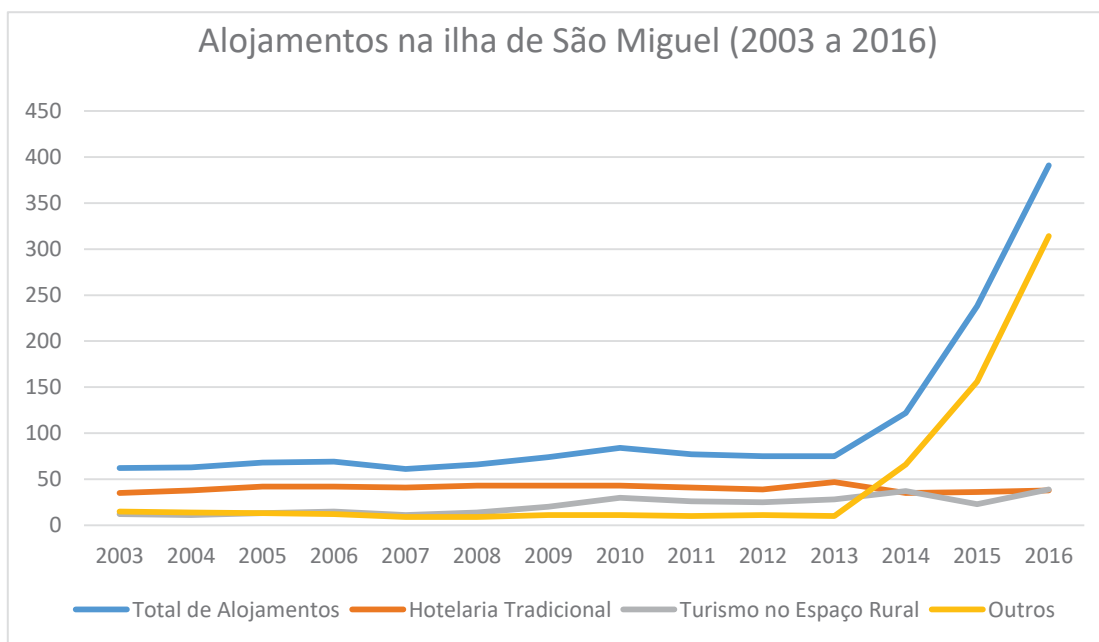


Figura 12. Número de alojamentos na ilha de São Miguel, entre 2003 e junho de 2016 (valores médios anuais).

Fonte: SREA, 2016

Nos últimos anos, especialmente desde o anúncio da liberalização do mercado aéreo regional, a atratividade do investimento em alojamentos aumentou substancialmente, sobretudo na ilha de São Miguel. Esta atratividade empreendedora surgiu pelo facto dos empreendedores terem consciência que as CABAC possivelmente trariam clientes com perfis de turistas variados. Dentro destes perfis, naturalmente que incluiria turistas com orçamentos mais limitados. O facto de trazerem orçamentos mais reduzidos fará com que procurem alojamentos alternativos aos tradicionais, muitas vezes pesquisados em plataformas de reservas *online* como as AirBnB, Booking, entre outros. Estes mesmos alojamentos alternativos vão desde a *hostels*, alojamentos locais e alojamentos em contexto rural. Apresentamos abaixo a Figura 12 que revela a evolução

do número de estabelecimentos de alojamentos na ilha de São Miguel, de forma a relacionar o número destas com a vinda das CAB. Limitámo-nos à ilha de São Miguel dado que tem sido a que mais beneficia diretamente com esta alteração do mercado aéreo.

De acordo com o gráfico presente na Figura 12, torna-se evidente o crescimento da oferta de alojamentos na ilha de São Miguel. Um aspeto a denotar é a variável "outros" que engloba os alojamentos locais, pousadas de juventude e parques de campismo. A tipologia de alojamento local foi a que catapultou esta mesma variável. Entre 2013 e junho de 2016 formaram-se mais trezentos e dezasseis estabelecimentos de alojamento, juntando-se aos setenta e cinco alojamentos já existentes em 2013, perfazendo um número total de trezentos e noventa e um estabelecimentos de alojamentos. Deste valor global da ilha de São Miguel, trezentos e quatorze estão englobados na variável "outros".

3.4.2. Situações de mercado de trabalho das empresas ligadas ao turismo

Tendo em conta o que foi analisado e estudado podemos afirmar que o sector do turismo tem a capacidade de gerar novos e diferentes tipos de empreendimentos turísticos, de gerar assim postos de trabalho de uma forma rápida e atrativa. No entanto, a empregabilidade associada também sofre grandes declives, gerando ciclos oscilados que se poderiam comparar com as marés. Este fenómeno é uma consequência de um tema já debatido, a sazonalidade. Como foi referido anteriormente, o turismo é uma atividade sazonal que varia de acordo com as estações do ano convenientes e associadas com os produtos/atrações do destino, mas também com as épocas festivas que, em grosso modo, nos Açores geralmente são de natureza religiosa. De acordo com a nossa

experiência na região, a sazonalidade também tem os seus impactos negativos na exploração do sector turístico nos Açores. Os empregos afetos à atividade turística nos Açores sofrem um decréscimo durante a época baixa, nomeadamente durante a estação do inverno.

O que resulta desta situação é a concretização de contratos de trabalho que não perduram o ano inteiro, como é o caso dos contratos de guias turísticos. Outra situação associada e resultante deste fenómeno é a calendarização de operacionalização de determinados empreendimentos turísticos. Neste caso os empreendimentos turísticos regem o seu período anual de atividade de acordo com as épocas turísticas, sendo que neste tipo de situação, reduzem a quantidade de funcionários ou encerram a atividade, reduzindo por completo, mas temporariamente, a equipa operária. Este é um dos casos que representa, por exemplo, uma opção por parte de determinadas unidades hoteleiras tradicionais ou casas de alojamento rurais. O facto de estas unidades continuarem operacionais numa época baixa implica que as mesmas paguem, pelo menos, os custos fixos pois mesmo que não recebam turistas estes custos se mantêm presentes. Assim sendo, esta opção por parte destas unidades é geralmente tomada pelo simples facto de a procura não cobrir os custos fixos e variáveis, ou não ser rentável o suficiente.

Tabela 2. Número de alojamentos de hotelaria tradicional na região e respetivo pessoal ao serviço, no ano 2015.

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Total Açores												
Hotelaria Tradicional	71	72	76	79	81	82	84	84	84	81	74	75
Pessoal ao serviço (total)	1435	1439	1472	1602	1664	1723	1813	1841	1781	1661	1543	1484
Hotelaria Tradicional	1367	1376	1400	1527	1583	1636	1708	1738	1685	1574	1485	1427
Turismo no espaço rural	68	63	72	75	81	87	105	103	96	87	58	57

Fonte: SREA, 2015

De acordo com o SREA, que apresenta dados relativos à quantidade de unidades hoteleiras tradicionais e os postos de trabalho associados, na RAA, referentes ao ano 2015, existe uma variação máxima de treze unidades hoteleiras tradicionais a operar no ano 2015. Esta variação, de acordo com a Tabela 2, teve lugar entre o mês de janeiro e o mês de julho, no qual havia setenta e um alojamentos turísticos tradicionais a operar no início do ano 2015, e gradualmente operaram oitenta e quatro unidades de alojamento tradicionais na época alta. A partir de setembro este número voltou a regredir atingindo um valor de setenta e cinco unidades hoteleiras no mês de janeiro de 2016. A diminuição na época baixa seguinte (inverno 2015-2016) já não foi tão severa, não tendo regredido novamente para os setenta e um alojamentos, como resultado do aumento da procura turística neste período. Ainda de acordo com estas consequências e com a Tabela 2, importa ressaltar a informação referente ao número de pessoas

empregadas neste período que estão profissionalmente ligadas a este tipo de alojamento. Como resultado da variação de unidades hoteleiras a operacionalizar em 2015 surgiu uma variação de trezentos e setenta e um postos de trabalho entre janeiro e agosto de 2015 (de mil trezentos e sessenta e sete a mil setecentos e trinta e oito postos de trabalho, respetivamente). Após a época alta, houve naturalmente uma diminuição na quantidade de pessoas empregadas e afetas a este tipo de alojamento.

Seguindo os dados estatísticos cedidos pelo SREA, o número de estabelecimentos em atividade na RAA tem vindo a crescer ano após ano. Estas informações estão limitadas até março de 2016, pelo que optamos por comparar os valores até 2016. Reunimos informação adicional através do OTA (Observatório do Turismo dos Açores) que apresenta informação estatística tratada até junho de 2016. Esta evolução engloba todos os alojamentos tradicionais afetos ao setor a nível regional. A quantidade de alojamentos hoteleiros disponíveis varia consideravelmente em cada período anual. No ano seguinte, volta a aumentar atingindo um valor máximo superior ao ano anterior. No ano 2014 o número máximo disponível de alojamentos tradicionais foi de oitenta e dois.

Em 2015 houve um aumento de duas unidades hoteleiras, existindo oitenta e quatro estabelecimentos de alojamentos tradicionais. Relativamente ao presente ano de 2016 existiu um novo acréscimo da oferta deste tipo de alojamento, perfazendo um número máximo de oitenta e sete unidades.

O maior acréscimo da oferta de hotelaria tradicional no ano de 2016 ocorreu na ilha de São Miguel, apresentando um aumento de quatro unidades. Vale a pena salientar que duas destas novas unidades que foram estabelecidas na ilha de São Miguel representam uma nova era da oferta de alojamento tendo em conta que ambas estão categorizadas como hotéis de cinco estrelas, algo inédito desde o encerramento do hotel Monte Palace na década de 1990. Isto mostra que a vinda das CABE e o fluxo de

turistas que estas trazem, têm tido efeitos na diversidade e qualidade da oferta dos estabelecimentos de alojamento tradicionais.

O turismo nos Açores tem sido promissor, atraindo investimento em outros tipos de empreendimentos turísticos. Ano após ano surgem mais companhias de animação turística e atividades, agências de viagem, empresas náutico-turísticas, entre outras nos Açores.

De acordo com a seguinte informação presente na Tabela 3, gentilmente cedida pela Direção Regional do Turismo, é possível tomar conhecimento da progressão do número destas tipologias de empresas turísticas entre 2012 e agosto de 2016:

Tabela 3. Comparação do número de empresas turísticas por meio/tipo (no período entre 2012 e 12 de agosto de 2016) na RAA

Terrestres					
	2012	2013	2014	2015	2016
Faial	1	1	5	8	13
Pico	6	8	10	12	17
São Jorge	1	1	2	2	3
Terceira	5	9	12	18	23
Graciosa	0	0	0	0	1
Flores	1	2	2	3	3
Corvo	1	1	1	1	3
São Miguel	25	31	47	74	93
Santa Maria	0	0	4	18	6
Total	40	53	83	136	162
Marítimo-turísticas					

	2012	2013	2014	2015	2016
Faial	15	18	20	20	20
Pico	13	13	14	15	16
São Jorge	5	5	5	6	10
Terceira	7	7	10	14	17
Graciosa	3	4	6	7	6
Flores	4	3	5	5	6
Corvo	0	0	0	0	0
São Miguel	27	30	34	38	43
Santa Maria	4	7	10	14	12
Total	78	87	64	119	130

Número de Agências de Viagens Registadas (cada ano)- Açores

	2012	2013	2014	2015	2016
					*
Total	20	10	4	10	4
Total Ac.	20	30	34	44	48

*À data (dados até 12/08/2016)

Fonte: Direção Regional do Turismo, 2016

Estas empresas turísticas constam numa listagem na página *web* do Governo Regional dos Açores. A Tabela 3 apresenta o número de empresas turísticas na RAA desde 2012 até agosto de 2016, pelo que nos permite observar de que modo tem evoluído a oferta turística destas tipologias nas ilhas Açorianas. A categoria das empresas terrestres engloba as empresas de animação turística que oferecem passeios em veículos terrestres de formas variadas. Estes poderão ser realizados em veículos todo-o-terreno, em carrinhas de nove lugares, em autocarros, entre outros. Esta

categoria inclui também as empresas que realizam atividades terrestres como passeios a pé em trilhos pedestres, passeios culturais a pé, passeios em bicicleta, geoturismo, entre outras. No que toca a empresas marítimo-turísticas esta inclui as empresas que realizam passeios de barco, observação de cetáceos, stand up paddle, pesca desportiva.

Tem havido um número crescente das empresas terrestres e marítimo-turísticas na região a olhos vistos, sobretudo em casos particulares como a ilha de São Miguel e a ilha Terceira. Os crescimentos mais significativos tiveram lugar entre o ano 2015 e 2016 de uma forma geral, à exceção da ilha Santa Maria que apresenta valores contrários à tendência regional, com um decréscimo acentuado na presença de empresas turísticas terrestres e de marítimo-turísticas. No caso da ilha de São Miguel, é de notar o incremento de trinta e uma a noventa e três empresas terrestres no espaço de dois anos. No que toca à presença de agências de viagens na RAA esta também tem aumentado nos últimos anos. Os valores mais substanciais do surgimento de novas agências de viagens na RAA foram nos anos 2013 e 2015, tendo sido formadas dez novas agências de viagens em ambos os anos. Até ao dia doze de agosto do presente ano, totalizaram-se quarenta e oito agências de viagens na RAA. Estas empresas acompanham um crescimento contínuo tal como as empresas terrestres e marítimo-turísticas. Efetivamente, as agências de viagens servem muitas vezes de agente intermediários no processo de reservas/vendas de passeios e atividades das empresas de animação turística no global. Para tal, Estas agências necessitam de disponibilizar os designados departamentos e serviços *incoming*, que focam em vender passagens aéreas, serviços de *transfer*, actividades e passeios, entre outros serviços. Com a existência de mais linhas aéreas resultando num maior fluxo de turistas, com a presença de mais empresas de animação turística e outros serviços na região, tudo isto contribui com a consolidação das agências já existentes e fomenta a formação de novas agências de viagens.

CAPÍTULO IV- O turismo, o crescimento económico e o emprego: caso aplicado à RAA

4.1 Apresentação do problema

Como já foi debatido na presente dissertação, os Açores já há séculos que apostaram na agricultura e nas pescas como umas das principais fontes de rendimento mas também como forma de obter alimento, tratando-se de uma região insular. Esta aposta continuou a verificar-se após a obtenção da sua autonomia política e administrativa em 1976, podendo assim, tomar escolhas livres no que toca à sua política de desenvolvimento. Ainda assim, a RAA pôde ter acesso a recursos financeiros atribuídos pela EU, cuja tendência foi de continuar a desenvolver actividades agrárias e de pescas para as quais já existiam fundos Europeus. Por outro lado, o turismo nos Açores era visto como algo minoritário e secundário, visto que a região não apresentava um clima adequado para vender/promover o destino Açores, quando nas últimas décadas do século XX o turismo era, de grosso modo, associado com viagens para destinos com sol e praia; cultura. Além disso, existiam algumas barreiras financeiras, físicas, de mercado e sociais para o desenvolvimento para acolher turistas seria necessário um investimento. A região encontra-se dividida e dispersa em nove ilhas, pelo que exige um investimento paralelo semelhante em cada ilha para atingir níveis mínimos para acolher visitantes (terminais aéreos e marítimos; unidades de alojamento; restauração; sistemas de transporte terrestre). Outra questão passa pelo custo das tarifas para viajar até aos Açores, delineado pela distância e pela natureza monopolística do mercado aéreo. O povo Açoriano também não tinha *know-how* nem experiência para lidar com o turismo. O desenvolvimento do turismo em regiões insulares não fazia parte das prioridades da EU, pelo que a obtenção de recursos financeiros seria mais difícil.

Como o investimento seria demorado, extenso e não existiam grandes expectativas de lucro tudo isto contribuiu para que este tipo de investimento não se tornasse suficientemente atrativo para os Açorianos. Assim, a grande aposta acabou por se focar na indústria leiteira, permanecendo ainda um dos grandes pilares da economia Açoriana.

Todo este processo demarcou o desenvolvimento da economia regional. Contudo, os viajantes passaram a procurar por destinos de natureza e atividades, uma categoria onde se insere o destino Açores. O turismo apesar de ter iniciado o seu desenvolvimento de forma lenta tem vindo a crescer cada vez mais e a olhos vistos, sobretudo nos últimos anos, tendo um peso cada vez maior na economia Açoriana, atraindo mais visitantes e investimento local e externo.

Posto isto, o propósito do presente capítulo é conjugar informações estatísticas disponíveis e, a partir destas, elaborar um estudo econométrico para calcular contributo do turismo na economia regional. De uma forma mais específica, pretendemos verificar que contributo poderá vir a registar no PIB regional e no emprego devido à entrada das CABC.

4.2 Especificação do modelo

No presente capítulo iremos aplicar um modelo econométrico regional, tendo por objectivo a medição do impacto do turismo em variáveis macroeconómicas da região como o PIB e o emprego. De acordo com Fortuna e Vieira (2007), os modelos econométricos têm sido desenvolvidos para análise e previsão de um conjunto de variáveis associadas a uma área geográfica limitada. Contudo, referem ainda que apesar da sua utilidade existem algumas limitações tal como a escassez de estatísticas regionais. De facto, deparámo-nos com a inexistência de registos estatísticos específicos do turismo que reúna, de forma individual, informação estatística sobre atividade

turística global como, por exemplo, a respectiva contribuição no PIB regional ou quantos cidadãos Açorianos trabalham nas empresas turísticas. Assim, indo de acordo com os autores Fortuna e Vieira (2007), a contribuição do turismo pode ser aferida através de um indicador de atividade turística como o número de dormidas na hotelaria tradicional.

O modelo aqui apresentado segue de perto Fortuna e Vieira (2007). Assim, considere-se o PIB regional, é determinado pela seguinte equação:

$$\ln Y_{(t)} = \gamma_0 + \gamma_1 \ln G_{(t)} + \gamma_2 \ln TU_{(t)} + \gamma_3 \ln PEC_{(t)} + \gamma_4 \ln Y_C_{(t)} + v_t$$

Onde:

G- Significa as despesas públicas da região;

TU- Representa um indicador de atividade turística (neste caso utilizaremos o número de dormidas na hotelaria tradicional na região);

PEC- Trata-se da medida de atividade do sector primário regional, como a quantidade de leite entregue nas fábricas para o processar.

Y_C - Representa o PIB nacional.

Esta equação fornece-nos informação relativamente à elasticidade (sensibilidade ou a forma como reage) do PIB regional perante às alterações da despesa pública da região, na produção de leite, da atividade turística ou as variações do PIB nacional.

Dada a equação apresentada, o impacto (elasticidade) da variação da atividade turística no PIB regional é dado por:

$$\text{Elasticidade do PIB em relação às dormidas} = \frac{\partial \ln Y}{\partial \ln TU} = \gamma_2$$

Em termos absolutos temos que:

$$dY = \left(\gamma_2 \frac{Y}{TU} \right) \times dTU$$

No que respeita ao emprego considere-se o seguinte coeficiente:

$(Y/E)=\alpha$, onde E é nível de emprego

Assim sendo:

$$Y = \alpha E \text{ ou } E = (1/\alpha)Y.$$

Donde:

$$dE = (1/\alpha)dY.$$

Ou ainda, conjugando as duas equações:

$$dE = \left(\frac{1}{\alpha} \right) \left(\gamma_2 \frac{Y}{TU} \right) \times dTU$$

4.3 Estimação e interpretação dos resultados

Os dados utilizados para a estimação do modelo foram obtidos através de informação disponibilizada pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores e pelo Instituto Nacional de Estatística. As séries utilizadas para o PIB regional, o PIB nacional o leite entregue nas fábricas e a despesa pública correspondem a período entre 1990 e 2014 (25 anos). As variáveis nominais foram colocadas a preços do ano de 1990. Foi ainda considerada uma variável *dummy* com o intuito de representar após o ano de 1994, uma alteração metodológica no cálculo do PIB regional.

Tabela 4. Resultados da estimação (v. dependente $\ln(\text{PIB})$)

(variáveis independentes)	Coeficiente	Erro Padrão	Significância
(Constante)	-5,437	0,973	0,000
$\ln(\text{PIBPr})$	0,758	0,092	0,000
$\ln(\text{Despr})$	0,126	0,087	0,160
$\ln(\text{Dormidas})$	0,077	0,026	0,009
$\ln(\text{Leite})$	0,089	0,053	0,110
Dummy	0,625	0,016	0,000
N=25			
R^2 ajustado = 0,999			

4.4 Simulação do impacto no PIB e no emprego

Neste ponto apresenta-se uma simulação do impacto da entrada das companhias de baixo custo no PIB e no emprego, considerando vários cenários. Para esse efeito considera-se as seguintes fórmulas:

$$dY = \left(\gamma_2 \frac{Y}{TU} \right) \times dTU$$

e

$$dE = \left(\frac{1}{\alpha} \right) \left(\gamma_2 \frac{Y}{TU} \right) \times dTU = \left(\frac{1}{\alpha} \right) dY$$

Considera-se ainda $(Y/TU)=0,0015$ milhões de euros (a preços de 1990) e que $\alpha=0,0159$ milhões de euros (a preços de 1990). Estes valores aproximam-se da média encontrada para o período de 2008 a 2014.

Tabela 5. Simulação dos impactos no PIB e no emprego

Varição nas dormidas (dTU)	Varição no PIB (dY), em 10 ⁶ euros	Varição no emprego (dE)
500 000	57,75	3 632
1 000 000	115,5	7 264
1 500 000	173,25	10 896

Como se pode verificar, caso as companhias aéreas de baixo custo aumentem as dormidas na hotelaria em cerca de meio milhão o impacto anual no PIB, a preços do ano base, é de 57,75 milhões de euros levando a uma criação de cerca de 3,6 mil empregos. A Tabela 5 inclui também os resultados das simulações resultantes do aumento de 1 milhão e 1,5 milhões de dormidas.

CAPÍTULO V – Conclusões

Com a presente dissertação pretendeu-se investigar o conceito das companhias aéreas de baixo custo (CABC) e o que estas poderão representar para os Açores. Através da recolha de dados estatísticos do SREA e do INE procedeu-se a uma compilação e cruzamento destes dados, aplicando um modelo econométrico. Com base neste fez-se algumas simulações sobre o impacto no PIB e no emprego (decorrente da entrada das CABC) nos Açores. Para tal realizou-se três cenários distintos, com base numa variação de um indicador turístico (dormidas), prevendo qual seria o contributo para com o PIB regional e quantos empregos seriam criados como resultado da atividade das CABC. Simplificando e exemplificando, calculámos um dos cenários revelando caso as CABC aumentem as dormidas na região em torno de 500 mil, o impacto anual no PIB, a preços do ano base, seria de 57,75 milhões de euros potenciando a uma criação de cerca de 3,6 mil empregos.

A ausência de um cálculo com enfoque nesta matéria de tão relevante interesse foi o motivo desta investigação. Por outro lado, foi essencialmente a ausência de dados estatísticos ligados ao turismo regional, de forma discriminada, que nos colocou algumas limitações para definir uma maior precisão o modelo a estimar. Esta situação perdura até à data da entrega da presente dissertação mesmo perante a crescente importância e o peso do turismo na economia Açoriana. Registamos assim esta limitação, apresentando a possibilidade da realização de novos cálculos e os seus procedimentos aquando da disponibilização de informação estatística mais discriminada, nomeadamente sobre preços pagos, perfis, rendimentos e despesa feita pelos turistas das companhias de baixo custo, entre outros.

ANEXOS

Lista de anexos

Anexo 1 – Distribuição por produto/mercado

Anexo 2 – Diferenças no funcionamento entre as companhias aéreas de baixo custo e as tradicionais

Anexo 3 - Número de hóspedes por mercado emissor

Anexo 1. Distribuição por produto/mercado

PRODUTOS	SUBPRODUTOS Especialistas	SUBPRODUTOS Complementares	MERCADOS E SEGMENTOS	DISTRIBUIÇÃO
Natureza Soft	Passeios a pé/ Hiking	Passeios equestres TER	Alemanha, Canadá, Reino Unido, Holanda, Escandinávia, França, Espanha, Itália, EUA e Portugal Solteiros, casais, famílias com filhos menores ou independentes e reformados	AVT/Operador turístico especializado Online
Natureza Especialista	Birdwatching Geoturismo		Alemanha, Reino Unido, Holanda, Escandinávia, França, Espanha, Itália, EUA	Associações desportivas/recreativas Online
Natureza ativo	Canyoning Trekking	BTT Canoagem/Kayaking Downhill Parapente Rapel e escalada	Solteiros, casais jovens, casais sem filhos dependentes e aficionados por desportos e atividades ao ar livre ou outras específicas (ex.: observação da fauna e/ou flora)	
Náutico Soft	Whale watching	Cruzeiros Passeios de barco	Alemanha, Reino Unido, Holanda, Escandinávia, França, Espanha, Itália, Bélgica, EUA e Portugal Casais jovens, famílias e reformados	AVT/Operador turístico Online
Náutico Ativo	Mergulho Surf e Bodyboard Iatismo	Pesca desportiva Vela Windsurf	Alemanha, Reino Unido, Holanda, Escandinávia, França, Canadá, Espanha, Itália e EUA Solteiros, casais jovens, aficionados por desportos náuticos e atividades relacionadas com o mar	AVT/Operador turístico especializado Online Associações desportivas/recreativas
Touring Cultural e Paisagístico	Cultura e Património	Eventos e entretenimento Gastronomia e vinhos Religião	Alemanha, Reino Unido, Holanda, Escandinávia, França, Espanha, Itália, EUA, Canadá e Portugal Casais jovens, famílias e reformados	AVT/Operador turístico Online
Saúde e Bem-estar		Termalismo	Alemanha, Bélgica, Reino Unido, Escandinávia, França, Holanda, Espanha, Itália, Áustria, Suíça e EUA Casais, viagens individuais, grupos de amigos, reformados	AVT/Operador turístico Online
Golfe			Reino Unido, França, Alemanha, Suécia, Espanha, Holanda, Itália, Canadá Indivíduos do sexo masculino com idade acima dos 40 anos	AVT/Operador turístico especializado Online
Sol e mar			Reino Unido, Alemanha, Escandinávia, Holanda, França, Itália, Espanha, Canadá Famílias, seniores e casais jovens	AVT/Operador turístico Online
Congressos e incentivos			Alemanha, Reino Unido, França, Itália, Espanha, Holanda, Bélgica, Escandinávia Empresas multinacionais e outras de pequena/média dimensão com presença internacional e/ou elevado sentido inovação (Setores geradores de reuniões associativas internacionais: Medicina (28%), Ciências (12%), Tecnologia (10%), Indústria (8%), Outros (42%))	Centro de congressos/ conferências ou Professional Congress Organiser, AVT, Hotéis, Companhias aéreas, Exhibition Management Companies

Fonte: PEMTA (2016)

Anexo 2. Diferenças no funcionamento entre as companhias aéreas de baixo custo e as tradicionais

	Low-Cost Carrier	Classic scheduled airlines	Low-Cost advantages
<i>Utilisation</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fast turnarounds (up to 25 min.) 	<ul style="list-style-type: none"> Turnaround slowed down by use of major airports with large amount of traffic (approx. 45 min.) 	<ul style="list-style-type: none"> Higher utilisation
<i>Frills</i>	<ul style="list-style-type: none"> No Frills, extras paid for (e.g. catering, extra luggage) 	<ul style="list-style-type: none"> Entertainment programme, quick check in, lounges, paper tickets, business class, catering 	<ul style="list-style-type: none"> Lower ancillary costs, less complexity, additional income
<i>Airports</i>	<ul style="list-style-type: none"> Primary and secondary airports 	<ul style="list-style-type: none"> International airports 	<ul style="list-style-type: none"> Cheaper airport charges
<i>Fleet</i>	<ul style="list-style-type: none"> Standardised fleet (only one aircraft type), higher seating density (737-300: 148) 	<ul style="list-style-type: none"> Various aircraft types, low seating density (737-300: 128) 	<ul style="list-style-type: none"> Lower maintenance, spare parts and training costs, simpler swopping around of flight staff, higher capacity utilisation
<i>Retail</i>	<ul style="list-style-type: none"> Direct channels, use of travel agencies only if extra costs minimal 	<ul style="list-style-type: none"> Most tickets sold via travel agencies and by the airline itself 	<ul style="list-style-type: none"> Lower distribution costs, lower complexity
<i>Network</i>	<ul style="list-style-type: none"> Direct flights, no transfers, short routes 	<ul style="list-style-type: none"> Long haul and short haul routes with transfers 	<ul style="list-style-type: none"> Lower complexity, higher capacity utilisation
<i>Personnel</i>	<ul style="list-style-type: none"> High variable-proportion of salary (up to 26 %), better capacity utilisation 	<ul style="list-style-type: none"> High basic salaries (variable proportion up to 11 %), trade union affiliation 	<ul style="list-style-type: none"> Lower fixed personnel costs

Fonte: Skeels (2004)

Anexo 3. Número de hóspedes por mercado emissor

NÚMERO DE HÓSPEDES POR MERCADO EMISSOR

Pais	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Portugal	171481	181305	204668	206712	222052	237022	233993	221780	236568	224501
Alemanha	8911	13261	16753	16953	18560	17498	17947	21958	24781	27618
Áustria	607	747	866	940	1179	2426	1963	2521	3519	2302
Bélgica	924	1184	1194	1223	1114	2073	1832	1911	2216	2651
Brasil	697	615	1090	1150	970	1012	1302	1473	1348	1256
Canadá	2255	2582	3101	3490	3904	3976	4325	3373	4957	5765
Dinamarca	1166	1667	5240	21680	23390	20502	22548	17100	14356	13392
Espanha	2945	4256	5818	8238	8452	8740	7766	7300	10450	14932
E.U.A.	6855	8388	9386	11080	12314	11065	10079	8505	11032	10922
Finlândia	470	618	810	9625	10270	9934	11962	10958	11386	11768
França	6226	9434	8937	7137	7871	8570	8270	8220	8230	9200
Holanda	1450	1873	2190	1919	7759	10242	9880	9423	9912	12622
Itália	1966	3209	3308	3020	3838	3625	4864	5441	5572	6324
Noruega	522	6352	11738	11443	8010	5207	4469	3468	3096	3035
Reino Unido	5048	6421	6352	12256	12861	14241	11495	9580	10000	10158
Suiça	3104	2699	3186	3061	2843	3071	3014	3198	3129	3842
Suécia	31745	26250	25308	22193	17503	16418	17204	12640	11564	10957
Outros Países	2353	3069	3458	4574	6070	8027	9181	8534	9146	11219

Fonte: SREA

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Archer, B., Cooper, C. e Ruhanen, L. (2005). “The positive and negative impacts of tourism”, In Theobald, W.F. (Ed.) *Global Tourism*, Elsevier, Burlington, pp. 75-102.
- Barreto, M. (1995). *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. Campinas: Papirus.
- Baum, H. (2004), *Die regionalen Auswirkungen des Low cost-Marktes*. in Raum Köln/Bonn. Institut für Verkehrswissenschaft und der Universität zu Köln.
- Beni, Mario Carlos, 2001, *Análise Estrutural do Turismo*, 5ª ed, Editora Senac, São Paulo.
- Cooper, C. (2007). *Turismo: Princípios e práticas*. Bookman. Porto Alegre.
- Correia, I. C. (2002). *Caracterização da procura turística dos Açores: Uma abordagem do ponto de vista estatístico*. Coimbra. Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade de Coimbra.
- Cunha, L. (2001). *Introdução ao turismo*. Editorial Verbo. Lisboa.
- Dias, F.S. (1995). “A importância da "economia da laranja" nos Arquipélago dos Açores durante o século XIX”, *ARQUIPÉLAGO. História*, Vol.1 No.2, pp.189-240.
- Fletcher, J. E., e Archer, B. (1991). “The development and application of multiplier analysis”. In C. P. Cooper (Ed.), *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management*, Vol. 3, pp.28–47.
- Gonçalves, S. (2009). *The impact of Low-Cost airlines on Madeira Islands*. Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa. Dissertação de Mestrado.
- Güell, J.M.F. (1989). “El turismo como sistema funcional”, *Estudios Turísticos*, No.101, pp.71-84.
- Gunn, C. A. (1979). *Tourism Planning*. New York: Crane Russak. pp. 37-38.
- Gupta, S. e McIntosh, R. W. (1980). *Tourism: Principles, Practicas, Philosophies*. Columbus, Ohio: Grid Publishing. p. 105.
- IATA (2006). *IATA Fact Sheet. Industry Statistics*, setembro.
- Instituto de Turismo. (2016). “Plano Estratégico e de *Marketing* do Turismo dos Açores”. *Plano apresentado em conferência no dia 30 de março de 2016*. Açores.

- Jones, L. (2007). *EasyJet: the story of Britain's biggest low-cost airline*. Aurum, Londres.
- Kupfer, F. e F. Lagneaux (2009), “Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium”, *Working Paper Document*, No158, National Bank of Belgium.
- Mathieson, A. e Wall, G. (1982). *Tourism Economic, Physical and Social Impacts*. Harlow, Longman.
- Moesch, M. M. (2000). *A produção do saber turístico*. Contexto, São Paulo.
- Monjardino, I. C. C. (2009). “Indicadores de Sustentabilidade do Turismo nos Açores: o papel das opiniões e da atitude dos residentes face ao Turismo na Região”, Trabalho apresentado no 1º congresso regional de desenvolvimento de Cabo Verde, Cabo Verde.
- Nunes, P. (2010). *Desporto, turismo e ambiente: O turismo de natureza como pólo de atração turística complementar ao produto sol & mar na sub-Região do litoral alentejano*. Lisboa. Dissertação de Doutoramento apresentada à Universidade Técnica de Lisboa.
- Olipra, Lukasz (2012). The impact of low-cost carriers on tourism development in less famous destinations. CITTASLOW: il valore della lentezza per il turismo del future Perugia/Orvieto, 13-14 junho.
- Peixoto, A. (2008). “A qualidade do produto turístico e dos Açores”. *Publituris*, 21 de maio de 2008.
- Silva, J. A. S. (2004). *Turismo, crescimento e desenvolvimento: uma análise urbano-regional baseada em cluster*. São Paulo. Dissertação de Doutoramento.
- Sousa, T. M. A. (2014). *Fatores críticos de sucesso das empresas de animação turística da Região Autónoma dos Açores*. Universidade dos Açores. Dissertação de Mestrado em Gestão/MBA.
- Skeels, J. (2004). “Airport Operations Today - Clearing Confusions. The Low Fares Carrier Perspective”. Trabalho apresentado na Airport Operation Conference, Bruxelas.
- The Local. (2010). “Tourism creates jobs, boosts export earnings”. *The Local*, Suécia. <https://www.thelocal.se/20100706/27642>

- Tosqui, P. (2007). *Construção e Ancoragem Ontológica do Vocabulário Básico Bilingüe do Turismo para Fins Didáticos*. Araraquara. Tese de Doutoramento.
- Tsartas, P. (2003) “Tourism Development in Greek Insular and Coastal Areas: Sociocultural Changes and Crucial Policy Issues”. *Journal of Sustainable Tourism* 11(2 e 3): 116-132.
- Turisativa. (2012). “Os Açores e a indústria turística”. Açores. http://www.pegadaactiva.com/uploads/5/9/2/3/5923819/turismo_nos_aores.pdf
- Turner, R. e Sears, Z. (2013). “Travel & Tourism as a Driver of Employment Growth”. *The Travel & Tourism Competitiveness Report*. Oxford.
- Universidade de Cornell. (2011). “Hub-and-Spoke vs Point-to-Point Transport Networks”. Course blog for INFO 2040/CS 2850/Econ 2040/SOC 2090.
- Valente, T. I. (2012). *Turismo Desportivo e de Natureza- os agentes de animação turística como actores do lado da oferta: o caso das ilhas do triângulo nos Açores*. Dissertação de Mestrado apresentada à faculdade de Ciências do Desporto e Educação Física da Universidade de Coimbra.
- Veríssimo, J. e Rodrigues, R. (2012). Low-cost, um conceito em expansão. In Dica da Semana. Portugal. <http://www.lowcostportugal.net/wp-content/uploads/Dica-da-Semana-Economia-Low-Cost-.pdf>