O custo da não decisão sobre a implementação do Novo Aeroporto de Lisboa

O impacto económico por via do Turismo

Relatório Final

junho de 2022

EY Parthenon

Cofinanciado por:

CTP CONFEDERAÇÃO DO TURISMO DE PORTUGAL

PO ISE PROGRAMA OPERACIONAL INCLUSÃO SOCIAL E EMPREGO

PORTUGAL 2020

UNIÃO EUROPEIA Fundo Social Europeu

Sumário Executivo

Objetivos do estudo e metodologia seguida

- O Estudo sobre o **Impacto económico da não decisão sobre implementação do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL)** foi adjudicado pela Confederação de Turismo de Portugal e visa estimar o impacto económico potencial na economia nacional nos próximos anos, por via do turismo, decorrente da ausência de capacidade de resposta da infraestrutura aeroportuária de Lisboa. O estudo a realizar considera cenários alternativos para a recuperação de procura e para o processo de decisão do Novo Aeroporto de Lisboa.
- A análise do impacto baseia-se em informação de carácter quantitativo, obtida a partir de diversas fontes onde se incluem entidades estatísticas nacionais e internacionais como o INE, Banco de Portugal e Eurostat, entidades ligadas ao setor da aviação civil (ANAC, ACI, IATA e Eurocontrol), e associados da CTP. A análise da informação foi suportada em informação qualitativa recolhida a partir de pesquisa bibliográfica de estudos anteriormente realizados sobre o tema. Foram entrevistadas entidades ligadas ao setor aeroportuário e entidades do setor do turismo, tendo em vista a identificação, nos diversos cenários, dos principais impactos.
- A quantificação dos impactos económicos diretos, indiretos e induzidos foi realizada com recurso à análise input-output, que constitui o referencial mais utilizado no estudo das relações intersectoriais. Foram considerados os impactos económicos resultantes das despesas realizadas em território nacional por turistas estrangeiros movimentados pelo Aeroporto de Lisboa, acrescidos dos impactos económicos associados às atividades aeroportuárias localizadas no Aeroporto Humberto Delgado. (ANA, NAV, TAP e empresas de handling).

Evolução da procura, capacidade e eficiência do Aeroporto de Lisboa

- Na última década, até ao surgimento da pandemia COVID-19, observou-se um crescimento significativo da procura turística em Portugal por parte de não residentes, com um reflexo significativo no número de passageiros do Aeroporto de Lisboa. Entre 2010 e 2019, o número de passageiros movimentados anualmente cresceu 122% (+17 milhões), atingindo os 31 milhões de passageiros.
- Em virtude da pandemia COVID-19 e dos seus efeitos ao nível do Turismo e da mobilidade internacional, a atividade do Aeroporto de Lisboa sofreu uma contração significativa em 2020 e 2021. A redução da procura nestes anos diminuiu temporariamente o progressivo estrangulamento da capacidade da infraestrutura aeroportuária que vinha sendo observado nos anos que antecederam a pandemia.
- O estrangulamento na capacidade do atual aeroporto manifesta-se de diferentes formas, sendo os mais visíveis os atrasos nas partidas e chegadas. De acordo com os dados do Eurocontrol para 2019, o Aeroporto de Lisboa encontrava-se no grupo dos aeroportos europeus com maiores atrasos nas chegadas (4,13 min) e partidas (4,27 min).

Sumário Executivo

Evolução da procura, capacidade e eficiência do Aeroporto de Lisboa (continuação)

- A capacidade e eficiência do Aeroporto Humberto Delgado foram sendo melhoradas ao longo do tempo, sobretudo nos últimos anos, de forma a poder dar resposta à crescente procura. Apesar das melhorias graduais de eficiência na operação, o atual aeroporto permanece limitado ao nível do número de movimentos por hora (máximo de 40 movimentos por hora).
- Nesse sentido, a retoma da procura turística, já observada no início de 2022, torna ainda mais premente a necessidade da construção de um novo aeroporto no futuro próximo. Contudo, a necessidade de uma rápida expansão da capacidade aeroportuária em Lisboa, por via da construção de um novo aeroporto, não tem sido acompanhada por uma decisão célere sobre a sua construção.
- Atualmente apresentam-se duas opções para o aumento de capacidade aeroportuária em Lisboa: solução Portela + Montijo ou novo aeroporto em Alcochete, apresentando mais valias e limitações simétricas. Na solução de Portela + Montijo, a execução da obra prevê-se mais célere e menos onerosa, apesar de garantir um incremento menor na capacidade, sendo uma solução com mais limitações no longo-prazo. Por seu turno, a construção do novo aeroporto em Alcochete implicaria um aeroporto de maior dimensão e com maior capacidade, mas implicando um maior investimento e mais tempo a implementar.
- O atraso na decisão da construção de um novo aeroporto implica que nos próximos anos o Aeroporto Humberto Delgado continuará a ser a única solução aeroportuária em Lisboa, com todos os constrangimentos de capacidade a ele associados.
- Os constrangimentos na capacidade do atual aeroporto manifestam-se tanto na qualidade do serviço prestado (maior saturação dos espaços, maior demora no controlo e no processamento dos passageiros ou atrasos nas chegadas e partidas), como na perda de passageiros, por força das *slots* não alocadas e dos voos não realizados.

A relevância do Aeroporto de Lisboa para o turismo em Portugal e o seu impacto económico

- A ausência de capacidade de resposta do atual aeroporto têm um efeito significativamente negativo no turismo em Portugal, por via da degradação da qualidade do serviço prestado no aeroporto, mas também pela limitação imposta ao crescimento da atividade turística, por força da perda de passageiros por ausência de capacidade de resposta.
- À data de 2019, o Aeroporto de Lisboa era a principal porta de acesso de turistas estrangeiros, tendo mobilizado cerca de 55% (8,9 milhões) dos turistas que visitaram Portugal nesse ano. De facto, o Aeroporto de Lisboa serve não só a região onde se encontra localizado, mas todo o país, inclusive as regiões diretamente servidas por aeroportos internacionais. A relevância do aeroporto de Lisboa no turismo de não residentes é especialmente relevante junto dos mercados localizados fora da Europa, dado ser o aeroporto de voos *long-haul* por excelência.

Sumário Executivo

A relevância do Aeroporto de Lisboa para o turismo em Portugal e o seu impacto económico (continuação)

- Estima-se que os cerca de 9 milhões de turistas estrangeiros que transitaram pelo Aeroporto de Lisboa em 2019 tenham realizado cerca 6,3 mil milhões de euros em despesa no território nacional, incidindo de forma mais acentuada nas regiões de Lisboa (4 mil milhões de euros), do Centro (519 milhões), Madeira (468 milhões) e Norte (459 milhões).
- Esta despesa traduziu-se num impacto direto de 3,7 mil milhões de euros no VAB das atividades turísticas (1,7% do PIB de 2019) e perto de 87 mil empregos a tempo completo. Quando incluídos os efeitos indiretos e induzidos, o impacto global da despesa dos turistas estrangeiros movimentados pelo Aeroporto de Lisboa aumenta para perto de 8,7 mil milhões de euros (4% do PIB), associado a cerca de 226 mil empregos e uma receita fiscal de 2,4 mil milhões de euros.
- Contudo o impacto do aeroporto não se esgota nas atividades turísticas, havendo também um impacto económico relevante associado às atividades aeroportuárias. No total, o impacto económico gerado pelas atividades das principais empresas localizadas no Aeroporto de Lisboa (ANA, TAP, Portway, Groundforce e NAV) atingiu cerca de 1,3% do PIB (2 876 milhões de euros), em 2019.

Impacto económico da não decisão sobre o Novo Aeroporto de Lisboa

- A avaliação dos impactos económicos assenta no quadro temporal de 2022 a 2035. Neste horizonte foram projetados quatro cenários dependentes de dois fatores: ritmo de recuperação da procura turística (fator exógeno) e de decisão e execução do Novo Aeroporto de Lisboa (fator endógeno).
- Relativamente à velocidade de recuperação da procura turística, consideraram-se duas hipóteses: o de recuperação da procura turística mais lenta, onde os níveis de procura superavam os de 2019 apenas em 2025, e o cenário de recuperação mais rápida, onde os níveis de procura eram antecipados em dois anos. Em ambos os cenários prevê-se um crescimento estável da procura nos anos subsequentes ao da recuperação, sendo as taxas de crescimento menores às registadas nos anos que antecederam a pandemia.
- Em relação ao vetor de decisão sobre a localização e construção do Novo Aeroporto de Lisboa, existem também duas hipóteses alternativas: o da decisão a curto-prazo, pela opção de Portela+1, que implicaria o início da construção do aeroporto em 2024 e entrada em pleno funcionamento do mesmo em 2028; e o cenário de consecutivos adiamentos da decisão ou de opção pela construção de um aeroporto de raiz com maior capacidade, envolvendo mais tempo de planeamento e execução. Neste último cenário, a entrada em funcionamento da nova solução apenas ocorreria em 2035.

Sumário Executivo

Impacto económico da não decisão sobre o Novo Aeroporto de Lisboa (continuação)

- A combinação destes dois fatores proporciona a construção de quatro cenários, com dois cenários extremos no que se refere ao impacto económico: o cenário onde a recuperação da procura é mais lenta e a decisão sobre a construção do NAL é mais célere (cenário de mitigação de impactos) e o cenário onde a recuperação da procura turística é mais rápida e a decisão sobre o NAL é protelada por vários anos (cenário de maiores impactos).
- Mesmo no cenário mais otimista, o arranque da atividade plena do novo aeroporto apenas ocorrerá em 2028, implicando uma perda efetiva de passageiros, por falta de capacidade do Aeroporto Humberto Delgado, entre 2024 e 2027. O *gap* entre a procura e a capacidade do Aeroporto Humberto Delgado poderá atingir os 9 milhões no total dos quatro anos, implicando uma perda de cerca de 3 milhões de turistas estrangeiros.
- No cenário mais pessimista, havendo uma maior pressão da procura e a decisão sobre o novo aeroporto é protelada, a perda de passageiros poderá atingir os 58 milhões de passageiros entre 2022 e 2034 (média de 4,5 milhões de passageiros/ano), o que elevaria a perda de turistas estrangeiros para quase 17 milhões nesse período.
- Usando como referência os valores de despesa média por turista estrangeiro em território nacional e o impacto direto por passageiro nas atividades aeroportuárias, estimou-se os impactos económicos diretos, indiretos e induzidos, associados às perdas de passageiros nos diferentes cenários.
- No cenário onde os impactos económicos são menores e mais limitados no tempo, estima-se que o efeito no PIB atinja os 3,5 mil milhões de euros, associado a menos 21,2 mil empregos anualmente e a uma perda de receita fiscal de pelo menos 970 milhões de euros.
- Por seu turno, no cenário extremo os impactos globais ao nível do VAB poderão atingir os 21,4 mil milhões de euros, equivalendo ao VAB gerado anualmente pelo turismo em Portugal. Este impacto económico significaria também cerca de menos 40 mil empregos anualmente e uma perda de receita fiscal anual de cerca de 460 milhões de euros, totalizando mais de 6 mil milhões de euros até 2034.
- Perante os dois cenários extremos, verifica-se que o custo económico do adiamento da decisão sobre a construção do Novo Aeroporto de Lisboa tenderá a ser progressivamente agravado. Tendo em consideração os prazos de execução de uma obra da magnitude da de um novo aeroporto, qualquer cenário futuro implicará um impacto significativo na economia nacional, em especial no setor do turismo. A mitigação dos impactos económicos passará pela celeridade na decisão sobre a localização do Novo Aeroporto e o início da sua construção.

Capítulos

1. Enquadramento
2. Impacto económico do Aeroporto de Lisboa
3. Impacto económico da não decisão sobre o Novo Aeroporto de Lisboa
4. Conclusões
5. Anexos

1

Enquadramento

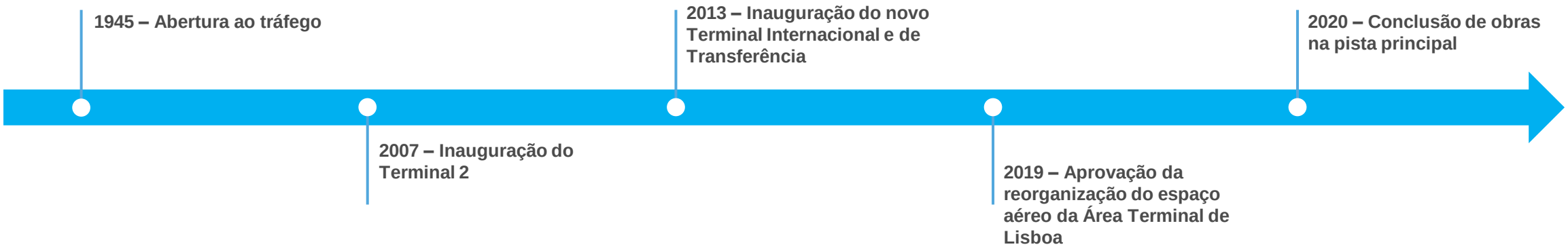
As dificuldades de gestão do espaço aéreo, devido a atividade militar, apresentam-se como o maior impedimento à expansão da capacidade do aeroporto de Lisboa

Evolução da capacidade aeroportuária

- Em 2007, foi inaugurado o segundo terminal do aeroporto da Portela que permitiu aumentar o número de movimentos de passageiros de 36 para 40 movimentos por hora.
- Em 2013, dá-se a aquisição dos títulos da ANA por parte da VINCI, nos próximos 50 anos.
- Em 2013 ocorre a abertura do Novo Terminal Internacional e de Transferência, expandindo desta forma a capacidade do aeroporto Humberto Delgado para 42 movimentos por hora.
- Mais recentemente, em 2019, foi aprovado o projeto para aumentar a capacidade aeroportuária de Lisboa dos atuais 44 para até 72 mov/h, esta ação prevê a reorganização e conciliação da utilização civil e militar do espaço aéreo da região de Lisboa.

Principais restrições à capacidade aeroportuária

- Restrições de ruído noturno entre a 00h00 e 06h00 → Número limitado de movimentos noturnos.
- Dificuldades de gestão do espaço aéreo de Sintra devido a atividade militar.



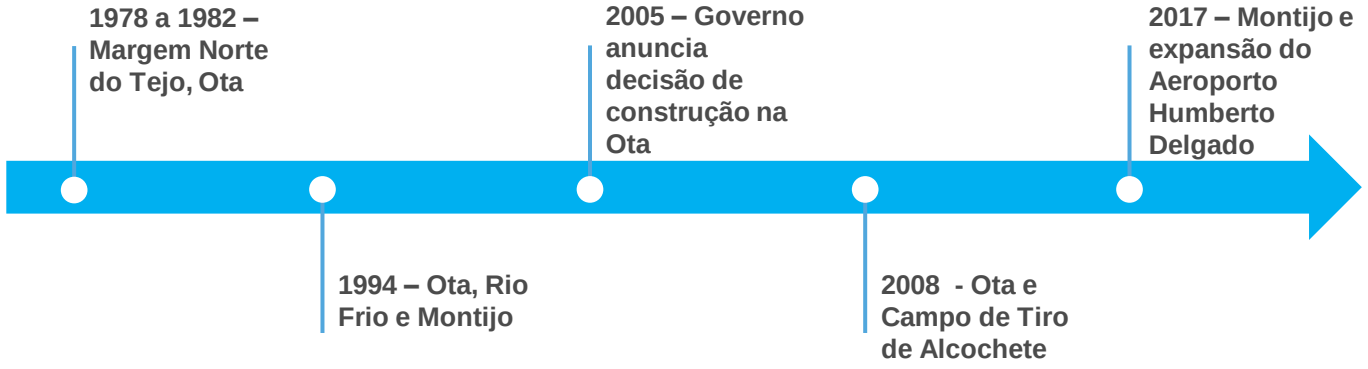
Fontes: NAV; EuroControl

A discussão sobre a construção de um Novo Aeroporto de Lisboa teve início no princípio da década de 1980, tendo-se prolongado até à atualidade

Soluções para o Novo Aeroporto de Lisboa

	Portela + Montijo	Alcochete
Capacidade	72 mov/h	100 mov/hora
Prazos de construção[1]	3-4 anos	7-8 anos (prazo mínimo)
Hub	Legacy (Portela) e Low-cost (Montijo)	Legacy e Low-cost

Cronologia das opções para o Novo Aeroporto de Lisboa



Ao longo dos últimos 50 anos, foram estudadas 17 opções para o novo aeroporto de Lisboa. Sistematizam-se as mais relevantes.

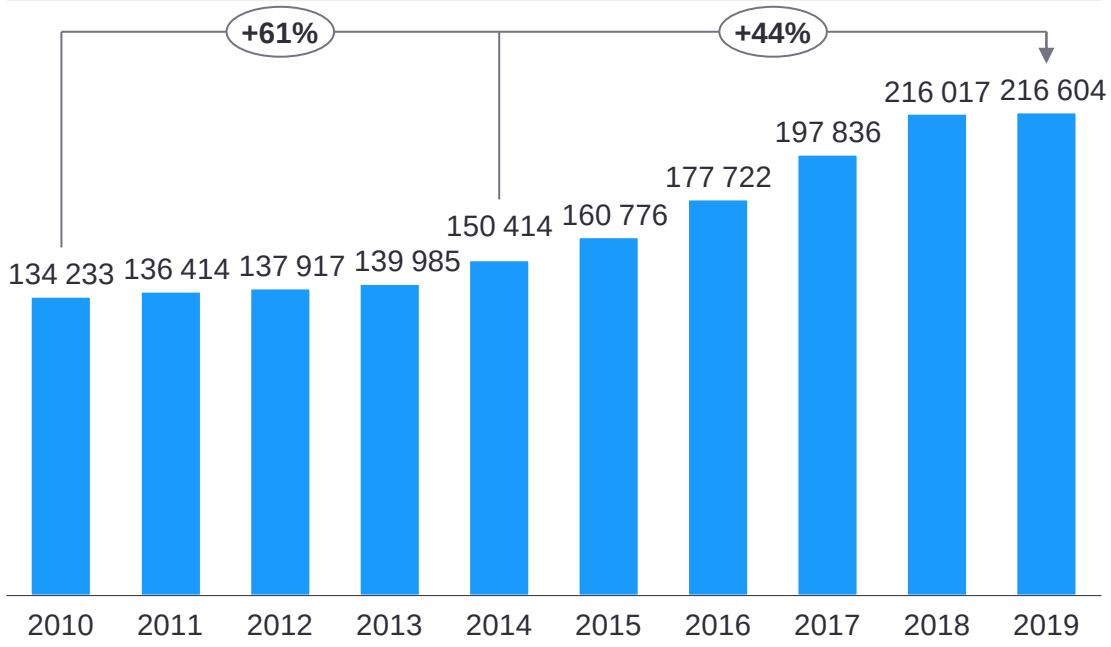
- Fonte da Telha, Montijo, Alcochete, Porto Alto foram analisados nos estudos preliminares (1994), contudo considerou-se que não dispõem de área suficiente para a instalação de um aeroporto de grandes dimensões, sem quaisquer restrições para ampliações futuras.
- Nos anos mais recentes, as duas principais soluções apontadas são a de um único aeroporto, em Alcochete, ou a do atual aeroporto na Portela, complementado por um novo aeroporto, no Montijo.
- Em 2022 foi adjudicado o Estudo de Impacte Ambiental, que servirá de base à decisão sobre o novo aeroporto, cuja construção apenas se iniciará em 2024, no melhor cenário.

1. Apenas considera os prazos necessário à construção da infraestrutura. Não inclui tempo necessário para a obtenção de licenças/aprovações, elaboração de projetos ou estudos de impacto.

Fontes: IANAC, Roland Berger, LNEC

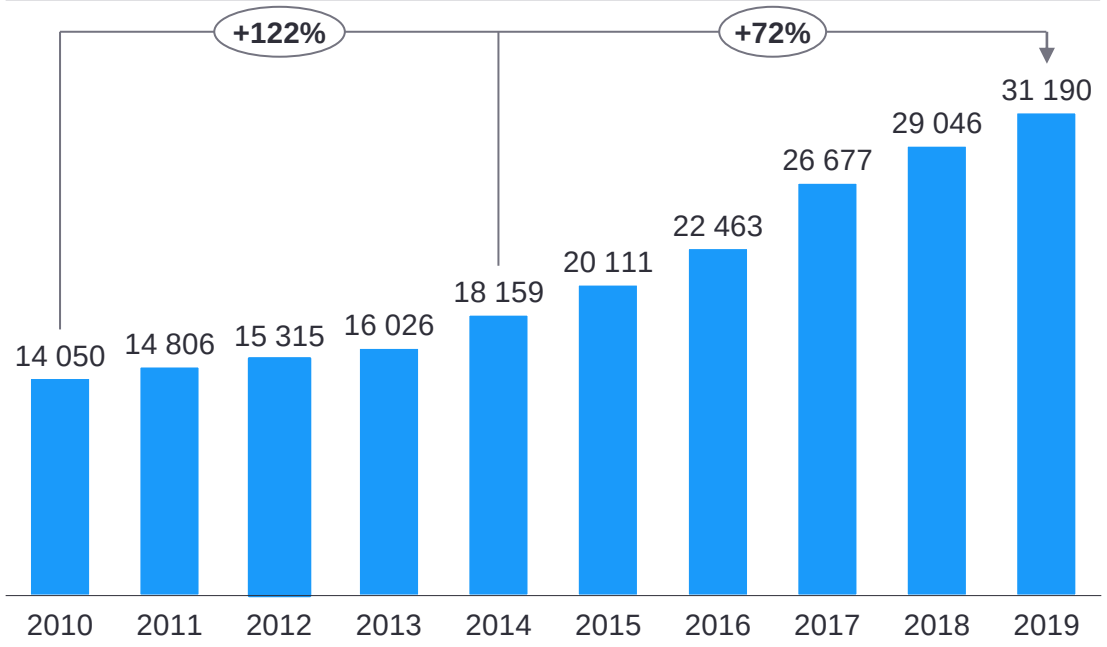
O número de passageiros movimentados no Aeroporto de Lisboa mais que duplicou entre 2010 e 2019, tendo o crescimento sido mais intenso a partir de 2014

Nº de voos comerciais no Aeroporto de Lisboa (2010-2019)



- Entre 2010 e 2019, registou-se um crescimento de 61% na número de voos comerciais no aeroporto de Lisboa.
- O maior número de voos comerciais no aeroporto de Lisboa regista-se em 2019.
- Em média, durante período observado, o Aeroporto Humberto Delgado regista aproximadamente 50% da quantidade de voos comerciais realizados em Portugal.

Nº de passageiros movimentados no Aeroporto de Lisboa (milhares)



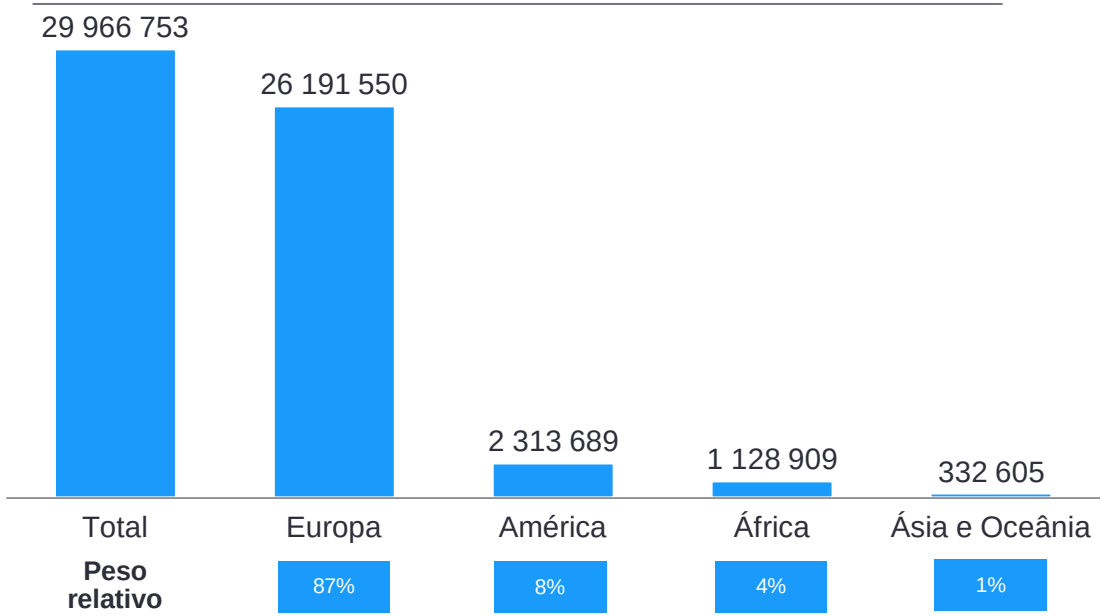
- Existiu um crescimento de 122% da quantidade de passageiros transportados no aeroporto de Lisboa, entre 2010 e 2019.
- A maior quantidade de passageiros no aeroporto de Lisboa regista-se em 2019.
- Nos períodos observados, o Aeroporto Humberto Delgado regista sempre cerca de 50% da quantidade de passageiros transportados, em Portugal, por via aérea.

Fontes: INE, Eurostat

EY Parthenon

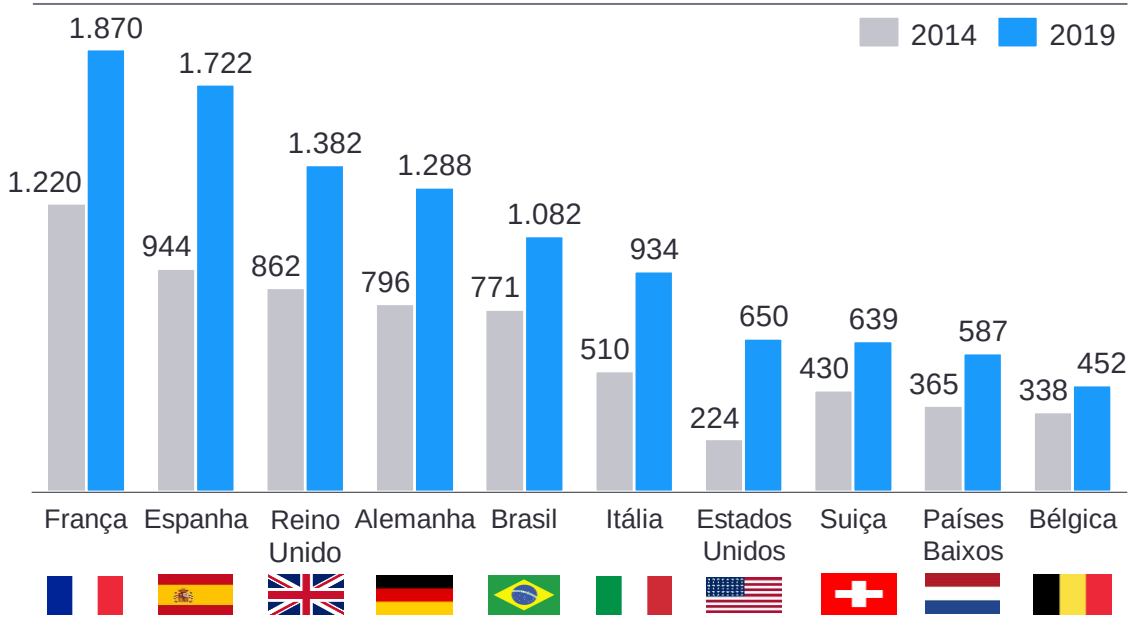
Os países Europeus continuam a ser a principal origem dos passageiros desembarcados em Lisboa (87%)

Nº de passageiros desembarcados, por origem, via aérea



- A Europa é destacadamente o principal continente emissor de turistas, por via aérea, sendo responsável por 87% das chegadas, em 2019.
- Desde de 2010, existiu um crescimento de cerca de 111% da quantidade de chegadas a Portugal.

Chegadas ao aeroporto de Lisboa, por aeroporto de origem (m)



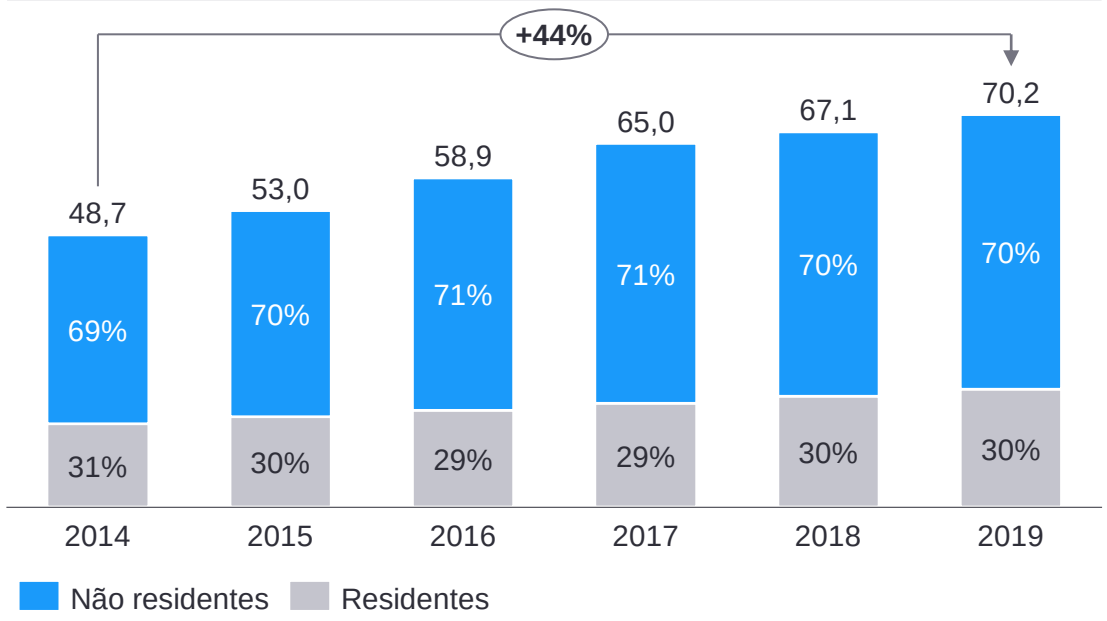
- Os aeroportos franceses são os maiores emissores de passageiros para o aeroporto de Lisboa, facto que pode ser influenciado pelo fenómeno da emigração.
- O Brasil e os Estados Unidos da América são os únicos países não europeus que surgem no *top* 10 de chegadas ao aeroporto de Lisboa.
- Nos períodos observados, regista-se um aumento do número de passageiros chegados ao aeroporto Humberto Delgado, em todos os países emissores representados no *top* 10.

Fontes: INE, Eurostat

EY Parthenon

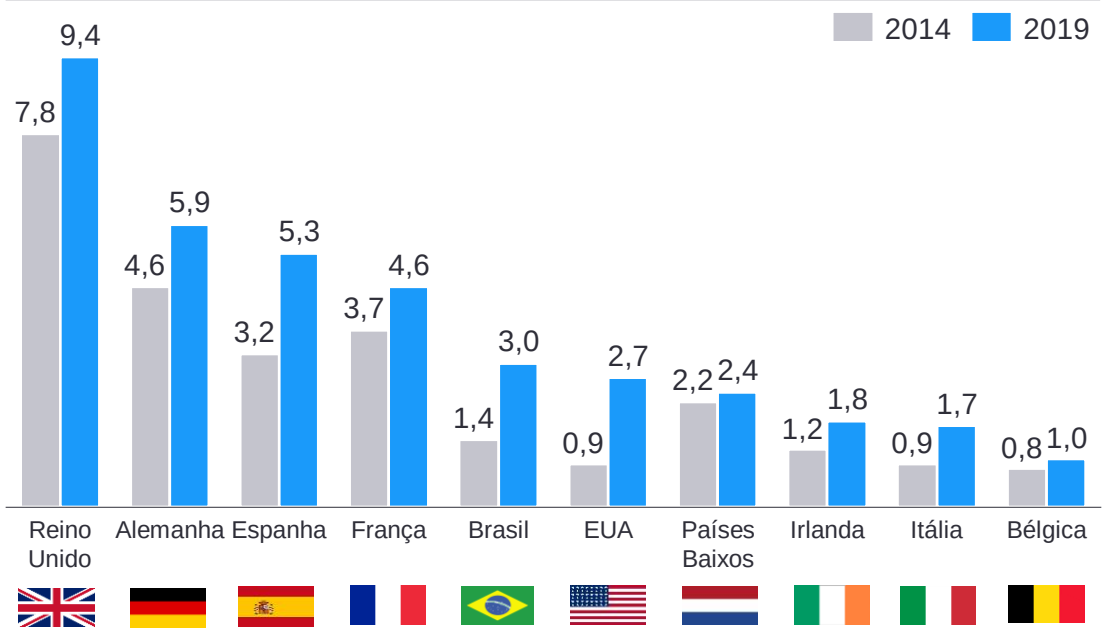
Evolução da atividade no Aeroporto de Lisboa é um resultado direto do crescimento da procura turística em Portugal

Nº de dormidas (milhões)



- Entre 2014 e 2019, verificou-se um crescimento de 44% no número de dormidas em alojamentos turísticos em Portugal, o que equivale a uma taxa de variação média anual igual a cerca de 7,6%.
- No mesmo período, a proporção de visitantes estrangeiros manteve-se constante, em torno dos 70%.

Nº de dormidas por país de origem (milhões)



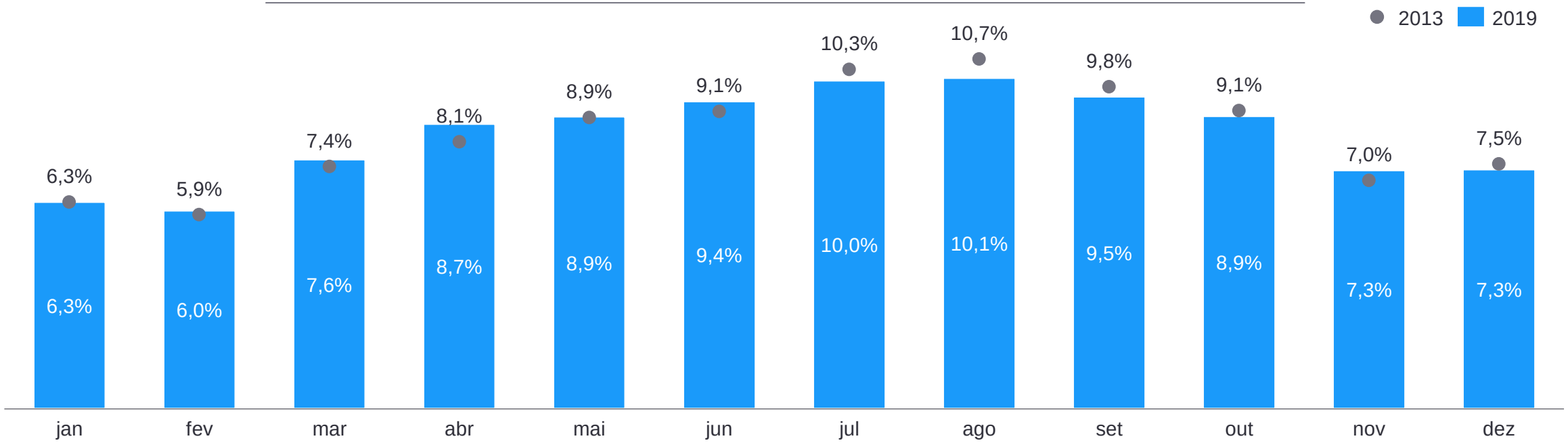
- O Reino Unido destaca-se como o principal mercado emissor, tendo aumentado o número de dormidas em cerca 1,6 milhões entre 2014 e 2019.
- O *top* 10 de emissores estrangeiros de turistas que visitam Portugal apenas contem dois países não europeus, Brasil e EUA.
- No entanto, estes mercados estão entre aqueles que mais cresceram entre 2014 e 2019, mais que duplicando o número de dormidas.

Fonte: INE

EY Parthenon

Apesar da redução da sazonalidade, em 2019, o Aeroporto de Lisboa apresentava uma grande concentração do tráfego na época alta

Proporção de passageiros transportados no aeroporto de Lisboa, por mês (em 2013 e 2019)



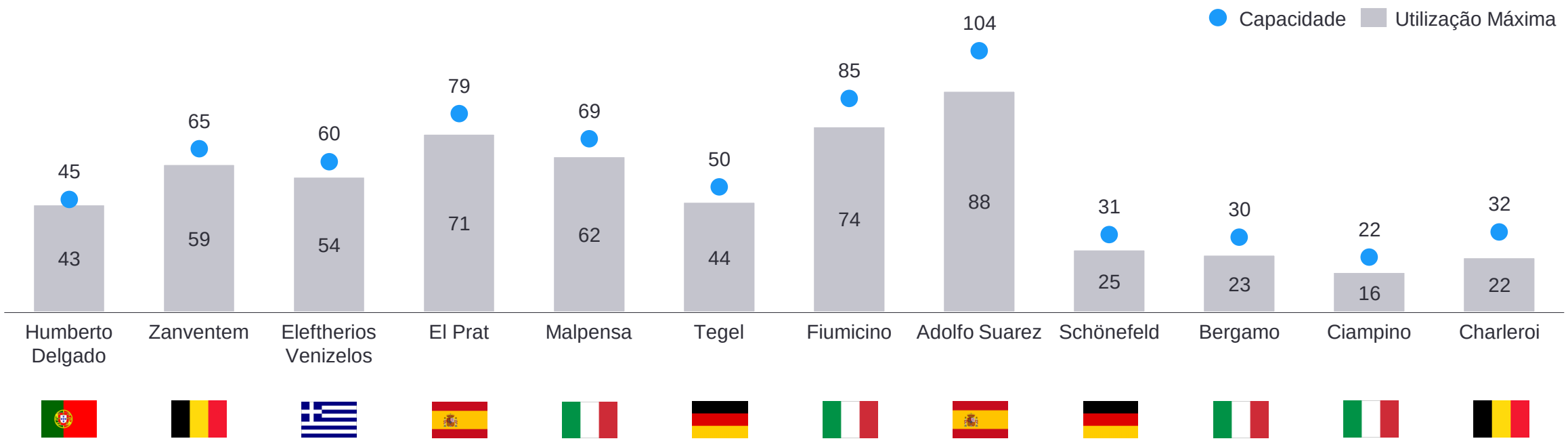
- Aumento do tráfego aéreo foi acompanhado pela redução ligeira na sazonalidade, atenuando ligeiramente a pressão da procura sobre as semanas de pico.
- Contudo a atividade do Aeroporto de Lisboa mantém-se concentrada nos meses de época alta (maio a outubro), em linha com a atividade turística em Portugal.
- A concentração da procura em determinados períodos do ano, e dadas as limitações da sua capacidade, implica que este opere durante estes períodos perto do seu limite máximo.

Fontes: INE, Eurostat

EY Parthenon

Em 2019, o Aeroporto Humberto Delgado de Lisboa apresentava um nível de saturação significativamente superior a outros aeroportos europeus

Níveis de saturação, por aeroporto (mov/h)

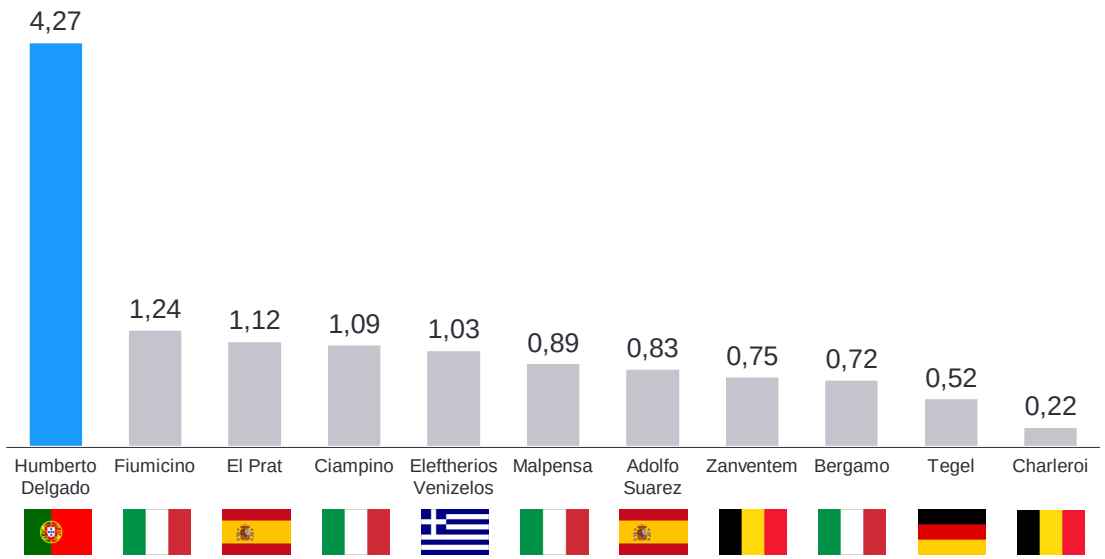


- De acordo com relatório "Performance Review Report 2019" da EuroControl, em aeroportos como o de Lisboa o *gap* entre o pico de utilização (percentil 99%) e a mediana (50%) tem vindo a diminuir, revelando uma crescente saturação do aeroporto.
- A instituição acrescenta no relatório que algumas cidades com apenas um aeroporto, como Lisboa e Atenas, apresentam elevados níveis de saturação e limitam o aumento do tráfego de/para estes destinos.

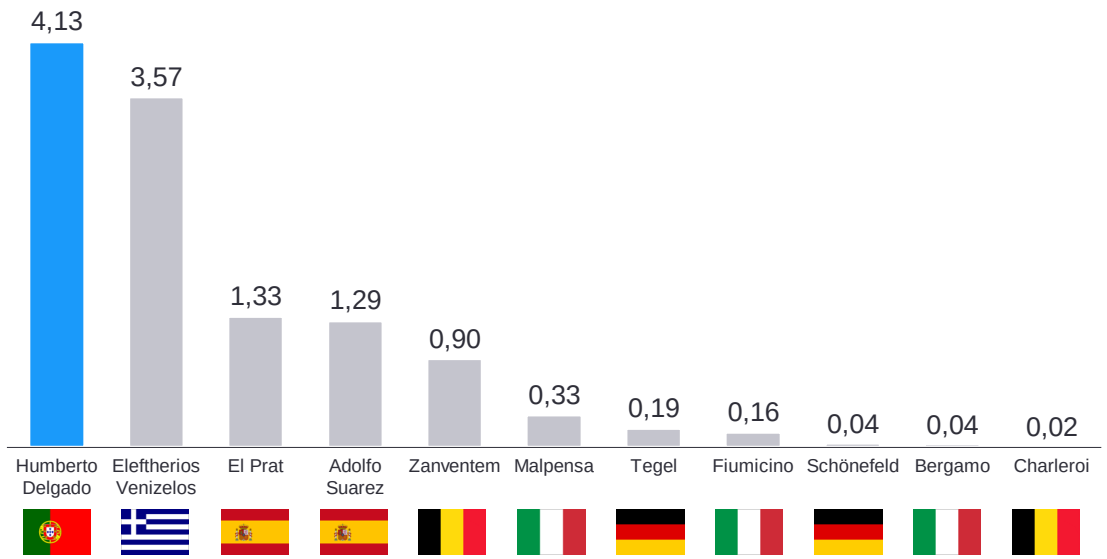
Fontes: Airport Capacity Imbalance – EuroControl (2020)

A elevada saturação do Aeroporto de Lisboa traduzia-se, em 2019, em maiores atrasos nas chegadas e partidas

Atrasos médios nas partidas, por aeroporto (min., 2019)



Atrasos médio na chegadas, por aeroporto (min., 2019)



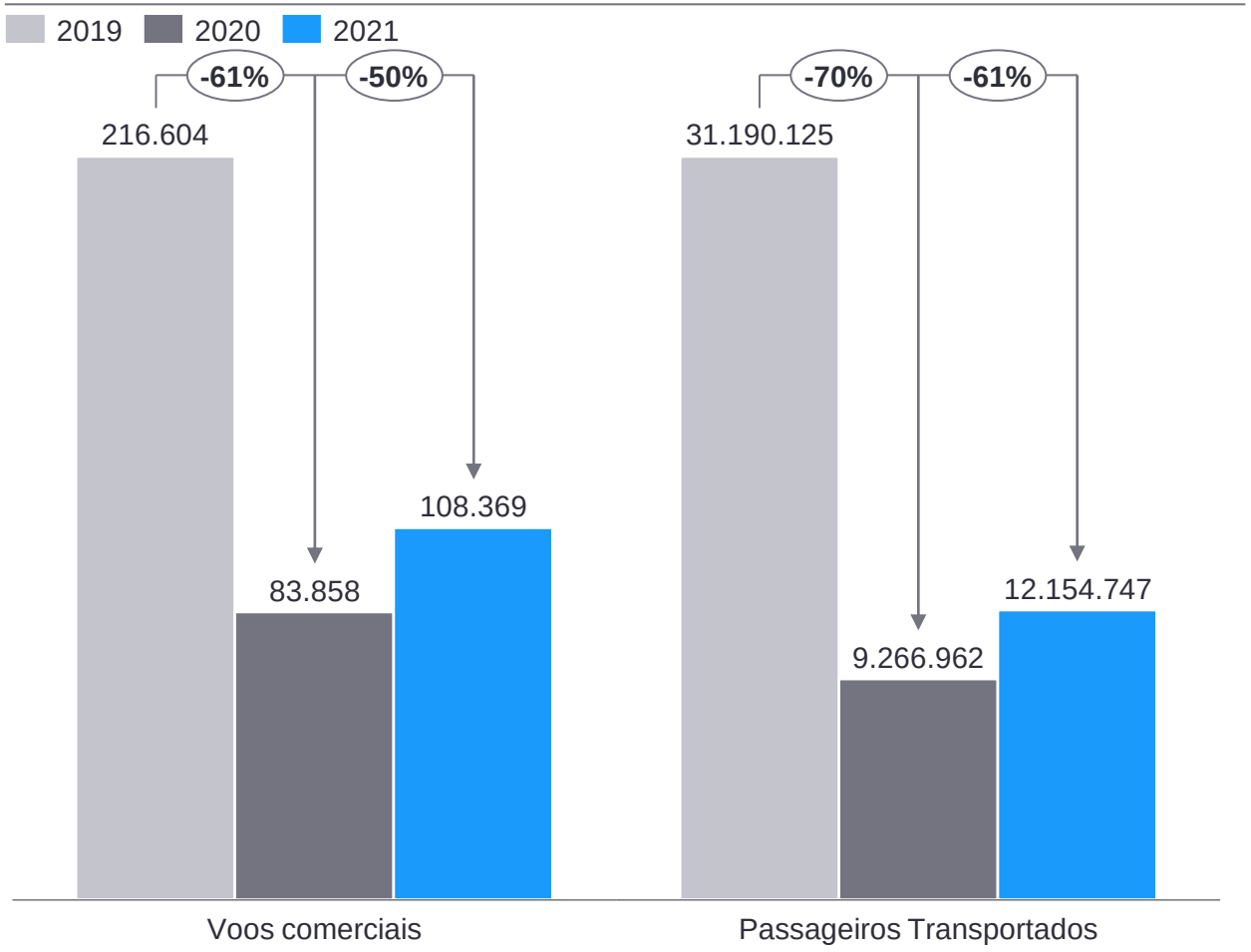
- De acordo com relatório “Performance Review Report 2019” da EuroControl, o Aeroporto Humberto Delgado é o segundo aeroporto com maior tempo de atrasos por chegada (entre o top 30 europeu), sendo que as questões de gestão do espaço aéreo devido à atividade militar contribuíram para um aumento adicional destes atrasos.

- Em 2019, os 30 principais aeroportos geraram 75,5% de todos os atrasos ATFM na área do EuroControl, com apenas os três primeiros, em termos de atrasos gerados, a representarem mais de 30% (Amesterdão, Lisboa e Londres Heathrow).

Fontes: EuroControl

Em virtude da pandemia COVID-19, a pressão sobre o Aeroporto de Lisboa diminui em 2020 e 2021, perspetivando-se a retoma da procura em 2022

Nº de voos realizados e passageiros transportados, aeroporto de Lisboa



- Quer o número de voos comerciais, quer a quantidade de passageiro transportados, no aeroporto Humberto Delgado, sofreram uma redução significativa entre 2019 e 2020, devido à crise pandémica (61% e 70% de redução, respetivamente). No entanto, em 2021 já se verifica uma recuperação, sendo que no primeiro trimestre do ano se atingiu 90% do volume de passageiros do período homólogo em 2019.

- A redução da quantidade de passageiros no aeroporto de Lisboa foi semelhante à média nacional (cerca de 70%, em ambos os casos). Contudo, em Faro verificou-se uma redução superior na quantidade de passageiros transportados, entre 2019 e 2020 (75%). Adicionalmente, a recuperação mais acentuadas verificou-se em Ponta Delgada (em 2021 o aeroporto transportou 61% do volume dos passageiros de 2019).

- Ao nível dos voos comerciais, o aeroporto de Lisboa também observou uma redução superior à média nacional (61% e 58%, respetivamente) e semelhante ao aeroporto do Funchal.

Fontes: Eurostat

2

Impacto económico do Aeroporto de Lisboa

Metodologia de estimação do número de turistas movimentados via Aeroporto Humberto Delgado

Fontes usadas

Na estimação da percentagem de turistas estrangeiros que transitaram pelo Aeroporto de Lisboa, em 2019, foram usadas as seguintes fontes de informação:

- **Estatísticas do Turismo (INE)**, nomeadamente, os dados sobre o número de hóspedes por nacionalidade e NUTSII;
- **Estatísticas dos Transportes Aéreos (INE)**, nomeadamente, os dados sobre passageiros desembarcados por nacionalidade e por aeroporto;
- **Dados da ANA Aeroportos de Portugal** sobre as nacionalidades e motivos de viagem dos passageiros movimentados no Aeroporto de Lisboa;
- **Inquérito Motivacional da Região de Lisboa (2019),** nomeadamente, informação sobre os meios de transporte até Lisboa, por nacionalidade.

Metodologia de cálculo

Dado que o Aeroporto de Lisboa serve diretamente todo o Continente e indiretamente as Regiões Autónomas, a estimação deve ser realizada a nível nacional. Por força da heterogeneidade da relevância do aeroporto nas diferentes regiões e nos diferentes países emissores, a estimação é feita de forma desagregada, por região e país de origem dos turistas.

Com a exceção da Área Metropolitana de Lisboa, para a qual existe informação detalhada sobre o meio de transporte usado pelos turistas na viagem até à região, a estimação da relevância do Aeroporto de Lisboa em cada região foi executada através da articulação entre os dados do turismo e os dados de transporte aéreos, tendo em consideração um conjunto de pressupostos.

Para as regiões servidas por aeroportos locais (Norte, Algarve, Madeira e Açores), procedeu-se à comparação entre o número de passageiros desembarcados nos aeroportos e o número de hóspedes. Nas regiões do Continente (Norte e Algarve), a alocação foi feita através da diferença entre o número de hóspedes e o número de chegadas para cada nacionalidade, sendo que nestas regiões apenas se observou um excedente de hóspedes para um número reduzido de países europeus, Ásia e Américas.

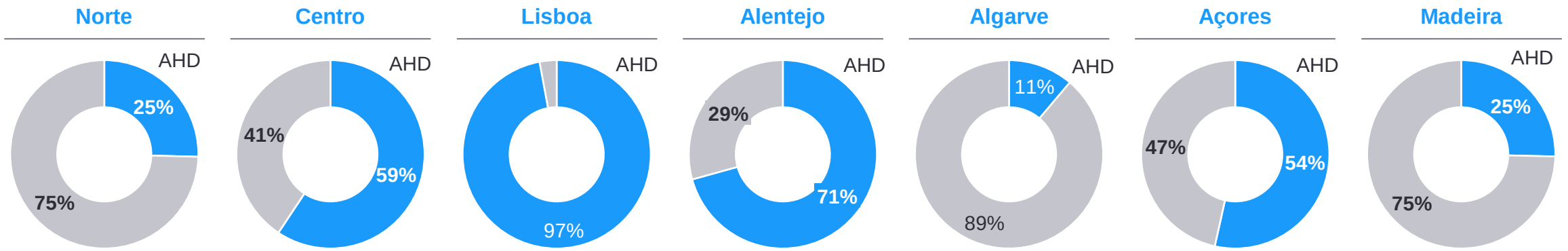
No caso das Regiões Autónomas, a influência do Aeroporto de Lisboa é indireta, através das escalas. Para estas regiões procedeu-se igualmente à comparação entre os dados de hóspedes e passageiros desembarcados, sendo posteriormente garantido que o total estimado não poderia exceder o total de passageiros transportados entre Lisboa e as regiões subtraído dos hóspedes portugueses.

Dado não serem servidas por aeroportos locais, o turismo nas regiões do Centro e Alentejo tenderá a exibir maior dependência do Aeroporto de Lisboa. Não havendo valores de referência para os passageiros, foi necessário assumir um conjunto de pressupostos sobre as percentagens dos hóspedes nestas regiões que chegaram via Aeroporto de Lisboa. Dependendo da nacionalidade foram assumidas diferentes percentagens: para Espanha assumiu-se 25%, França, Alemanha e Itália 50% e restantes países 100%.

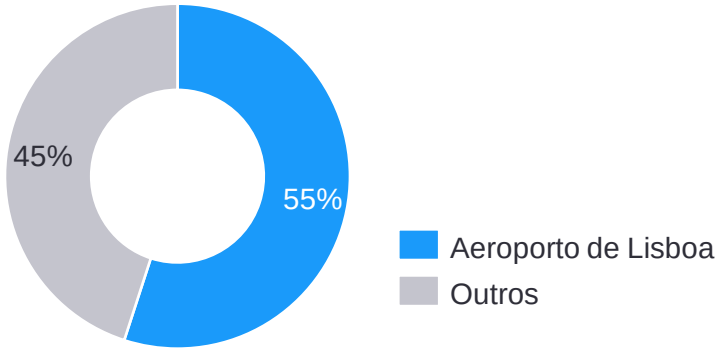
Após a estimação do número total de turistas via Aeroporto de Lisboa para todas as regiões, foi realizada uma análise de consistência entre os valores obtidos e os valores indicativos da ANA para o número de passageiros por motivo de viagem.

Em 2019, o Aeroporto Humberto Delgado representou cerca de 55% das chegadas de turistas em Portugal

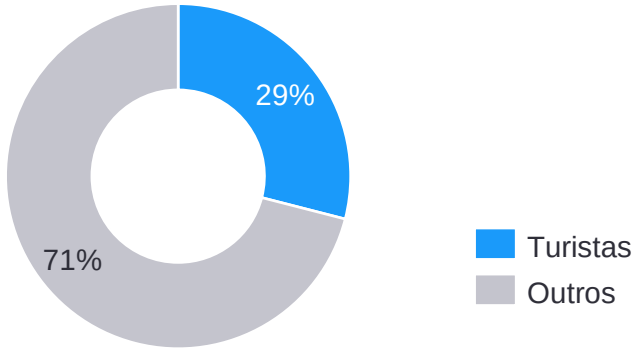
Percentagem de turistas que chegam pelo aeroporto de Lisboa, por região (2019)



Percentagem de turistas estrangeiros que chegam pelo AHD



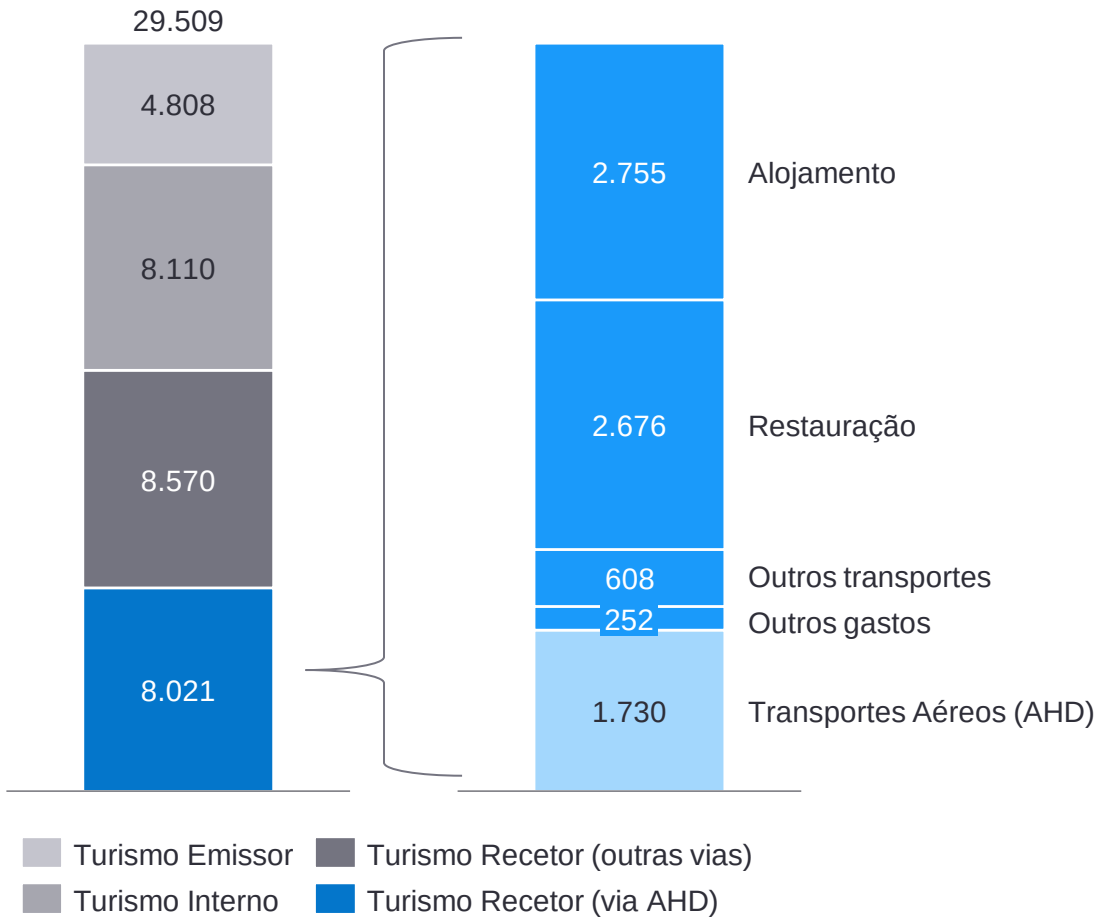
Percentagem de passageiros do AHD que são turistas



Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE, ANA e Inquérito Motivacional – Região de Lisboa

Os turistas estrangeiros movimentados pelo Aeroporto de Lisboa representaram cerca de 8 mil milhões de despesa no território nacional

Despesa de consumo turístico em Portugal (2019)



- O Aeroporto de Lisboa foi responsável, direta e indiretamente, pelo transporte aéreo de cerca de 55% dos turistas estrangeiros (~9 milhões) que chegaram a Portugal. Este número representou cerca de 29% dos passageiros que se movimentaram no Aeroporto de Lisboa.
- Apesar de servir todo o país, o aeroporto tem uma importância heterogénea ao nível regional, sendo mais relevante para o turismo da região onde se insere (AML, 97%) e para o turismo das regiões não servidas por aeroportos internacionais (Alentejo, 71% e Centro, 59%).
- Recorrendo aos dados da Conta Satélite do Turismo é possível estimar a despesa associada aos turistas movimentados no Aeroporto de Lisboa.
- Os cerca de nove milhões de turistas estrangeiros que passaram pelo Aeroporto de Lisboa em 2019 foram responsáveis por uma despesa de cerca de 8.021 milhões de euros (48% dos gastos de não residentes).[1]
- A despesa dos turistas estrangeiros concentrou-se nas atividades de alojamento (2.755 milhões) e restauração e similares (2.676). Com menor relevância, a despesa com distribuição turística, atividades culturais e de lazer (outros gastos) representou cerca de 252 milhões de euros.
- Uma parte relevante da despesa dos turistas estrangeiros em território nacional é com o transporte, tanto o transporte aéreo (1.730 milhões de euros), como por outras vias (608 milhões de euros).
- No exercício de estimação de impactos associados ao Aeroporto de Lisboa, a avaliação dos impactos ligados à atividade aeroportuárias é realizada de forma autónoma, já que a relevância do Aeroporto de Lisboa não se confina apenas ao turismo, mas à totalidade da atividade das entidades localizadas no aeroporto.

1. Dado que a distribuição das despesas dos turistas varia entre regiões, a relevância (%) ao nível da despesa no total nacional não é necessariamente igual à relevância (%) no número de turistas. A menor relevância ao nível da despesa é explicada pela menor relevância do aeroporto no turismo da região do Algarve, que tende a apresentar um valor maior de despesa média por turista.

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE, ANA e Inquérito Motivacional – Região de Lisboa

Metodologia de estimação de impacto (modelos I-O)

Impactos económicos: Efeitos a montante e a jusante

EFEITO DIRETO – O efeito económico diretamente associado às atividades turísticas e aeroportuárias, resultantes das despesas dos turistas/passageiros

EFEITO INDIRETO - Estímulo da procura promovido a montante, refletindo as aquisições de bens e serviços efetuadas pelos fornecedores diretos a outras atividades e sucessivas rondas de aquisições intermédias.

EFEITO INDUZIDO - Promovido a jusante, na procura final, por via da aquisição de bens e serviços (produtos alimentares, vestuário, bens de equipamento, entre outros) induzida pelas remunerações dos trabalhadores geradas nas atividades consideradas.

- Partindo das despesas em território nacional realizadas por turistas estrangeiros que transitam pelo Aeroporto de Lisboa é possível quantificar o seu impacto na economia nacional em diferentes dimensões, tais como o Valor Acrescentado Bruto (VAB), Emprego, Remunerações e Receita Fiscal (IRC, IRS, IVA e Taxa Social Única).
- Estes impactos assumem três tipologias, os diretamente gerados nas atividades turísticas (diretos), os impactos gerados a montante da cadeia de valor dessas atividades (indiretos) e os impactos associados às despesas de procura final (induzidos).
- No presente exercício, os impactos decorrentes das despesas com o transporte aéreo foram excluídos da análise do impacto associada as atividades turísticas. Os impactos gerados ao nível das atividades aeroportuárias ligadas ao Aeroporto de Lisboa (ANA, TAP, handling e NAV) foram analisados em separados, sendo complementares aos impactos associados às atividades turísticas.
- A quantificação dos efeitos diretos, indiretos e induzidos foi realizada com recurso à análise input-output, que constitui o referencial mais utilizado no estudo das relações intersectoriais.
- A representação das economias através das matrizes inter-setoriais, seja como quadro estatístico coerente, seja como instrumento de análise estrutural dos sistemas produtivos, seja como modelo económico, baseia-se numa articulação entre produção e procura através das proporções assumidas pelos diferentes ramos (lógica da oferta) ou produtos (lógica da procura), que suportam essas mesmas economias.
- Os quadros input-output surgem como quadros-síntese de registo de uma vasta informação estatística tratada de acordo com o objetivo de explicitar as caraterísticas da utilização dos fatores produtivos e dos produtos na satisfação da procura, isto é, do circuito aberto e sectorialmente desagregado, que liga, nos dois sentidos, a procura, a produção e o rendimento (articulando a sua criação com a respetiva repartição).

O Aeroporto Humberto Delgado transportou cerca de 55% dos turistas estrangeiros que visitaram o país, representando um impacto de cerca de 4% no PIB

Nº Turistas Estrangeiros
8 860 milhares

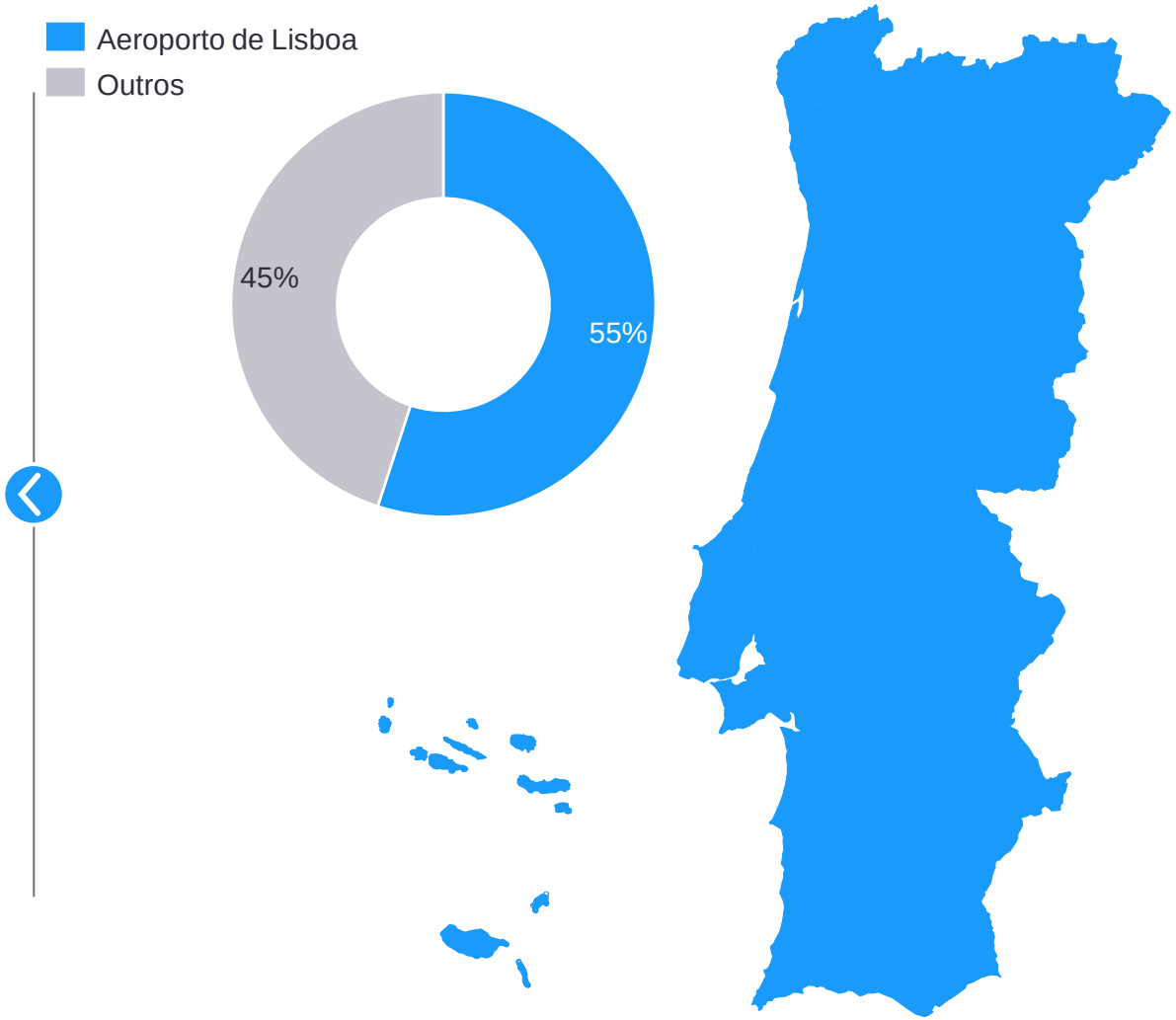
Despesa Estrangeiros[1]
6 291 M€

Impacto no VAB
8 667 M€ *(4% do PIB)*

Impacto no Emprego
226 451 ETC[2]

Impacto nas Remunerações
3 808 M€

Impacto na Receita Fiscal
2 387 M€



1. Excluindo despesas de transporte aéreo
2. Equivalente a tempo completo

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados INE e Banco Portugal

A despesa dos turistas traduziu-se num impacto direto no setor do turismo de cerca de 3,7 mil de euros, associado a perto de 87 mil empregos

Decomposição dos impactos económicos associados às despesas de turistas estrangeiros que chegam via Aeroporto de Lisboa (2019)

	Direto	Indireto	Induzido	Total
VAB	3 695 M€	1 512 M€	3 460 M€	8 667 M€
Emprego (ETC[1])	86 989	54 937	84 525	226 451
Remunerações	1 379 M€	964 M€	1 465 M€	3 808 M€
Receita Fiscal	1 001 M€	528 M€	859 M€	2 387 M€

1. Equivalente a tempo completo
Fonte: EY-Parthenon

Em 2019, o AHD representou cerca de 53% dos passageiros que passaram por aeroportos portugueses e 79% dos passageiros transportados pela TAP

Nº Passageiros 2019
31 172 710

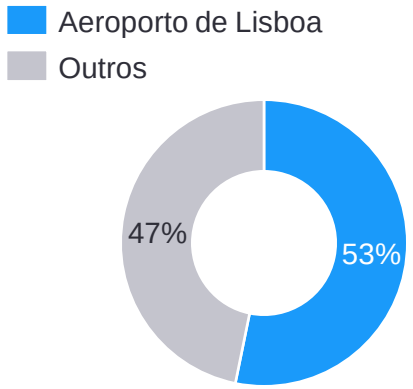
Impacto no VAB
2 876 M€ *(1,3% do PIB)*

Impacto no Emprego
55 980 ETC[1]

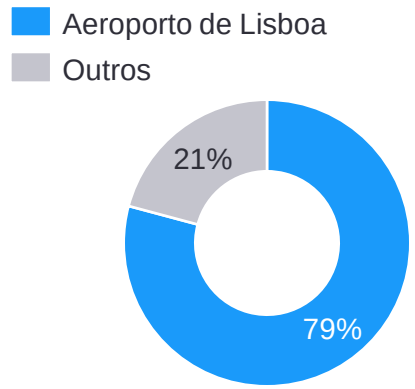
Impacto nas Remunerações
1 677 M€

Impacto na Receita Fiscal
858 M€

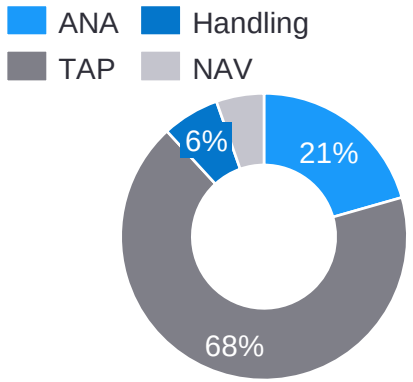
% passageiros nacional (2019)



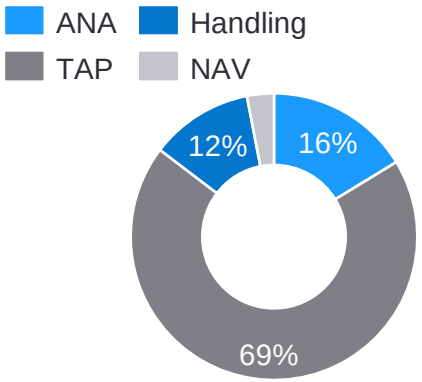
% passageiros TAP (2019)



Impacto VAB (2019)



Impacto emprego (2019)



1. Equivalente a tempo completo

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE e Relatório e Contas das empresas

A TAP é a empresa aeroportuária com maior impacto, sendo os impactos indiretos e induzidos mais significativos

Decomposição dos impactos económicos associados às operações aeroportuárias em Lisboa (2019)

	VAB			Emprego (ETC[1])		
	Direto	Indireto	Induzido	Direto	Indireto	Induzido
ANA	389,2 M€	81,2 M€	121,7 M€	1 812	4 335	2 972
TAP	493,2 M€	677,6 M€	772,5 M€	6 847	12 975	18 841
Handling	90,0 M€	32,8 M€	63,0 M€	2 588	2 737	1 171
NAV	103,8 M€	10,3 M€	40,8 M€	519	598	584

1. Equivalente a tempo completo

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados no INE e Relatório e Contas das respetivas empresas

3

Impacto económico da não decisão sobre o Novo Aeroporto de Lisboa

Com base na velocidade da recuperação económica e na velocidade da decisão da construção do NAL foram concebidos quatro possíveis cenários de impacto

Imediata

Velocidade da Decisão da Solução

Lenta — Velocidade da Recuperação da Procura — Rápida

Adiada

Decisão imediata e recuperação lenta

1 Cenário

- Decisão Imediata do NAL → Ampliação aeroportuária em funcionamento em 2028
- Volume de turistas que chegam pelo AHD ultrapassa, em 2025, os níveis de 2019

Decisão imediata e recuperação rápida

2 Cenário

- Decisão Imediata do NAL → Ampliação aeroportuária em funcionamento em 2028
- Volume de turistas que chegam pelo AHD ultrapassa, em 2023 os níveis de 2019

Decisão adiada e recuperação lenta

3 Cenário

- Adiamento da decisão do NAL → Ampliação aeroportuária em funcionamento em 2035
- Volume de turistas que chegam pelo AHD ultrapassa, em 2025, os níveis de 2019

Decisão adiada e recuperação rápida

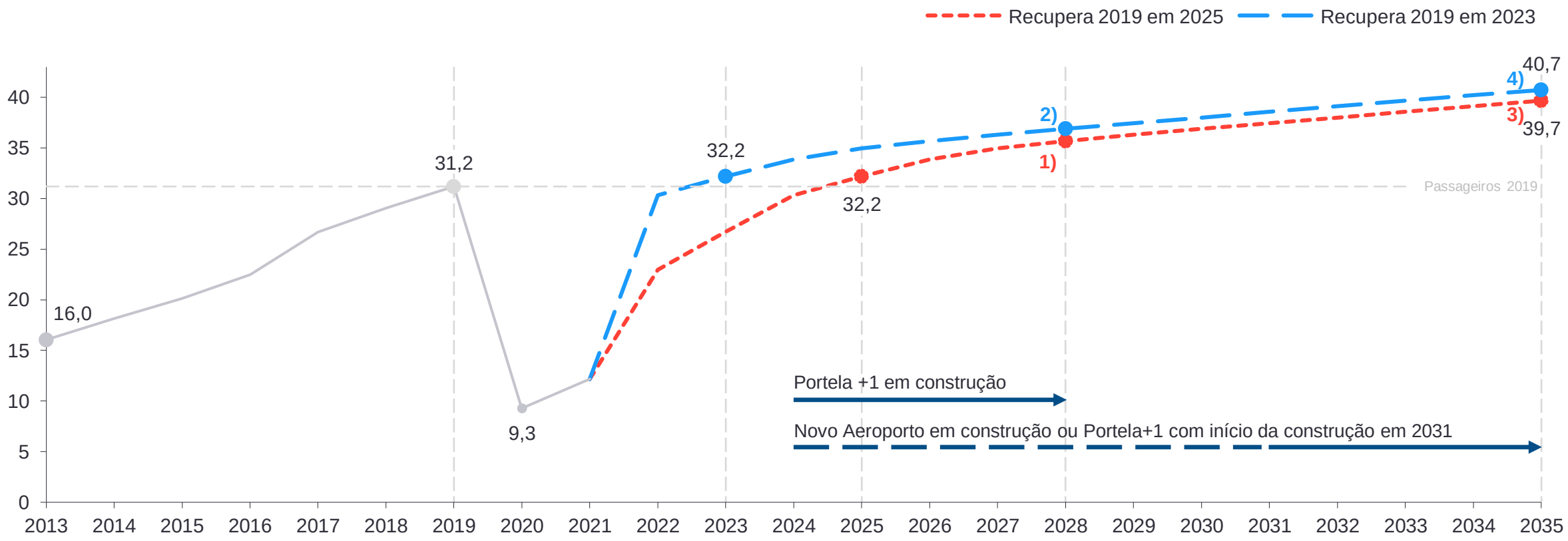
4 Cenário

- Adiamento da decisão do NAL → Ampliação aeroportuária em funcionamento em 2028
- Volume de turistas que chegam pelo AHD ultrapassa, em 2023, os níveis de 2019

EY Parthenon

Num cenário de recuperação acelerada prevê-se que o aeroporto de Lisboa ultrapasse em 2024 o volume de passageiros registado em 2019 (31,2 milhões)

Previsão da quantidade de passageiros transportados no aeroporto de Lisboa (milhões, 2013-2035)



2) Procura recupera em 2023 e Portela+1 disponível em 2028

4) Procura recupera em 2023 e Portela+1 ou Novo Aeroporto disponível em 2035

1) Procura recupera em 2025 e Portela+1 disponível em 2028

3) Procura recupera em 2025 e Portela+1 ou Novo Aeroporto disponível em 2035

Nota: as projeções não têm em consideração efeitos na procura associados às opções para o Novo Aeroporto de Lisboa.
Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

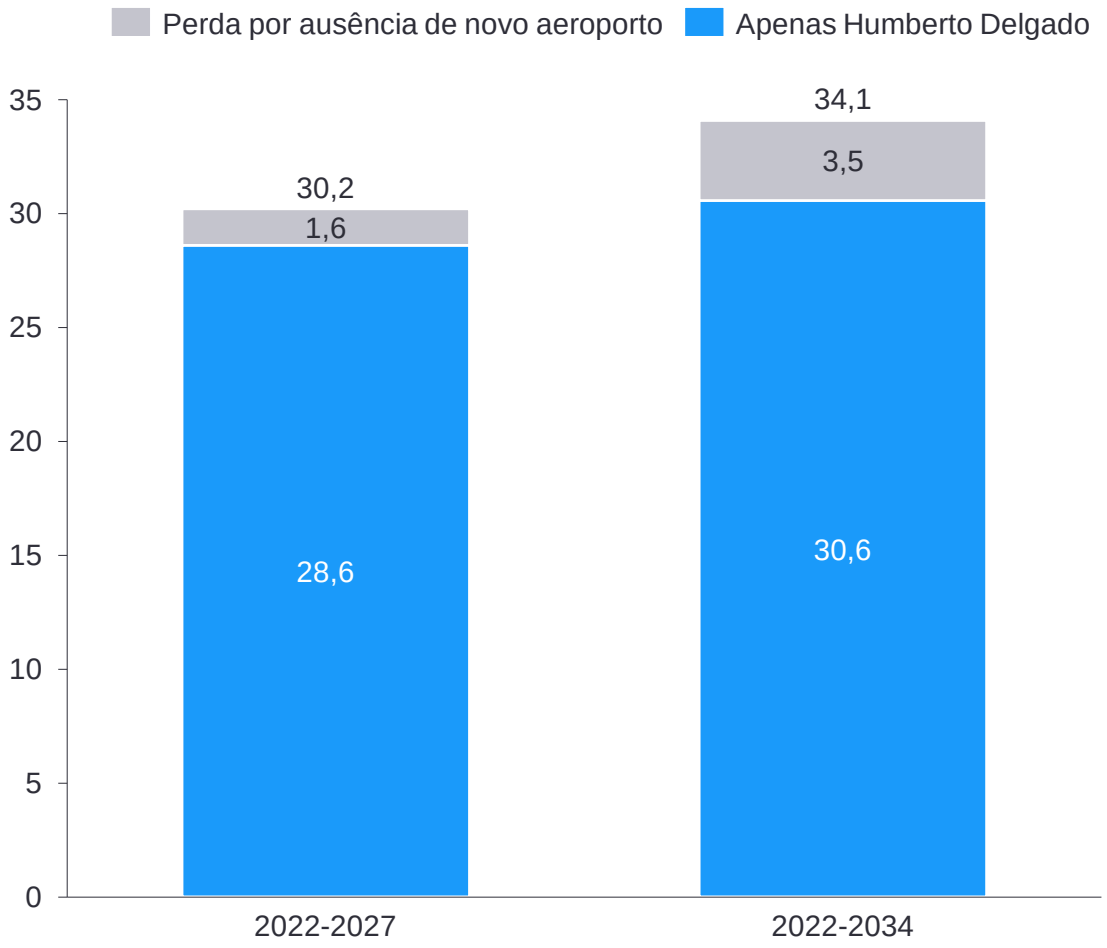
EY Parthenon

O crescimento constante no número de passageiros nos próximos 13 anos apenas será acautelado com a existência de um novo aeroporto

Cenários 1 e 3

Cenários 2 e 4

Previsão do nº médio de passageiros transportados anualmente (milhões)



- Prevê-se que o número de passageiros transportados no Aeroporto Humberto Delgado aumente até 2035, sendo que os valores de 2019 apenas seriam superados em 2028, de acordo com as projeções base da ANA (assumindo a ausência de um segundo aeroporto ou intervenções que o aumento da capacidade do Aeroporto Humberto Delgado).
- Contudo, se tivermos em conta o aumento da capacidade aeroportuária, o número de passageiros atingidos em 2019 é superado em 2025, num cenário base de recuperação da procura.
- Prevê-se, assim, que na ausência de um segundo aeroporto, num cenário de recuperação lenta, entre 2024-2034, se possa perder cerca de 13 milhões de turistas, que equivale a uma despesa de 11 mil milhões de euros.
- As previsões relativas à capacidade do Aeroporto Humberto Delgado têm subjacentes melhorias graduais na eficiência da operação do aeroporto e substituição das aeronaves das companhias áreas, que permitirão aumentar o número de passageiros por movimento.

Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

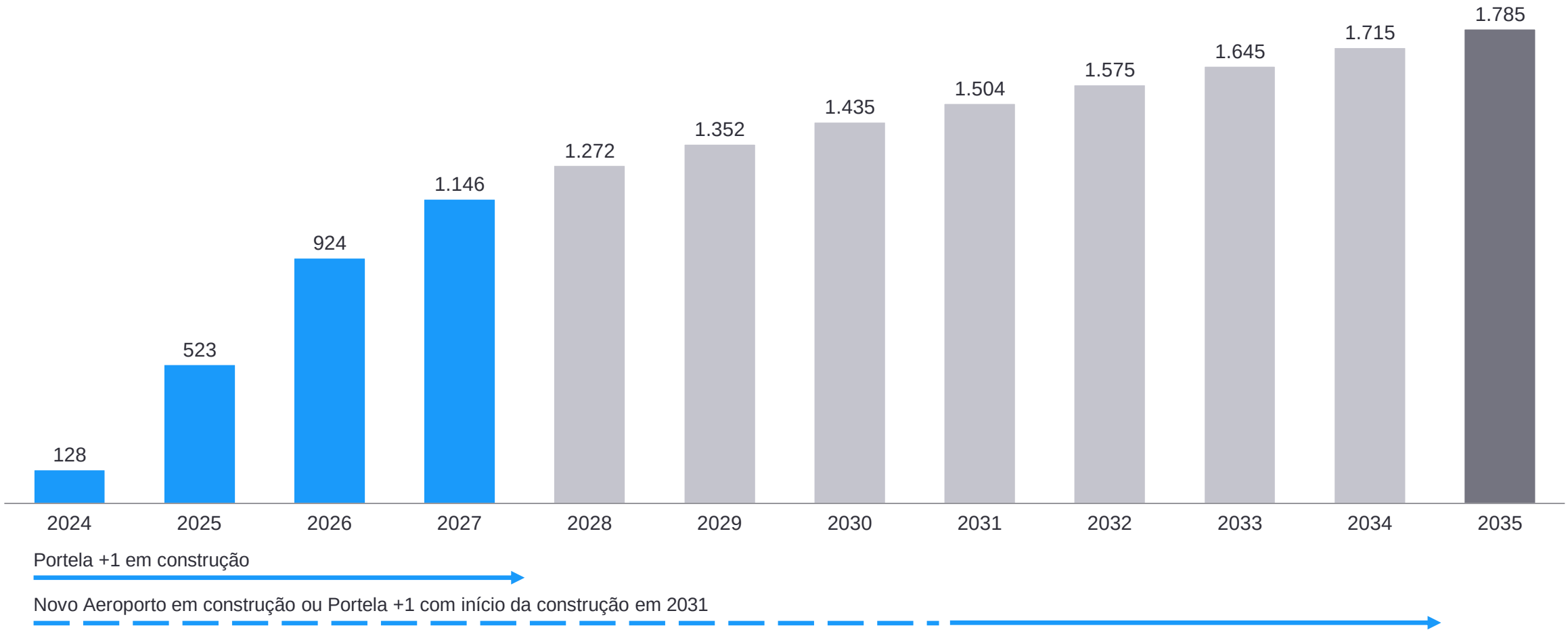
EY Parthenon

A ausência de um novo aeroporto em Lisboa implicará uma perda de cerca de 13 milhões de turistas, entre 2024 - 2035

Cenários 1 e 3

Cenários 2 e 4

Previsão da perda de turistas, por ausência de novo aeroporto (milhares, 2024-2035)



Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

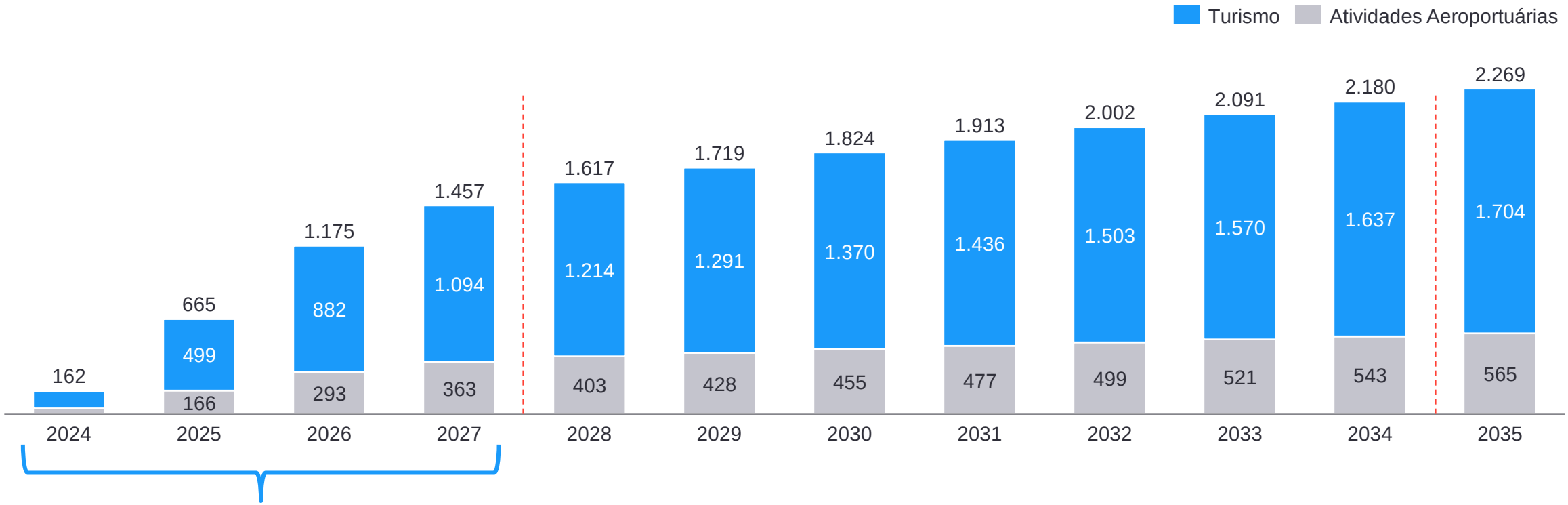
EY Parthenon

Ao nível do VAB, num cenário de recuperação lenta, o setor do turismo é o mais prejudicado com a ausência de um novo aeroporto

Cenários 1 e 3

Cenários 2 e 4

Perdas de impacto no VAB, com ausência de um segundo aeroporto em Lisboa (milhões, 2024-2035)



1) Decisão imediata e recuperação lenta: **3 459 M€**

3) Decisão adiada e recuperação lenta: **16 806 M€**

Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

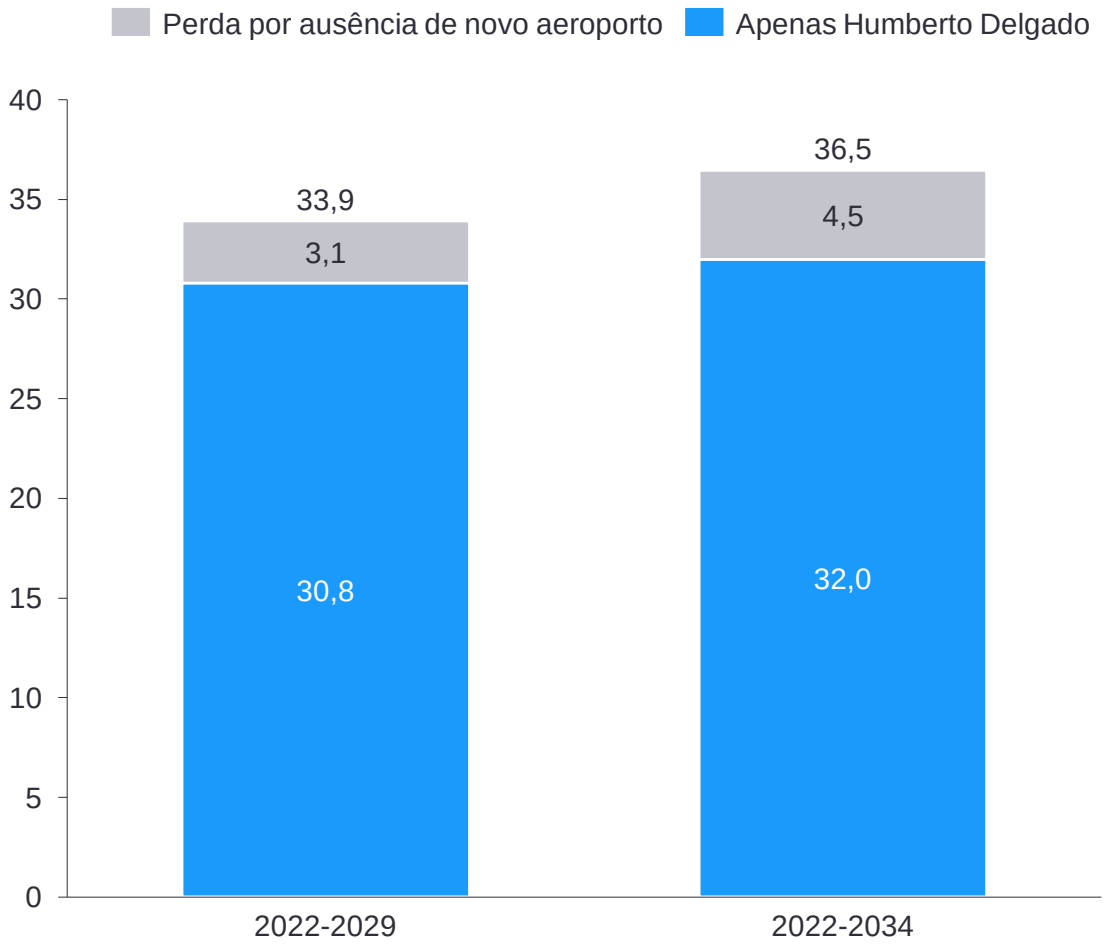
EY Parthenon

O crescimento constante no número de passageiros nos próximos 13 anos apenas será acautelado com a existência de um novo aeroporto

Cenários 1 e 3

Cenários 2 e 4

Previsão do nº médio de passageiros transportados anualmente (milhões)



- Prevê-se que o número de passageiros transportados no aeroporto Humberto Delgado aumente até 2035, sendo que os valores de 2019 apenas seriam superados em 2028, num cenário de recuperação mais rápida da procura (num cenário de aumento da capacidade aeroportuária).
- Contudo, caso existisse um segundo aeroporto ou houvesse um incremento significativo na capacidade do Aeroporto Humberto Delgado, o número de passageiros atingidos em 2019 seria superado já em 2023.
- Prevê-se, assim, que na ausência de um segundo aeroporto, num cenário de recuperação mais rápida da procura, entre 2022-2034, se possa perder cerca de 19 milhões de turistas, que equivale a uma despesa de 13 mil milhões de euros.
- As previsões relativas à capacidade do Aeroporto Humberto Delgado têm subjacentes melhorias graduais na eficiência da operação do aeroporto e substituição das aeronaves das companhias áreas, que permitirão aumentar o número de passageiros por movimento

Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

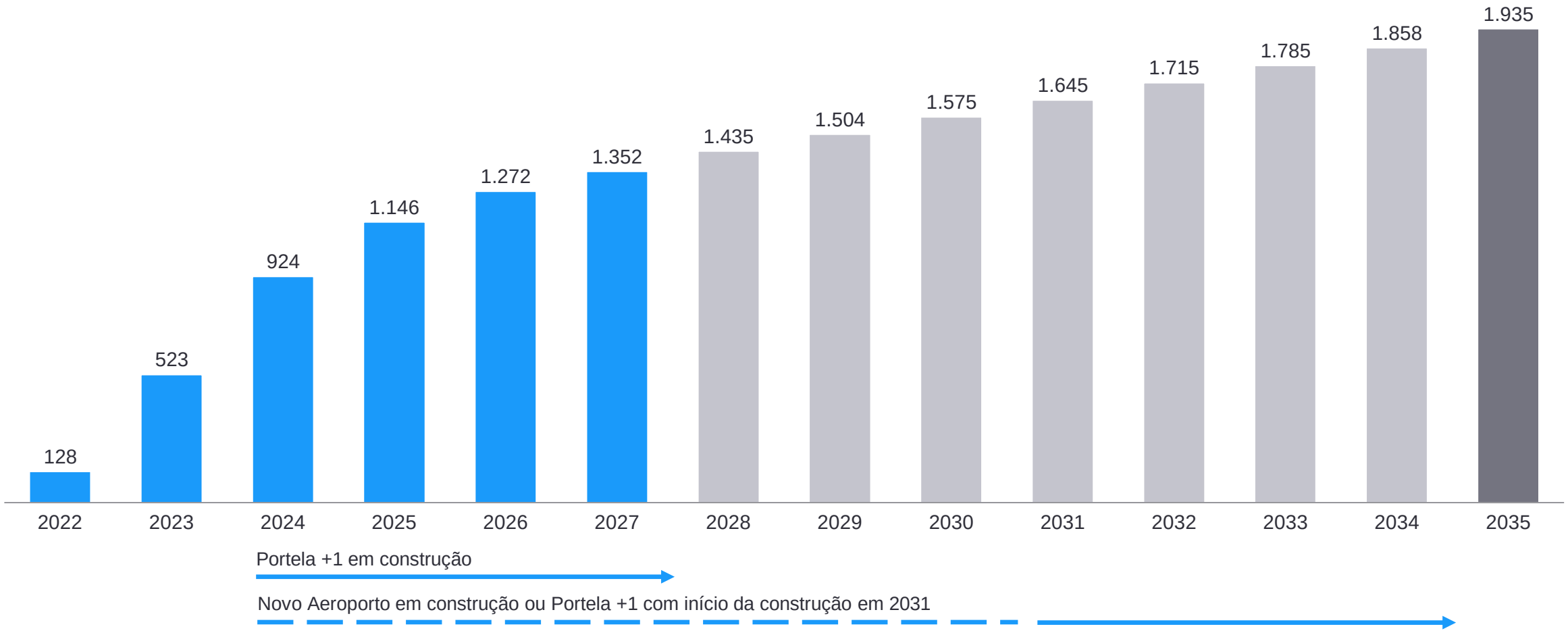
EY Parthenon

A ausência de um novo aeroporto em Lisboa implicará uma perda de cerca de 19 milhões de turistas, entre 2022 - 2035

Cenários 1 e 3

Cenários 2 e 4

Previsão da perda de turistas, por ausência de novo aeroporto (milhares, 2024-2035)



Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

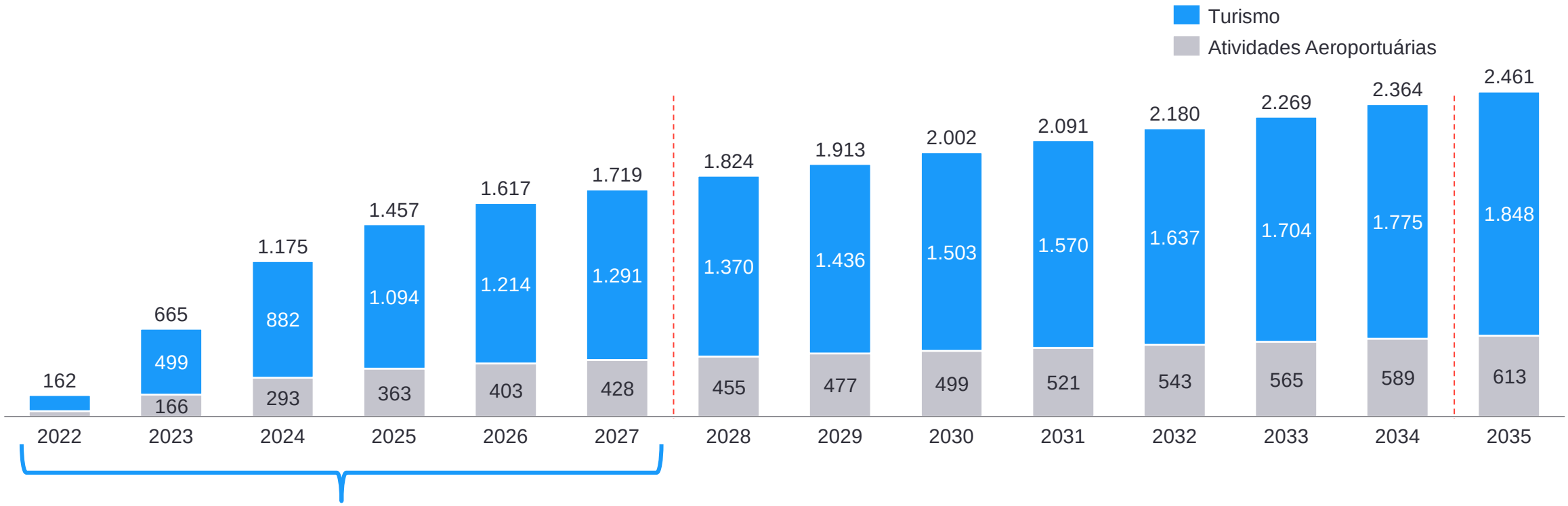
EY Parthenon

Num cenário de recuperação turística mais acelerada, o impacto económico acumulado aumenta cerca de 96% até 2027

Cenários 1 e 3

Cenários 2 e 4

Perdas de impacto no VAB, com ausência de um segundo aeroporto em Lisboa (milhões, 2023-2035)



2) Decisão imediata e recuperação rápida: **6 795 M€**

4) Decisão adiada e recuperação rápida: **21 439 M€**

Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

EY Parthenon

Um cenário de recuperação mais acelerada implica perdas económicas 96% superiores até 2029 e 28% superiores até 2034, comparativamente a uma recuperação mais lenta

Perdas acumuladas de VAB, Emprego, Remunerações e Receita Fiscal nos diferentes cenários

		Até 2027		Até 2034	
		Recuperação Lenta	Recuperação Rápida	Recuperação Lenta	Recuperação Rápida
		Cenário 1	*Cenário 2*	*Cenário 3*	*Cenário 4*
VAB	**Milhões de €**	3 459	6 795	16 806	21 439
Emprego	**Nº empregos** (média anual)	21 160	27 711	37 381	40 350
Remunerações	**Milhões de €**	1 644	3 229	7 987	10 188
Receita Fiscal	**Milhões de €**	973	1 911	4 725	6 028

1. Equivalente a tempo completo

Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

EY Parthenon

As perdas económicas podem ascender a 0,77% do PIB e 0,95% no emprego nacional, num cenário de decisão adiada e recuperação rápida

Perdas médias anuais de VAB, Emprego e Receita Fiscal nos diferentes cenários

		Até 2027		Até 2034	
		Recuperação Lenta	Recuperação Rápida	Recuperação Lenta	Recuperação Rápida
		Cenário 1	*Cenário 2*	*Cenário 3*	*Cenário 4*
VAB	**Milhões €**	864	1 133	1 528	1 649
% do PIB (2019)	**%**	0,40%	0,53%	0,71%	0,77%
% do VAB do Turismo (2018)	**%**	5,53%	7,24%	9,77%	10,55%
Emprego	**Nº de empregos**	21 160	27 711	37 381	40 350
% total de emprego (2019)	**%**	0,50%	0,66%	0,88%	0,95%
% emprego no Turismo (2018)	**%**	5,65%	7,40%	9,99%	10,78%
Receita Fiscal	**Milhões €**	243	318	430	463
% do défice público (2021)	**%**	2,70%	5,30%	7,19%	7,75%

1. Equivalente a tempo completo

Fontes: EY- Parthenon baseado em dados dos associados CTP e da Airports Council International

4

Conclusões

Conclusões

- Até ao surgimento da pandemia COVID-19, observou-se um crescimento significativo da procura turística em Portugal. Entre 2014 e 2019, o número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros cresceu 44%. Este crescimento teve reflexo na atividade do Aeroporto Humberto Delgado, a principal "porta de entrada" de turistas estrangeiros em Portugal. Em menos de uma década, entre 2010 e 2019, o número de passageiros movimentados no Aeroporto de Lisboa mais que duplicou (+122%), passando de cerca de 14 milhões para mais de 31 milhões de passageiros movimentados anualmente.
- O aumento significativo da procura, acima do previsto, significou uma aproximação mais rápida ao limite da capacidade do aeroporto, que ronda os 31 milhões de passageiros.
- Este constrangimento foi aliviado temporariamente, por força da redução drástica da procura, provocada pela pandemia COVID-19 e as restrições à mobilidade a ela associadas. Contudo, os efeitos negativos na procura têm vindo a ser revertidos, tendo-se verificado uma retoma progressiva da procura em 2022, podendo esta regressar a valores de 2019 neste ano.
- Nesse sentido, a retoma da procura turística torna ainda mais premente a necessidade da construção de um novo aeroporto no futuro próximo. A necessidade urgente de expansão da capacidade aeroportuária em Lisboa, por via da construção de um novo aeroporto, contrasta com a morosidade que tem precedido a decisão política em torno da mesma.
- Atualmente duas grandes opções para a construção do Novo Aeroporto de Lisboa: Montijo e Alcochete, apresentando diferentes mais valias. Na solução de Portela + Montijo, a execução da obra seria mais rápida (entre 3 e 4 anos) e menos custosa, apesar de garantir um incremento menor na capacidade (72 mov/h). Por seu turno, a construção do novo aeroporto em Alcochete implicaria um aeroporto de maior dimensão e com maior capacidade inicial (100 mov/h), sendo mais custoso e demorando mais de 10 anos a executar.
- O atraso na decisão da construção de um novo aeroporto implica que nos próximos anos o Aeroporto Humberto Delgado continuará a ser a única solução aeroportuária em Lisboa, com todos os constrangimentos de capacidade a ele associados. Os constrangimentos na capacidade do atual aeroporto manifestam-se tanto na qualidade do serviço prestado (maior saturação dos espaços, maior demora no controlo e no processamento dos passageiros ou atrasos nas chegadas e partidas), como na perda de passageiros, por força das *slots* não alocadas e dos voos não realizados.
- A ausência de capacidade de resposta do atual aeroporto têm um efeito significativamente negativo no turismo em Portugal, por via da degradação da qualidade do serviço prestado no aeroporto, mas também pela limitação imposta ao crescimento da atividade turística, por força da perda de passageiros por ausência de capacidade de resposta.

Conclusões

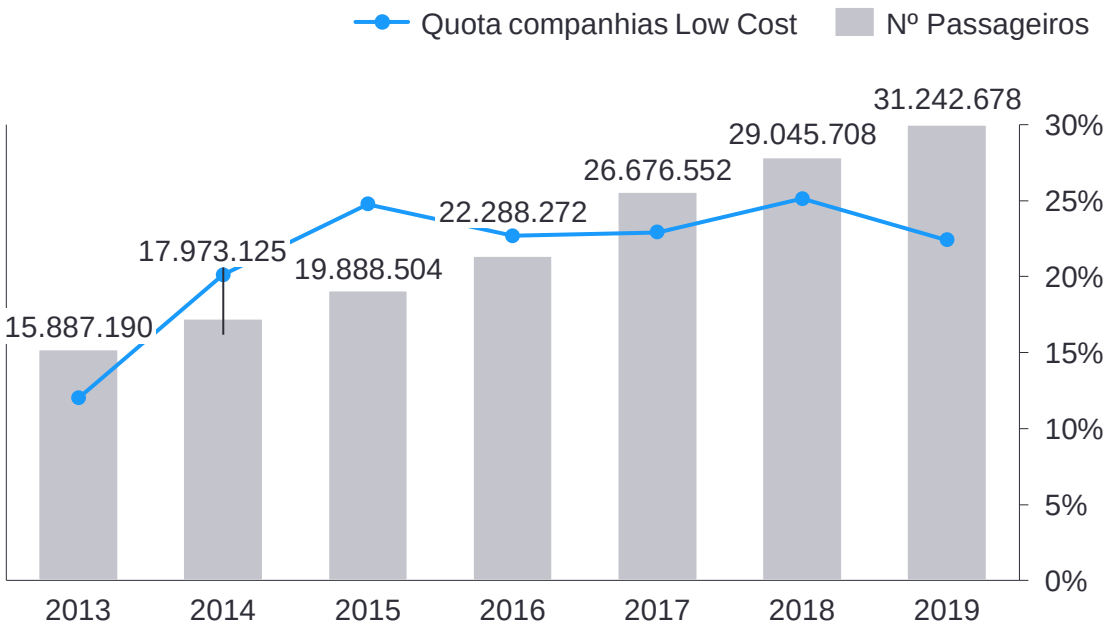
- O Aeroporto de Lisboa foi responsável de forma direta ou indireta (via escala) por cerca de 55% (8,9 milhões) dos turistas estrangeiros que visitaram Portugal em 2019, realizando cerca 6,3 mil milhões de euros em despesa no território nacional.
- Esta despesa traduziu-se num impacto direto de 3,7 mil milhões de euros no VAB das atividades turísticas e perto de 87 mil empregos a tempo completo. Quando incluídos os efeitos indiretos e induzidos, o impacto global das despesas do turistas estrangeiros movimentados pelo Aeroporto de Lisboa aumenta para perto de 8,7 mil milhões de euros (4%), associado a cerca de 226 mil empregos e uma receita fiscal de 2,4 mil milhões de euros.
- Contudo o impacto do aeroporto não se esgota nas atividades turísticas, havendo também um impacto económico relevante associado às atividades aeroportuárias. No total, o impacto económico gerado pelas atividades das principais empresas localizadas no Aeroporto de Lisboa (ANA, TAP, Portway, Groundforce e NAV) atingiu cerca de 1,3% do PIB (2 876 milhões de euros), em 2019.
- Na avaliação dos impactos económicos da não decisão foi considerado o horizonte temporal de 2022 a 2035. Neste horizonte foram projetados quatro cenários dependentes de dois fatores: velocidade de recuperação da procura turística e rapidez/morosidade de decisão e execução do Novo Aeroporto de Lisboa.
- O cenário de mitigação de impactos económicos (mais otimista) teve por base uma decisão imediata sobre o novo aeroporto, num contexto de recuperação lenta da procura. Mesmo neste cenário mais otimista, a entrada em funcionamento em pleno do novo aeroporto apenas ocorreria em 2028, implicando uma perda efetiva de passageiros, por falta de capacidade do Aeroporto Humberto Delgado, entre 2024 e 2027.
- A perda de cerca de 9 milhões de passageiros entre 2024 e 2027, traduzir-se-ia em menos cerca de 3 milhões de turistas, com impacto económico agregado de 3,5 mil milhões de euros, associado a 21,2 mil empregos anualmente e a uma perda de receita fiscal de pelo menos 970 milhões de euros.
- No cenário onde o custo da não decisão é maior, havendo uma maior pressão da procura e a decisão sobre o novo aeroporto é protelada e/ou a solução passa pela construção em Alcochete, prevê-se uma perda de quase 58 milhões de passageiros entre 2022 e 2034. Neste cenário, o Novo Aeroporto de Lisboa apenas entraria em pleno funcionamento pleno a partir de 2035.
- Neste cenário, os impactos globais ao nível do VAB atingiriam os 21,4 mil milhões de euros, equivalendo ao VAB gerado anualmente pelo turismo em Portugal. Este impacto económico significaria também cerca de menos 40 mil empregos anualmente e uma perda de receita fiscal anual de cerca de 460 milhões de euros, totalizando mais de 6 mil milhões de euros até 2034.

Anexo I

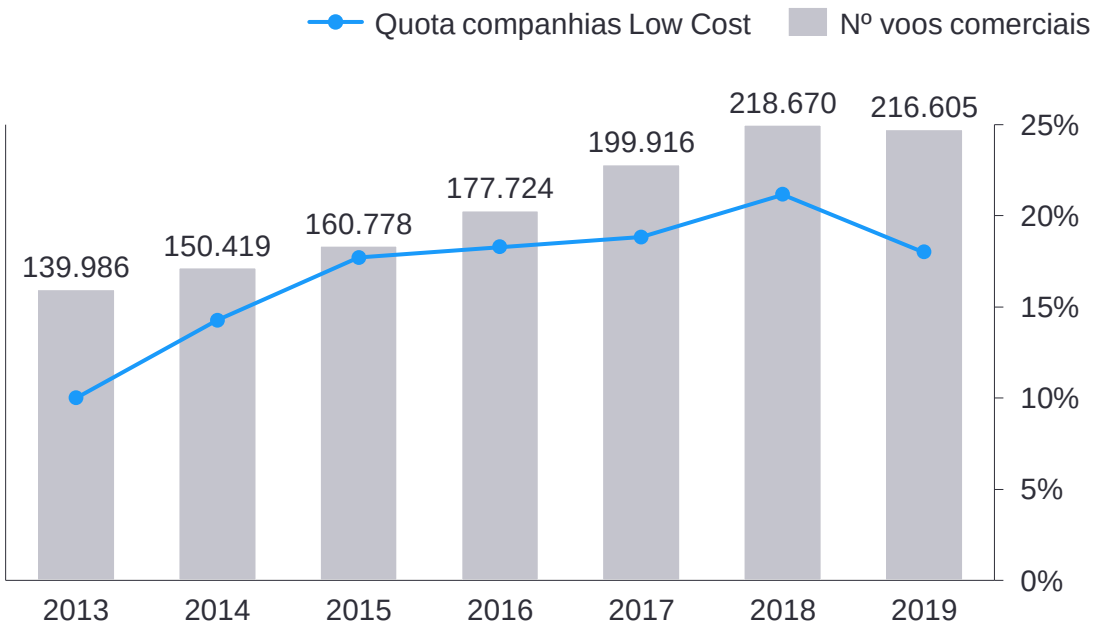
Enquadramento

Crescimento da quota de mercado das companhias aéreas *Low Cost,* em Lisboa, entre 2013-2019

Quota de passageiros, por tipologia de companhia aérea (Lisboa)



Quota de voos comerciais, por tipologia de companhia aérea (Lisboa)



- O aumento da quota de mercado das companhias aéreas em 2013 e 2014 deve.se essencialmente às entradas no aeroporto de Lisboa da Easyjet, em 2012, e da Ryanair, em 2014.

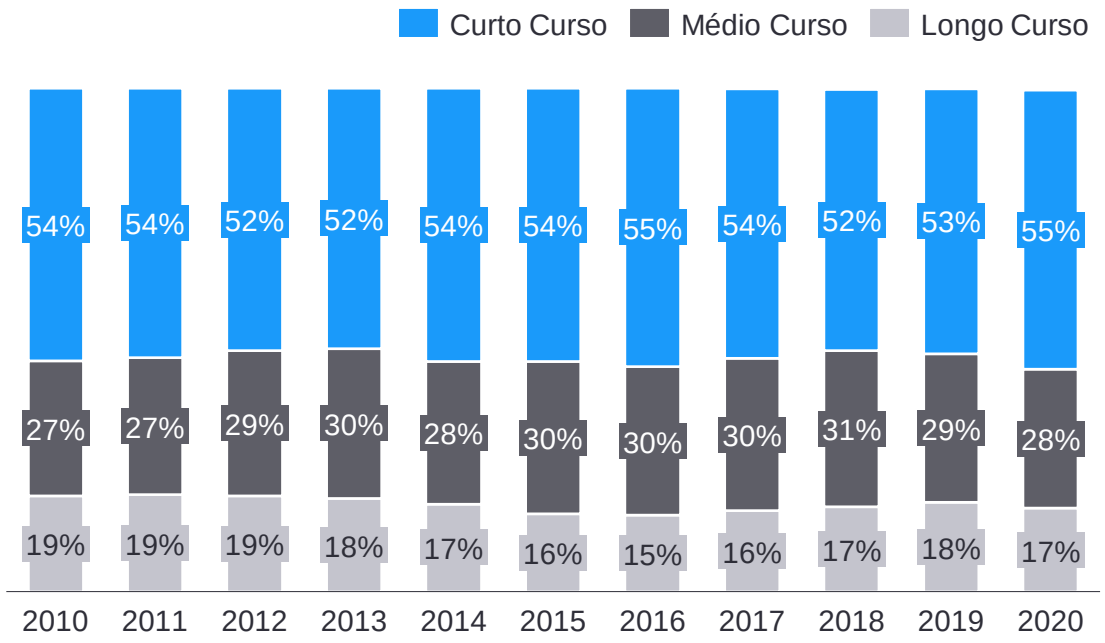
- Entre 2018 e 2019, ocorreu uma redução do número de passageiros transportados e da quantidade de voos comerciais efetuados pelas companhia *Low Cost,* o que se traduziu numa perda de quota.

Fontes: INE, Eurostat

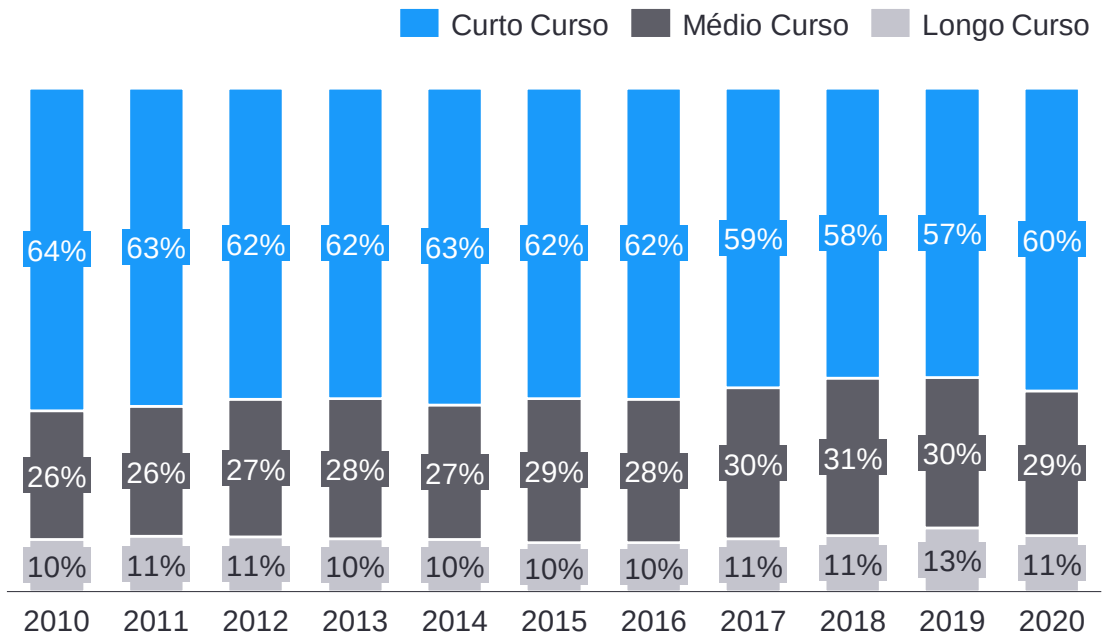
EY Parthenon

Os voos de curta duração apresentam as maiores quotas de mercado, quer ao nível de passageiros, quer ao nível da quantidade de voos comerciais

Quota de Nº de passageiros, por duração de voo



Quota de Nº de voos comerciais, por duração de voo



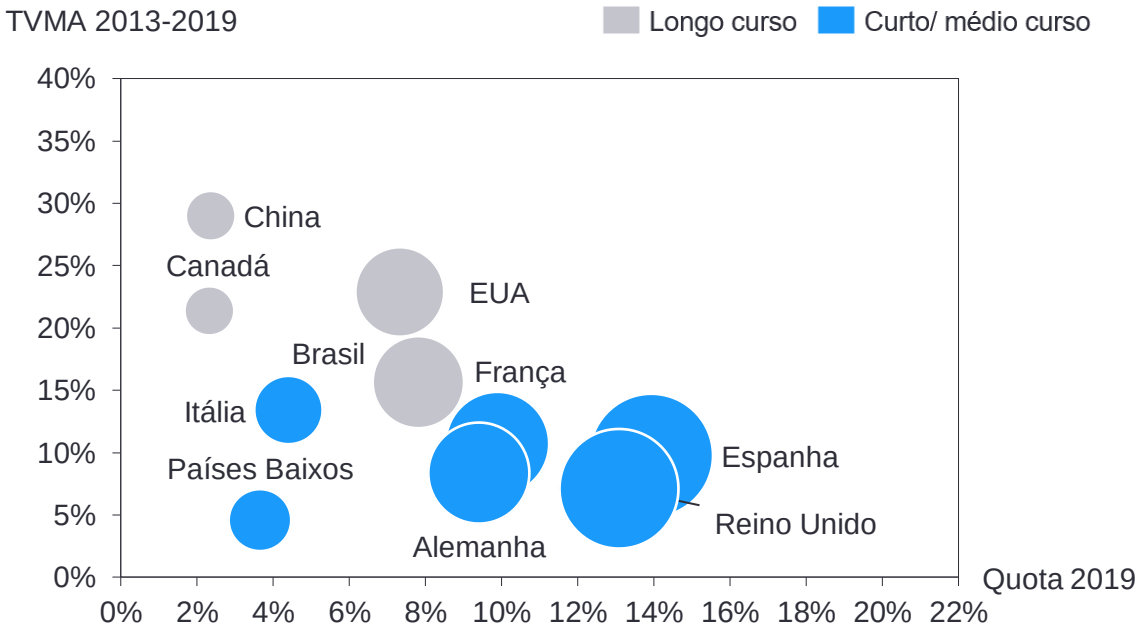
- Os voos de curto curso destacam-se como tendo a maior quota de mercado, que a nível de passageiros, quer a nível de voos comerciais. Adicionalmente, verifica-se que esta quota se tem mentindo mais ou menos constante desde 2013. Sendo que entre os voos de curta duração (menos que três horas), destacam–se a França e Espanha, com cerca 60% dos passageiros e voos comerciais.
- Ao nível dos voos de médio curso (entre 3 a 6 horas de duração), destacam-se a Alemanha e Itália, que representam cerca de 60% dos passageiros e voos comerciais.
- Quanto aos voos de longa duração (mais que 6 horas de viagem), os principais mercados emissores respeitam ao Canadá, Brasil e Estados Unidos da América.

Fontes: INE, Eurostat

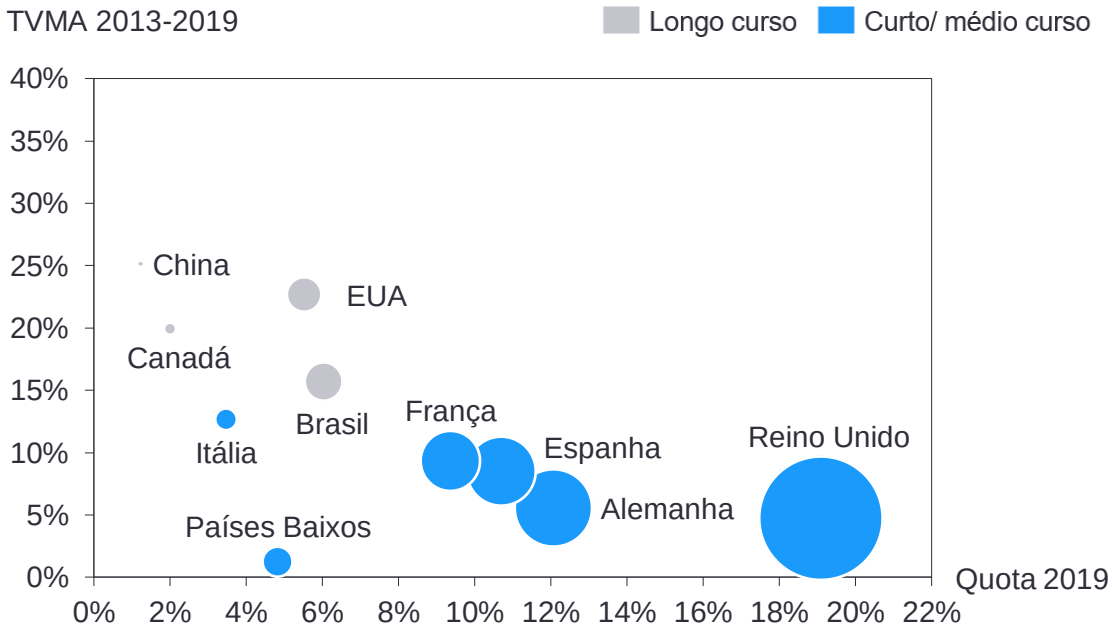
EY Parthenon

Os mercados de origem mais distantes apresentam as maiores TVMA, enquanto que os de curta/ média exibem as maiores quotas de mercado, em Portugal

Quota de hóspedes, em Portugal, por mercado de origem



Quota de dormidas, em Portugal, por mercado de origem



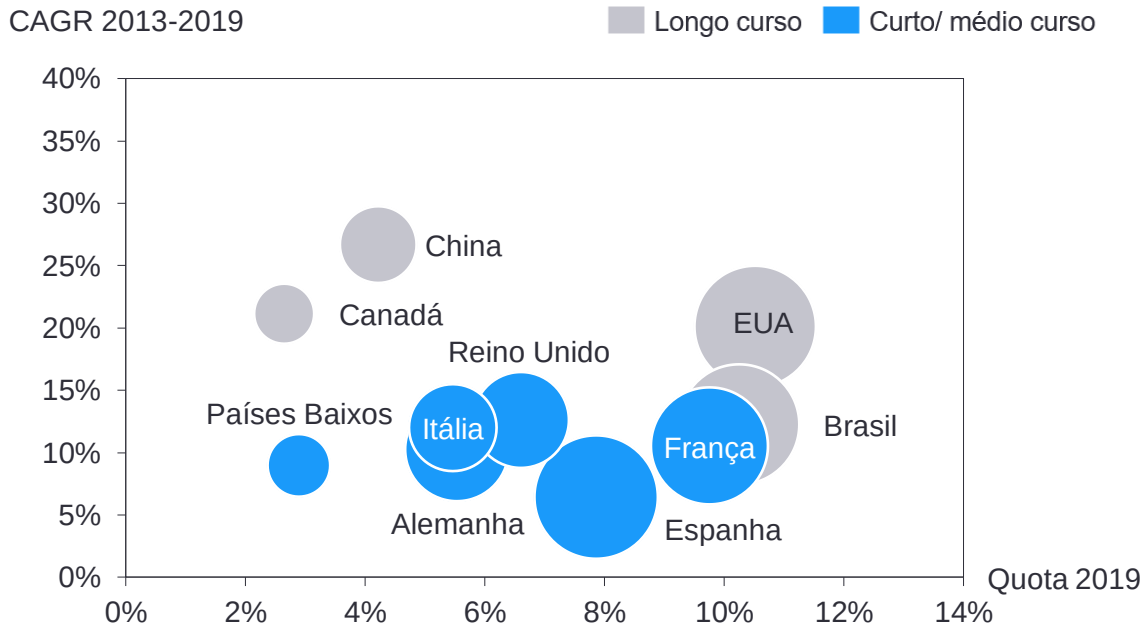
- Os mercados de origem correspondentes a voos de longo curso (mais de 6 horas) apresentam as maiores taxas de crescimento médio anual, em Portugal, quer ao nível da quantidade de hóspedes, quer no número de dormidas, nomeadamente a China, Brasil, E.U.A e Canadá.
- Ainda assim, entre 2018 e 2019, os países correspondentes a voos de curta e média duração representam cerca de 80% da quantidade passageiros e dormidas em Portugal.
- O Reino Unido destaca-se como o mercado emissor com o maior número de dormidas e a segunda maior quantidade de hospedes, em Portugal, apresentado por isso as maiores quotas de mercado.

Fontes: INE, Eurostat

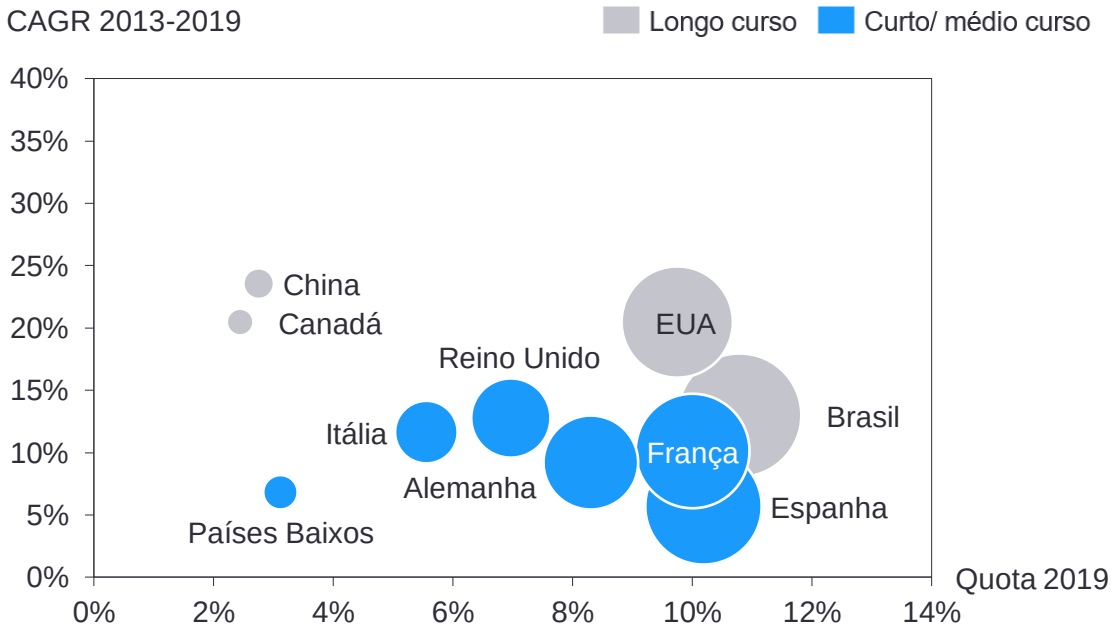
EY Parthenon

Os mercados de origem mais distantes apresentam as maiores TVMA, enquanto que os de curta/ média exibem menor quotas de mercado em Lisboa do que em Portugal

Quota de hóspedes, em Lisboa, por mercado de origem



Quota de dormidas, em Lisboa, por mercado de origem



- Os mercados de origem correspondentes a voos de longo curso (mais de 6 horas) apresentam as maiores taxas de crescimento médio anual, em Portugal, quer ao nível da quantidade de hóspedes, quer no número de dormidas, nomeadamente a China, Brasil, E.U.A e Canadá.
- Ainda assim, entre 2018 e 2019, os países correspondentes a voos de curta e média duração representam uma menor quota de mercado em Lisboa (cerca de 60%), quando comparados com a média nacional (cerca de 80%), ao nível dos hóspedes e de dormidas.
- No mesmo sentido, o Brasil destaca-se como o mercado emissor com as maiores quotas de mercado, ao nível de hóspedes e dormidas, em Lisboa, em 2019.

Fontes: INE, Eurostat

EY Parthenon

Anexo II

Análise de Benchmarking

Identificação principais concorrentes do Aeroporto de Lisboa

Bruxelas

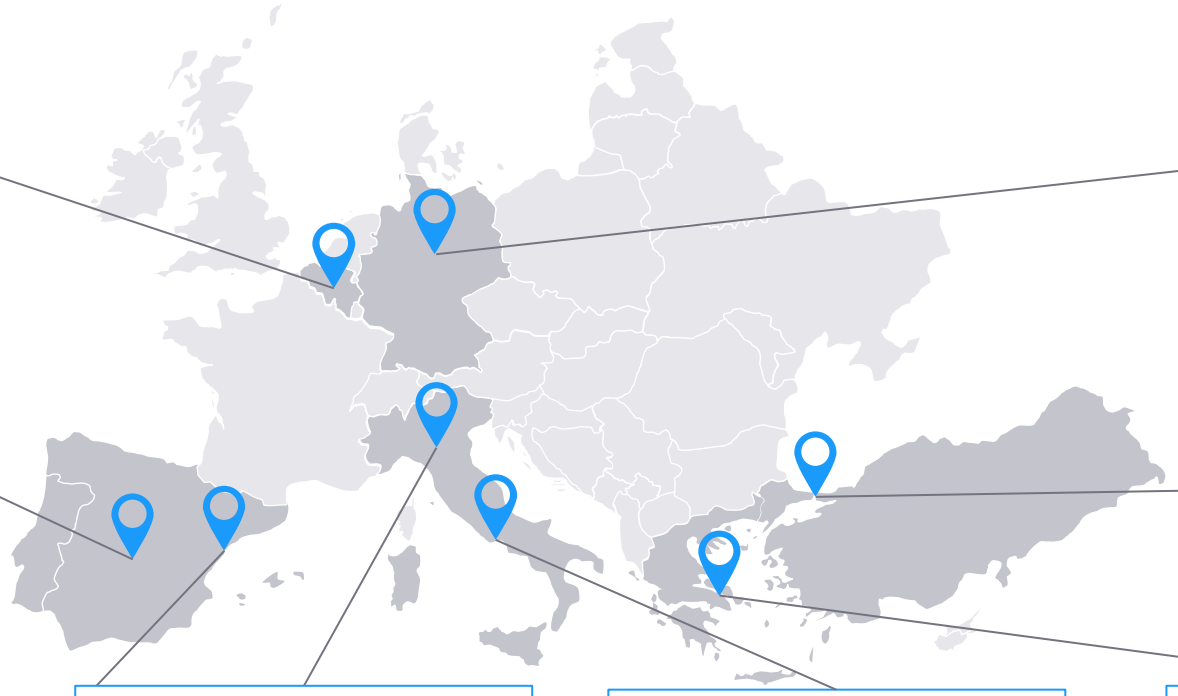
2 aeroportos de passageiros
41M capacidade agregada
34.5M passageiros
3.0M turistas estrangeiros

Madrid

1 aeroporto de passageiros
70M capacidade agregada
59.8M passageiros
6.6M turistas estrangeiros

Barcelona

2 aeroportos de passageiros
60.7M capacidade agregada
53.7M passageiros
15.6M turistas estrangeiros



Milão

2 aeroportos de passageiros
51M capacidade agregada
42.6M passageiros
9.5M turistas estrangeiros

Roma

2 aeroportos de passageiros
53M capacidade agregada
49,3M passageiros
8.2M turistas estrangeiros

Berlim

2 aeroportos de passageiros[1]
36M capacidade agregada
35.6M passageiros
5.5M turistas estrangeiros

Istambul

3 aeroportos de passageiros[2]
125M capacidade agregada
127M passageiros
9.4M turistas estrangeiros

Atenas

1 aeroportos de passageiros
26M capacidade agregada
25.6M passageiros
3.6M turistas estrangeiros

1. Em 2020 inaugurado o aeroporto de Bradenburgo com vista a substituir os aeroportos de Schönefeld e de Tegel.
2. O aeroporto Ataturk foi encerrado para voos comerciais, em abril de 2019, pelo que só é considerada a capacidade dos aeroportos de Istanbul Havalimani e Sabiha Gockcen.

Os aeroportos de Barcelona (El Prat) e Madrid (Adolfo Suárez) apresentam um perfil de procura idêntico ao de Lisboa

Alinhamento da exposição dos aeroportos concorrentes com a do Aeroporto de Lisboa, por mercado emissor (2019)

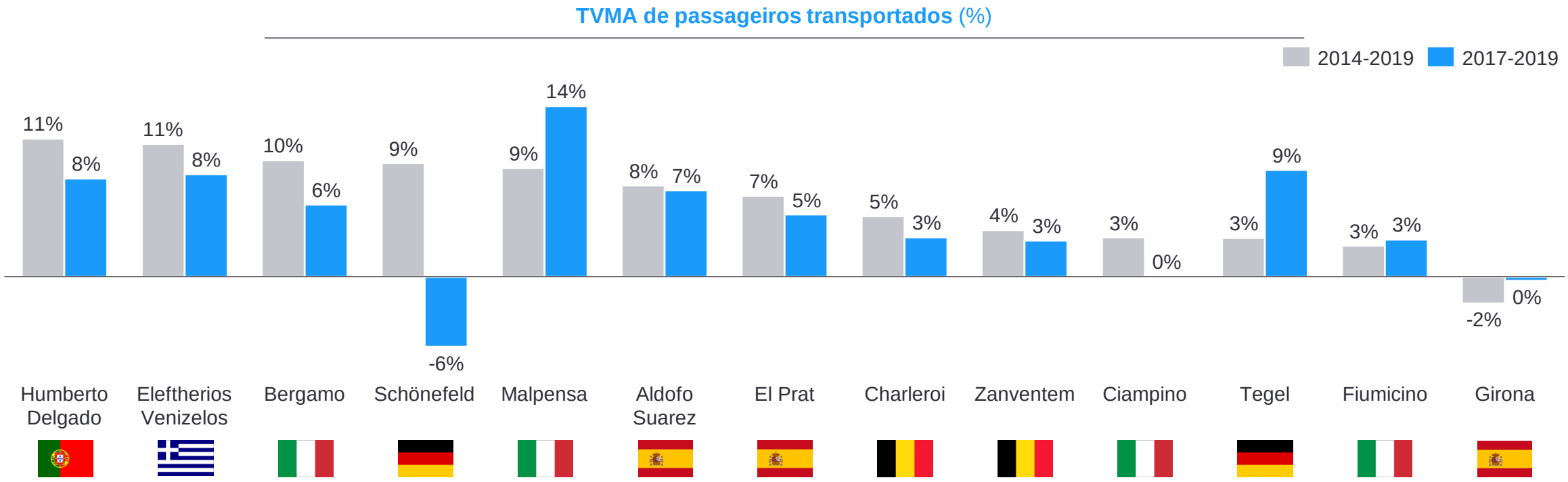
	Espanha	França	Alemanha	Reino Unido	Itália	Países Baixos	Brasil	EUA
Barcelona		Elevado	Muito Elevado	Muito Elevado	Muito Elevado	Muito Elevado	Reduzido	Muito Elevado
Madrid		Elevado	Elevado	Muito Elevado	Muito Elevado	Muito Elevado	Reduzido	Muito Elevado
Roma	Elevado	Moderado	Moderado	Moderado		Moderado	Reduzido	Muito Elevado
Istambul	Reduzido	Moderado	Muito Elevado	Moderado	Reduzido	Elevado		
Bruxelas	Muito Elevado	Reduzido	Reduzido	Reduzido	Muito Elevado	Reduzido		Reduzido
Berlim	Moderado	Reduzido		Moderado	Elevado	Moderado		Reduzido
Milão	Moderado	Reduzido	Moderado	Reduzido		Reduzido		Moderado
Atenas	Reduzido	Reduzido	Moderado	Reduzido	Moderado	Reduzido		Reduzido

EY Parthenon

Caracterização dos aeroportos europeus concorrentes do Aeroporto de Lisboa

Cidade	Aeroportos	Data de Inauguração	Data da última intervenção*	Capacidade nº de passageiros	Capacidade movimentos/hora	Tráfego	Hub
Lisboa	Humberto Delgado	1945	2013	28 000 000	44	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost
Barcelona	El Part	1918	2009	55 000 000	79	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost
	Girona	1965	2021	5 700 000	-	Lowcost	-
Madrid	Aldofo Suarez	1931	2006	70 000 000	104	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost
Roma	Fiumicino	1960	2022	49 000 000	85	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost
	Ciampino	1916	2007	4 000 000	22	Lowcost	Lowcost
Istambul	Istanbul Havalimani	2019	-	90 000 000	80	Legacy e Lowcost	Legacy
	Sabiha Gockcen	2001	2020	35 000 000	60	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost
	Ataturk	1953	2022	34 400 000	40	Encerrado 2019	Encerrado 2019
Bruxelas	Zanventem	1958	2020	26 000 000	65	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost
	Charleroi	1919	2021	15 000 000	32	Lowcost	Lowcost
Berlim	Tegel	1948	2007	24 000 000	50	Legacy e Lowcost	-
	Schönefeld	1934	2020	12 000 000	31	Legacy e Lowcost	-
Milão	Malpensa	1948	2013	38 000 000	69	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost
	Bergamo	1970	2021	13 000 000	30	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost
Atenas	Eleftherios Venizelos	2001	-	26 000 000	60	Legacy e Lowcost	Legacy e Lowcost

Evolução da atividade dos principais concorrentes do Aeroporto de Lisboa



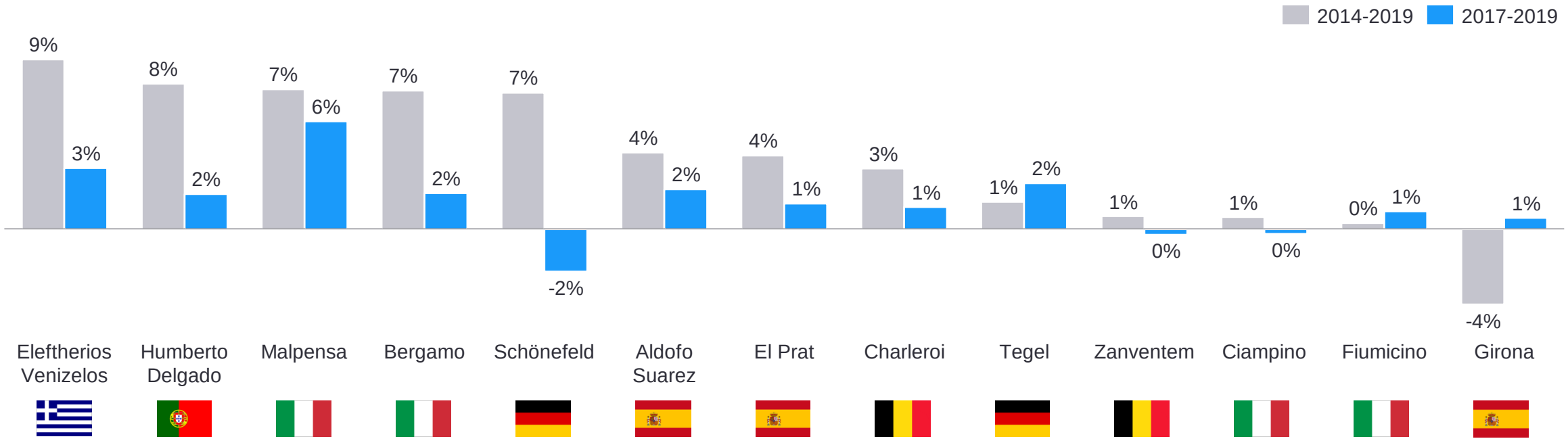
- Face aos aeroportos analisados, o aeroporto Humberto Delgado registou a maior taxa de crescimento médio anual de passageiros transportados (11%), entre 2014-2019. Adicionalmente o aeroporto de Lisboa também apresenta a terceira maior CAGR de passageiros transportados (8%) entre 2017-2019.

- Contrariamente, o aeroporto de Girona foi o único a apresentar uma CAGR negativa (-2%) entre 2014-2019 e também uma das taxas anuais de crescimento mais baixas entre 2017-2019 (cerca de 0%).

Fontes: Eurostat

Evolução da atividade dos principais concorrentes do Aeroporto de Lisboa

TVMA de voos comerciais realizados (%)



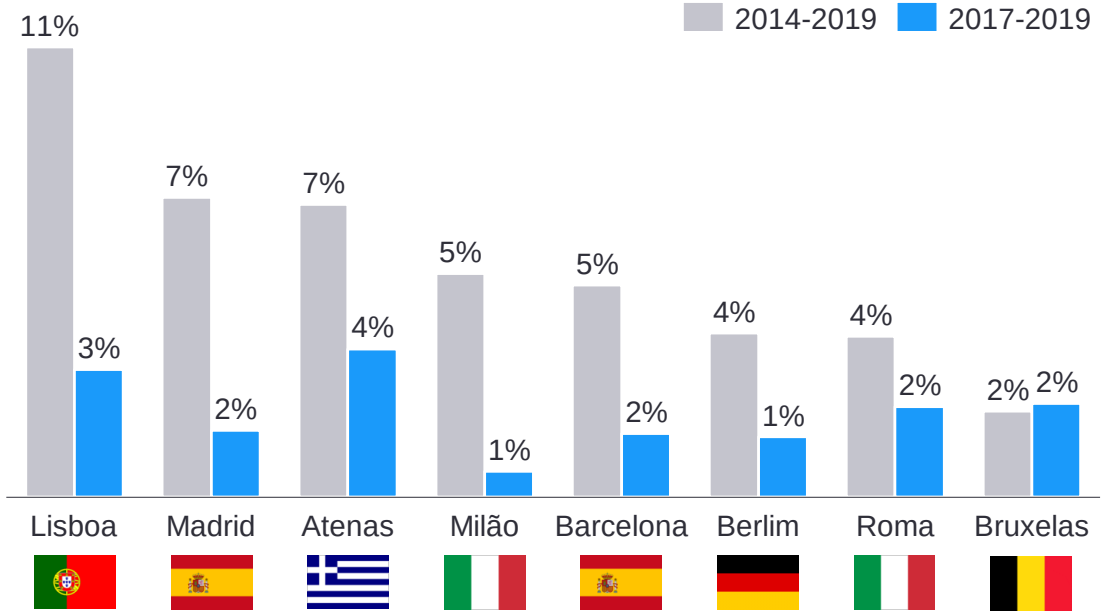
- No que respeita à CAGR de voos comerciais realizados, entre 2014-2019, o aeroporto Humberto Delgado obteve a segunda maior taxa de crescimento médio anual (8%), apenas superado aeroporto grego Eftherios Venizelos (9%).
- Entre 2017-2019, as CAGR foram menores em todos aeroportos, sendo que o aeroporto de Lisboa registou o terceiro maior valor (2%), semelhante a Bergamo, Adolfo Suarez e Tegel.
- Girona, à semelhança dos resultados anteriores, exibiu a menor CAGR (-4%) entre 2014-2019.

Fontes: Eurostat

EY Parthenon

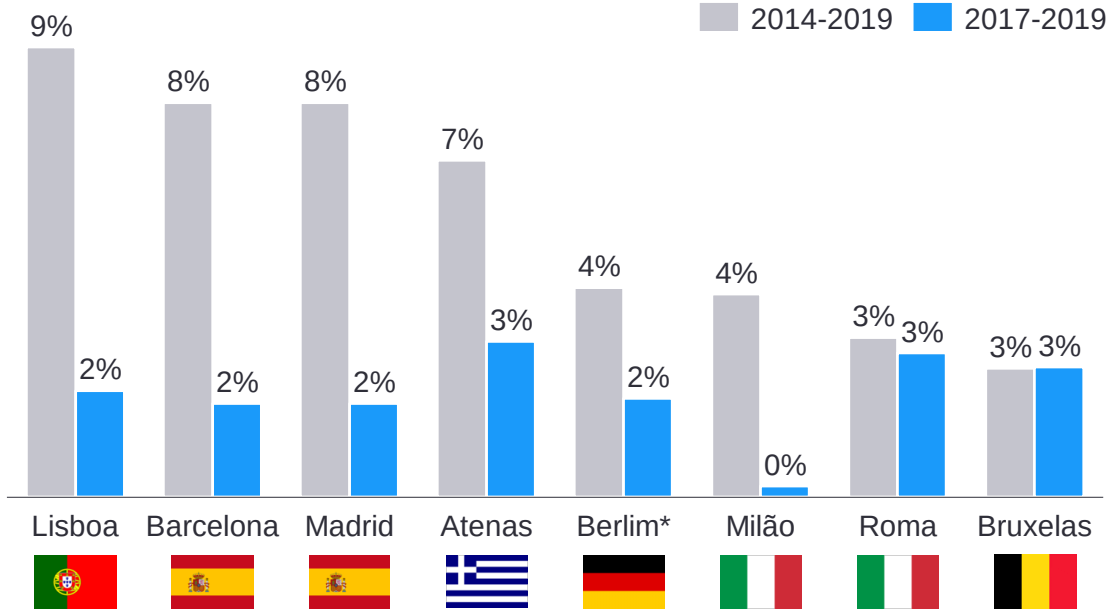
Evolução da atividade turística nas regiões servidas pelos concorrentes do Aeroporto de Lisboa

TVMA de chegadas de estrangeiros a estabelecimentos hoteleiros (%)



- A taxa de crescimento médio anual de chegada de estrangeiros a estabelecimentos hoteleiros entre 2017-2019 diminuiu substancialmente comparativamente com o período de 2014-2019.
- Lisboa apresentou a CAGR de chegada de estrangeiros a estabelecimentos hoteleiros mais elevada (11%), entre 2014-2019. No mesmo sentido, entre 2017 e 2019, registou uma taxa de crescimento médio anual semelhante aos restantes países analisados.

TVMA de dormidas de estrageiros em estabelecimentos hoteleiros (%)

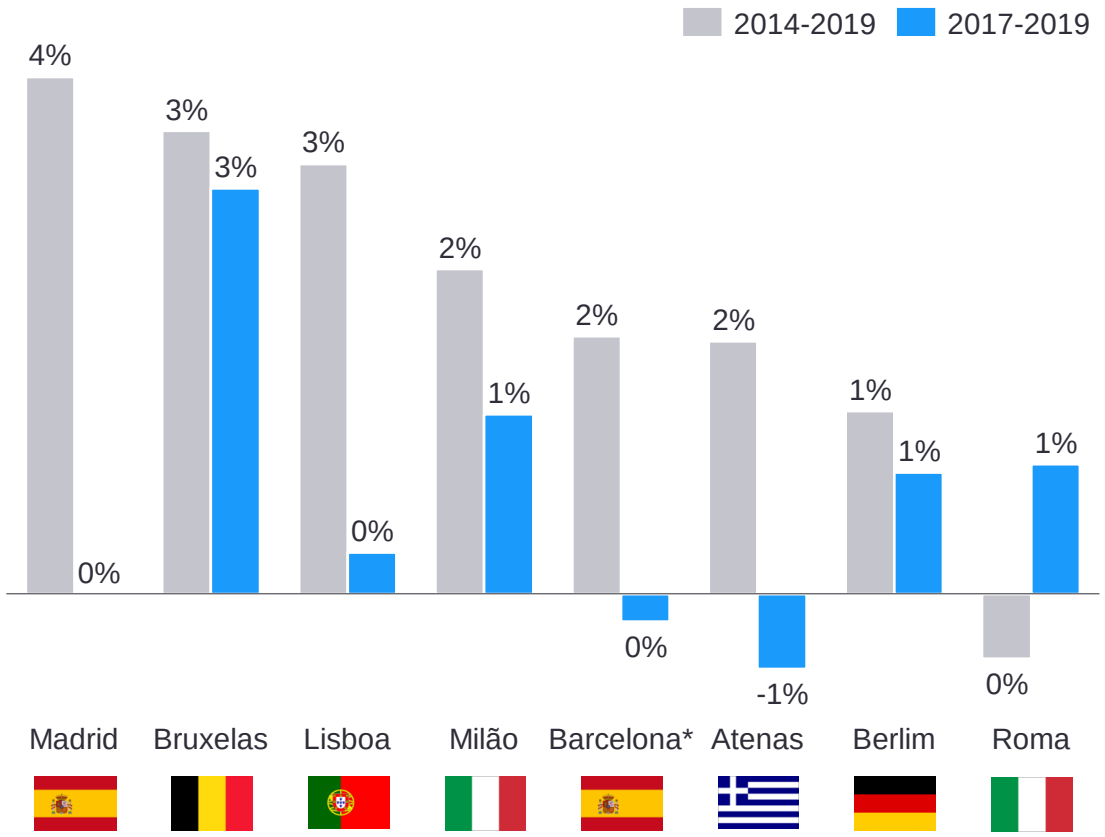


- No que respeita às dormidas de estrangeiros em estabelecimentos hoteleiros, Lisboa registou a maior taxa de crescimento médio anual (9%), entre 2014-2019.
- No entanto, entre 2017-2019, a Área Metropolitana de Lisboa registou uma CAGR em linha com as restantes regiões analisadas.

Footnote: * Dados de 2013, por ausência de informação para 2014
Fonte: INE

Evolução da atividade turística nas regiões servidas pelos concorrentes do Aeroporto de Lisboa

TVMA da taxa de ocupação líquida de camas em estabelecimentos hoteleiros (%)

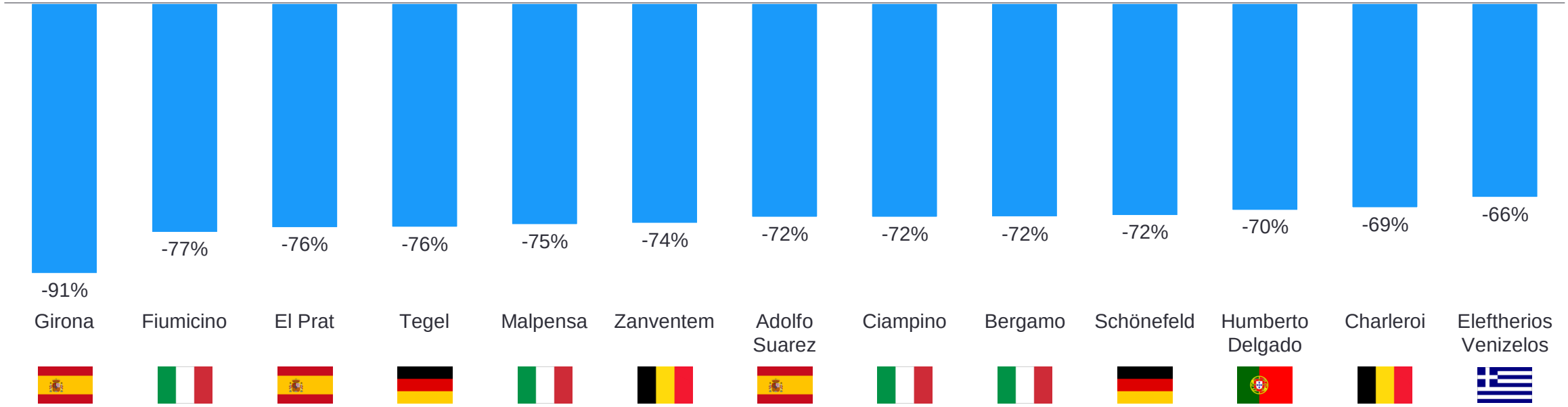


- Relativamente à taxa de ocupação líquida de cama em estabelecimentos hoteleiros, entre 2014-2019, Madrid registou a maior taxa de crescimento média anual (4%).
- Entre 2017-2019, foi Bruxelas que apresentou a maior CAGR da taxa líquida de ocupação de camas (3%) em estabelecimentos hoteleiros.
- Lisboa, entre 2017-2019, registou uma das CAGR taxa de ocupação líquida de camas mais reduzidas, demonstrando que existiu uma desaceleração no ritmo de crescimento, comparativamente ao compreendido entre 2014 e 2019.

Footnote: * Dados de 2013, por ausência de informação para 2014
Fontes: Eurostat

Evolução da procura em 2020 dos principais concorrentes do Aeroporto de Lisboa

Taxa de Variação de passageiros transportados, entre 2019 e 2020 (%)

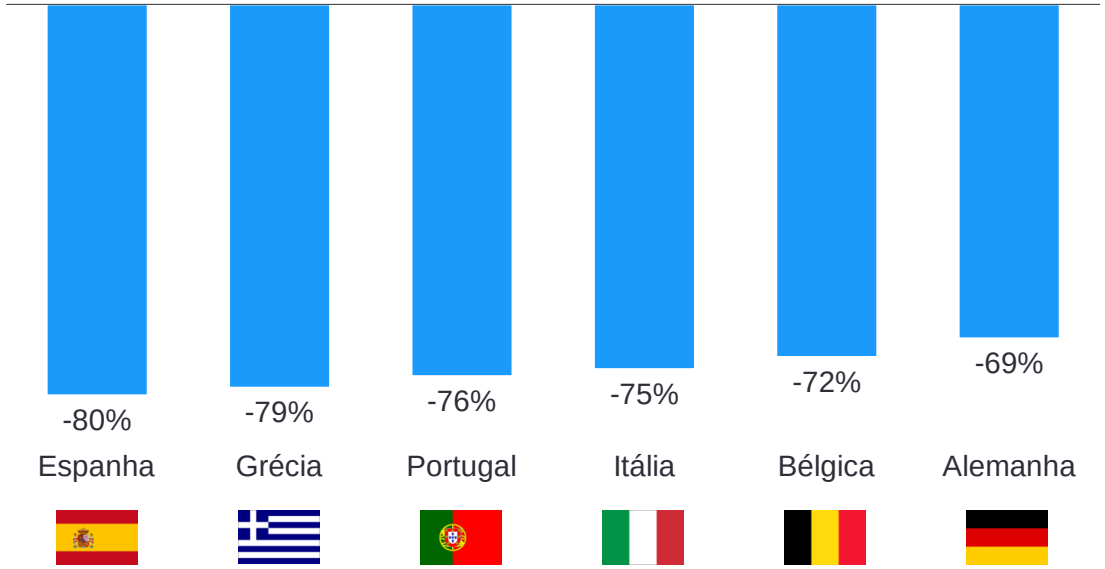


- Girona foi o aeroporto mais afetado entre 2019-2020 pela pandemia covid-19, verificando-se uma redução de 91% na quantidade de passageiros transportados.
- O aeroporto grego Eleftherios Venizelos, foi uma o que sofreu a menor redução no número de passageiros transportados, entre 2019-2020, em resultado da crise do novo Corona vírus (-66%).
- Quanto ao aeroporto de Lisboa, comparativamente aos restantes aeroportos, sofreu uma redução no número de passageiros transportados, entre 2019-2020, pouco significativa.

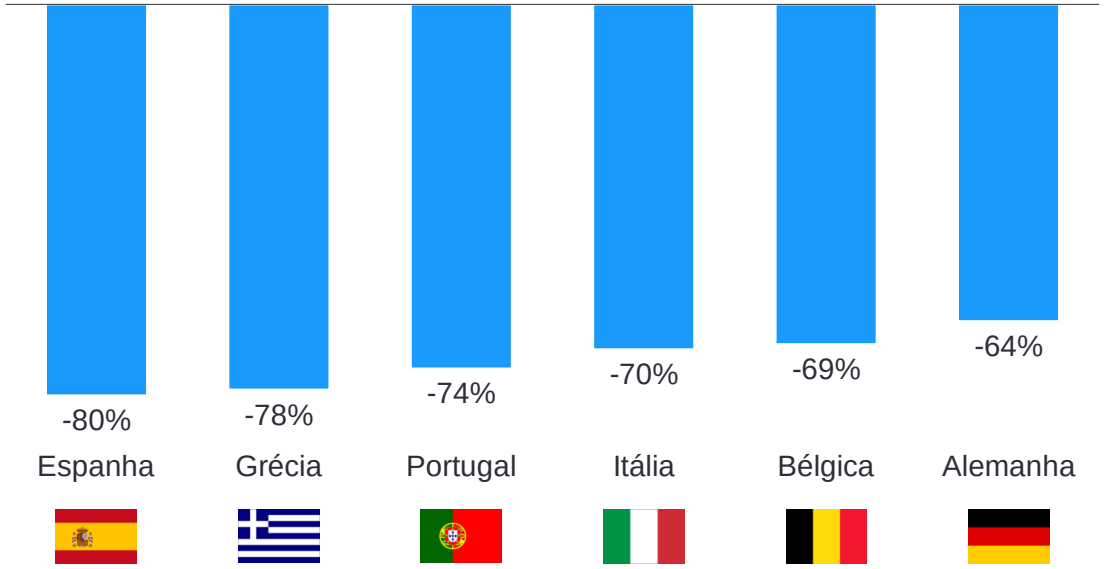
Fontes: Eurostat

Evolução da procura turística em 2020 nas regiões servidas pelos principais concorrentes do Aeroporto de Lisboa

Taxa de Variação de chegadas de turistas estrangeiros (%, 2019-2020)



Taxa de variação de dormidas de estrageiros (%, 2019-2020)



- Espanha, entre os países de benchmarking, foi o que sofreu uma maior redução ao nível do número de chegadas de turistas estrangeiros a estabelecimentos hoteleiros e de dormidas em estabelecimentos hoteleiros (-80%), entre 2019-2020.
- Alemanha, foi o país que verificou a menor redução de turistas estrangeiros e dormidas de turistas estrangeiros, em resultado da crise pandémica covid-19 (-69%), entre 2019-2020.
- Quanto a Portugal, este verificou uma redução de 76% no número de turistas estrangeiros e de 74% de dormidas de estrangeiros, entre 2019-2020, ficando apenas atrás de Espanha e Grécia.

Footnote: * Dados de 2013, por ausência de informação para 2014
Fonte: INE

Anexo III

Relevância do Aeroporto de Lisboa no Turismo em Portugal

O Aeroporto Humberto Delgado transportou cerca de 25% dos turistas que visitaram o Norte, totalizando uma despesa de cerca de 459 milhões de euros

Nº Turistas Estrangeiros
788 milhares

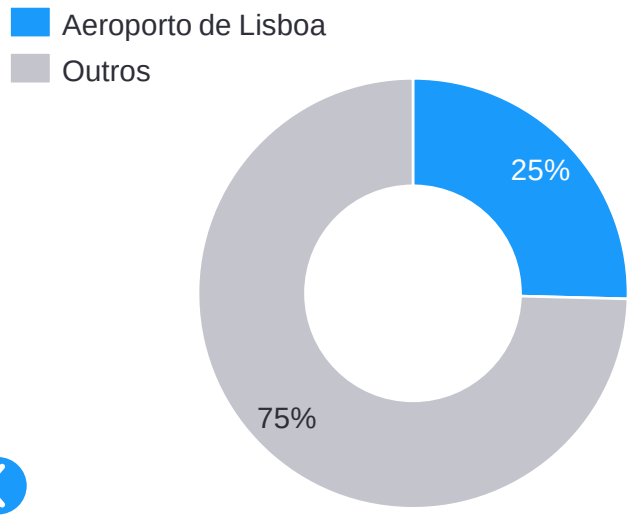
Despesa Estrangeiros[1]
459 M€

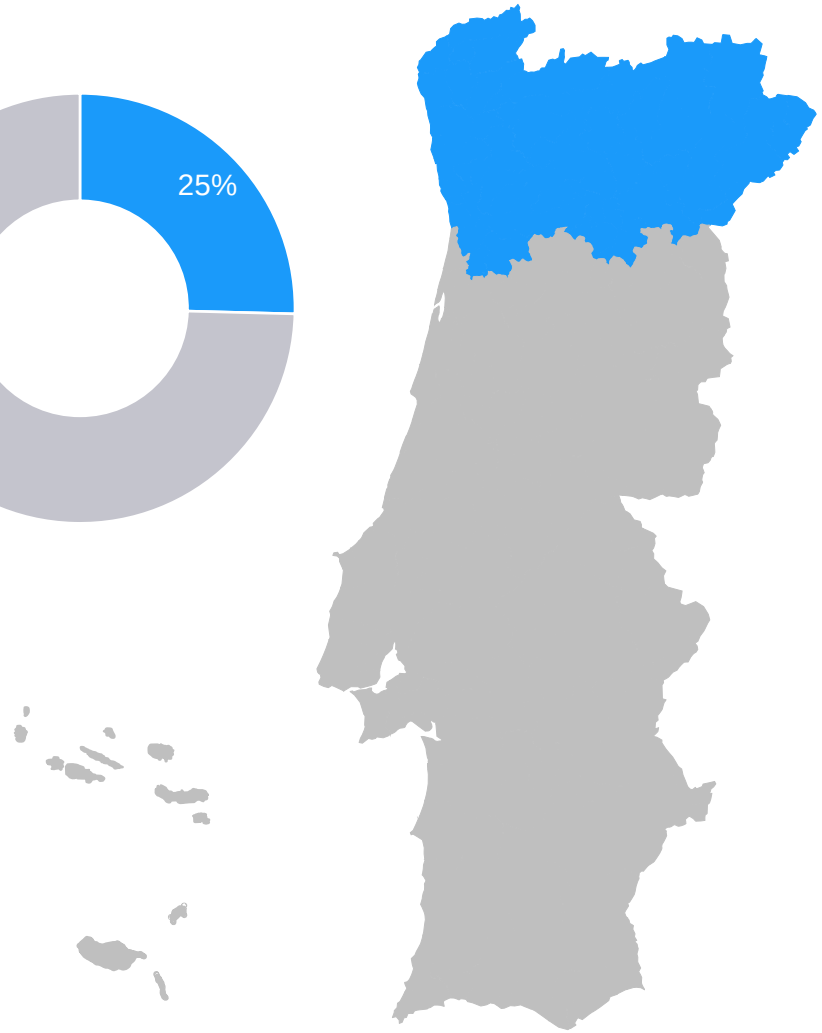
Impacto no VAB
630 M€

Impacto no Emprego
16 356 ETC

Impacto nas Remunerações
274 M€

Impacto na Receita Fiscal
173 M€





1. Footnote: Excluíndo despesas de transporte aéreo
Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE e Banco Portugal

O Aeroporto Humberto Delgado transportou cerca de 59% dos turistas que visitaram o Centro, totalizando uma despesa de cerca de 519 milhões de euros

Nº Turistas Estrangeiros
971 milhares

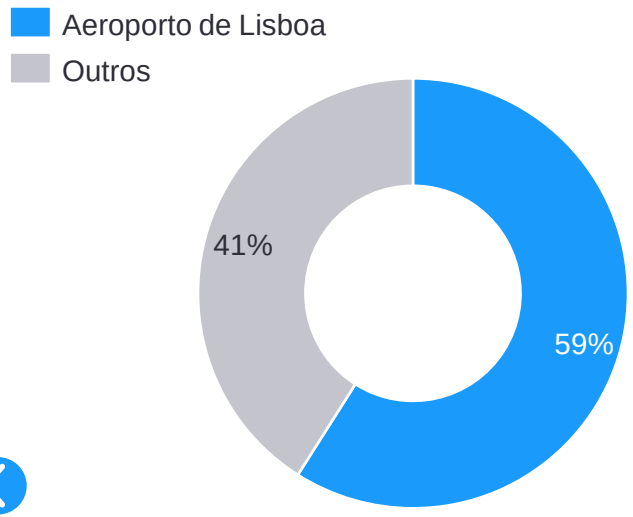
Despesa Estrangeiros[1]
519 M€

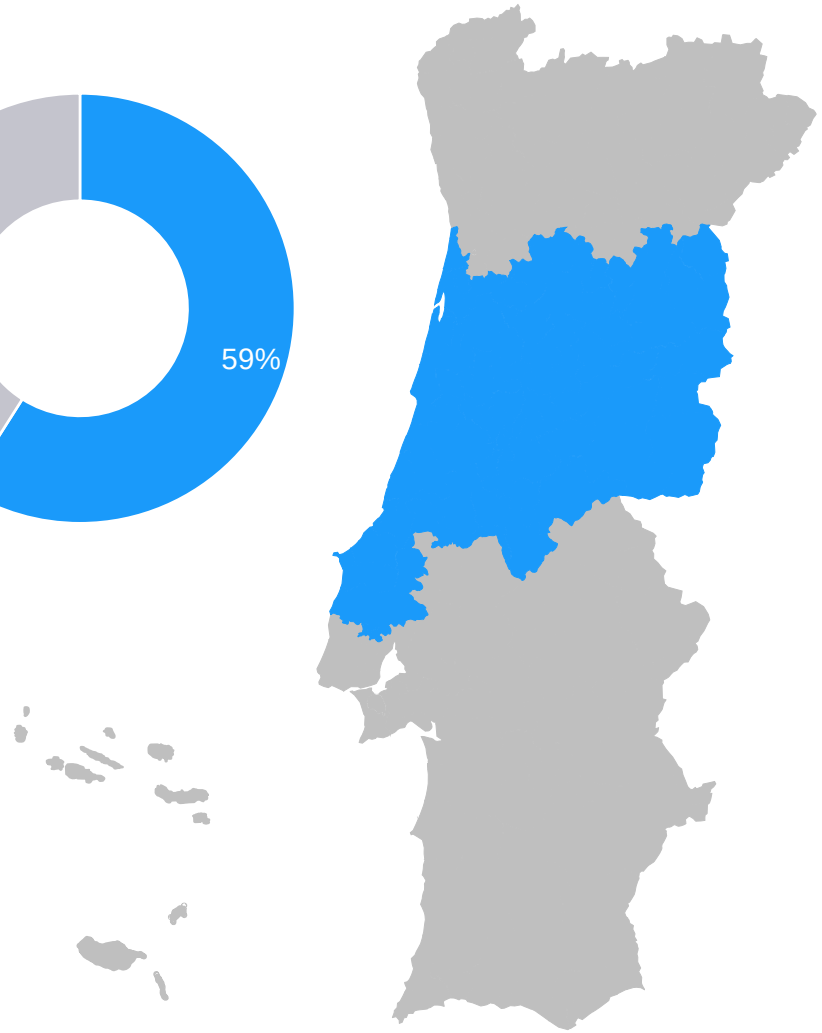
Impacto no VAB
715 M€

Impacto no Emprego
18 685 ETC

Impacto nas Remunerações
314 M€

Impacto na Receita Fiscal
196 M€





1. Footnote Excluíndo despesas de transporte aéreo :
Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE e Banco Portugal

O Aeroporto Humberto Delgado transportou cerca de 97% dos turistas que visitaram a AML, totalizando uma despesa de cerca de 3 985 milhões de euros

Nº Turistas Estrangeiros
5 812 milhares

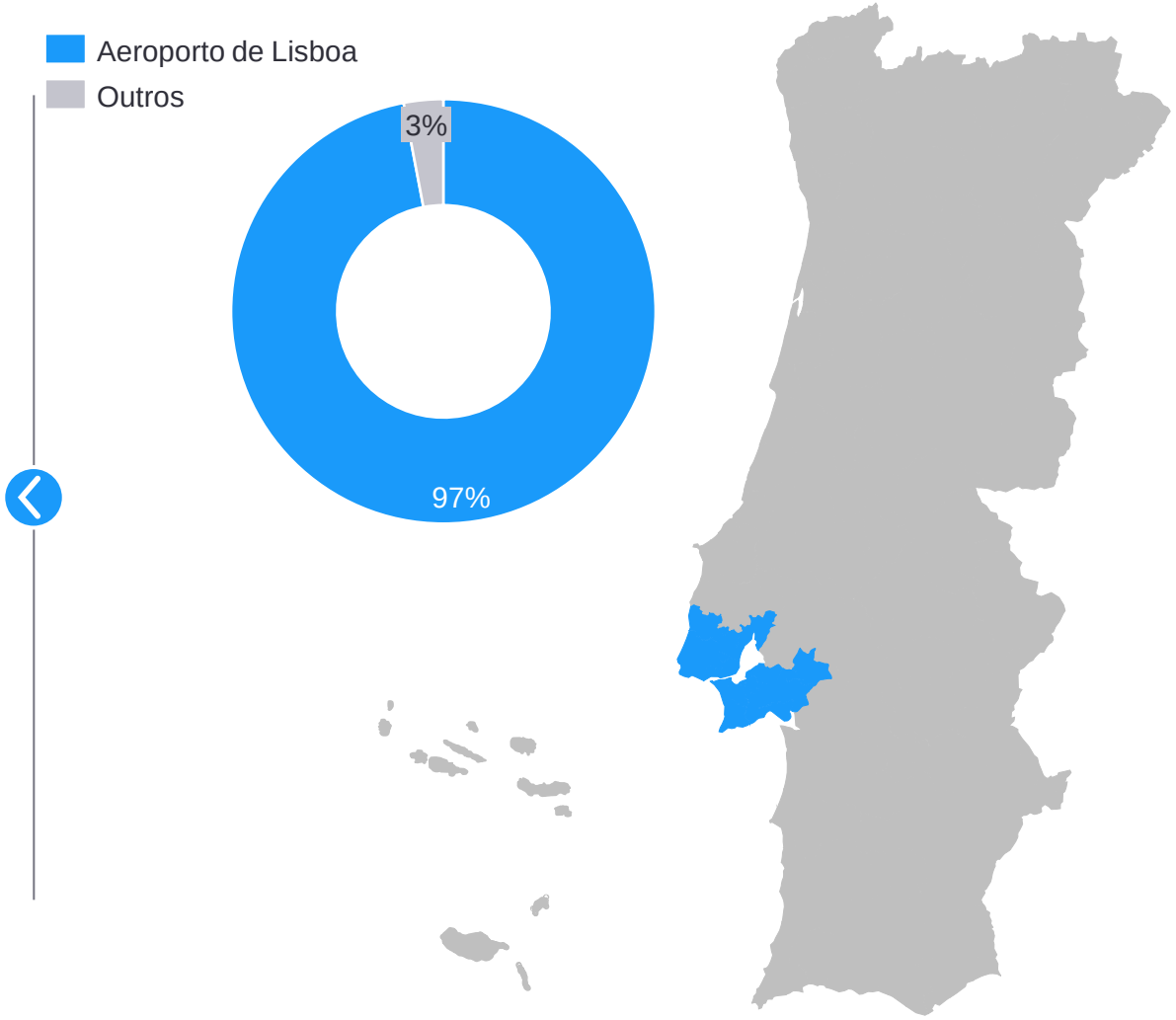
Despesa Estrangeiros[1]
3 985 226 M€

Impacto no VAB
5 485 M€

Impacto no Emprego
143 015 ETC

Impacto nas Remunerações
2 403 M€

Impacto na Receita Fiscal
1 513 M€



1. Footnote: Excluíndo despesas de transporte aéreo

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE e Banco Portugal

O Aeroporto Humberto Delgado transportou cerca de 71% dos turistas que visitaram o Alentejo, totalizando uma despesa de cerca de 216 milhões de euros

Nº Turistas Estrangeiros
389 milhares

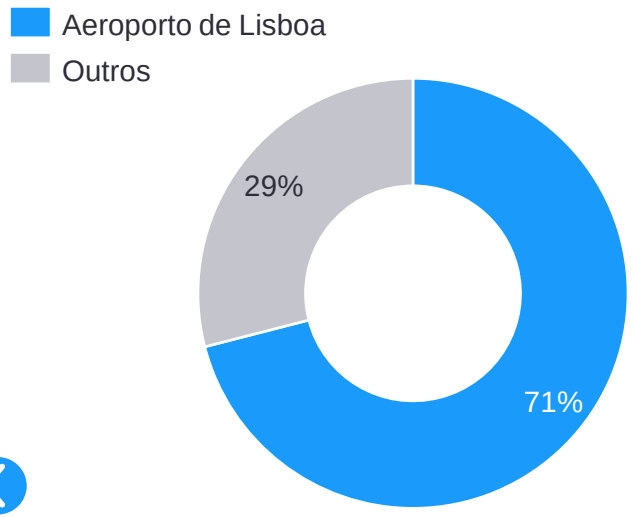
Despesa Estrangeiros[1]
216 M€

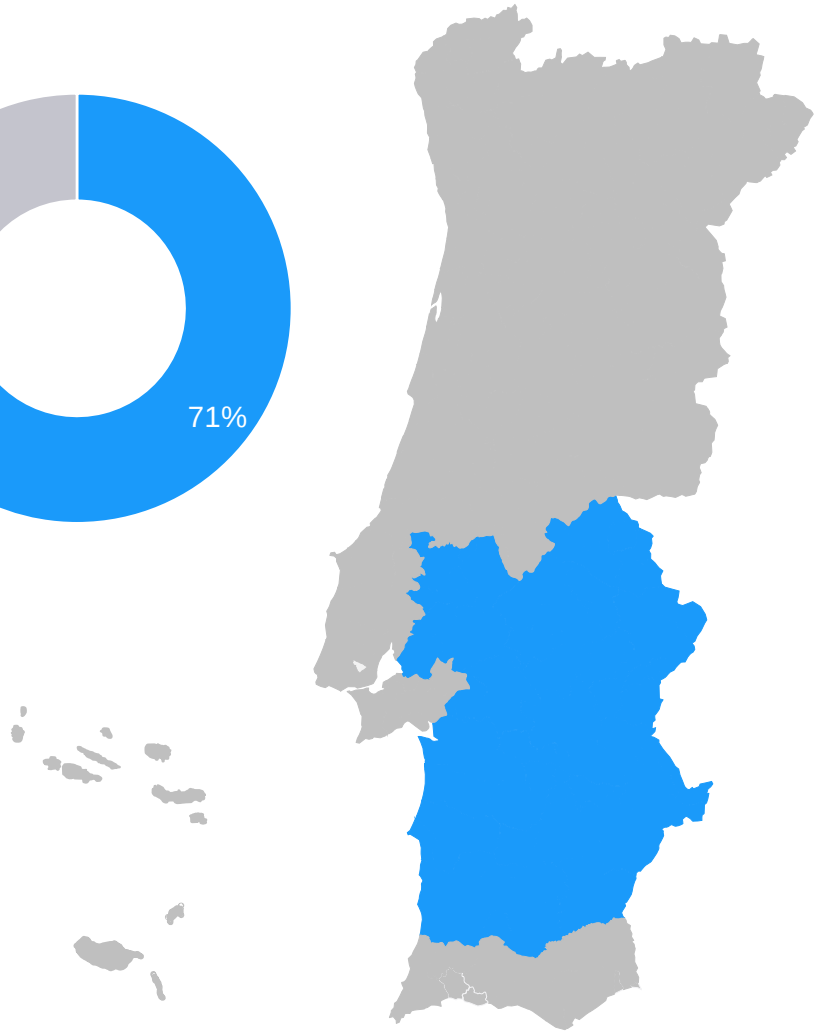
Impacto no VAB
296 M€

Impacto no Emprego
7 681 ETC

Impacto nas Remunerações
129 M€

Impacto na Receita Fiscal
80 M€





1. Footnote: Excluíndo despesas de transporte aéreo

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE e Banco Portugal

O Aeroporto Humberto Delgado transportou cerca de 11% dos turistas que visitaram o Algarve, totalizando uma despesa de cerca de 453 milhões de euros

Nº Turistas Estrangeiros
402 milhares

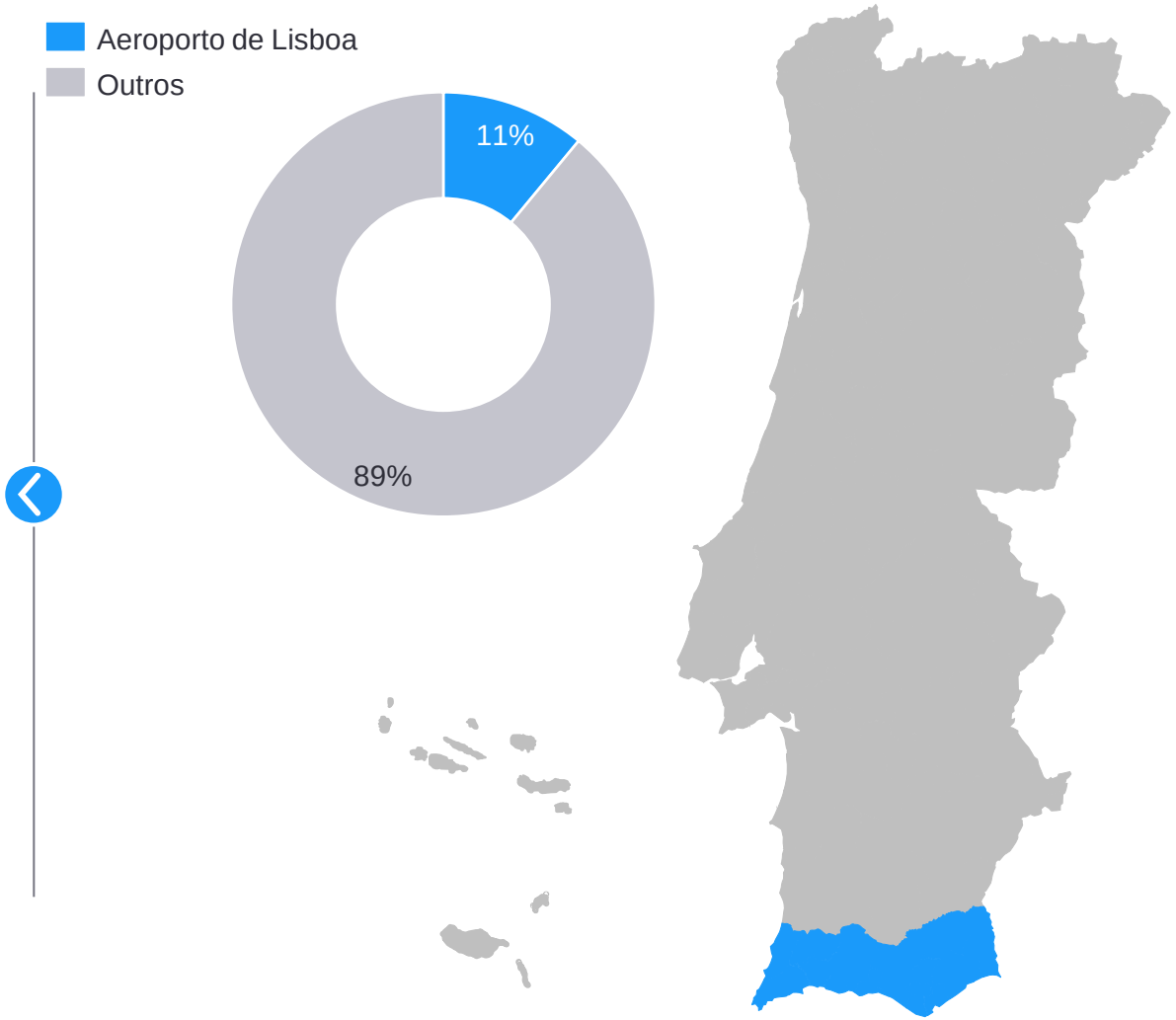
Despesa Estrangeiros[1]
453 M€

Impacto no VAB
628 M€

Impacto no Emprego
16 598 ETC

Impacto nas Remunerações
281 M€

Impacto na Receita Fiscal
173 M€



1. Footnote: Excluíndo despesas de transporte aéreo

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE e Banco Portugal

EY Parthenon

O Aeroporto Humberto Delgado transportou cerca de 54% dos turistas que visitaram os Açores, totalizando uma despesa de cerca de 191 milhões de euros

Nº Turistas Estrangeiros
205 milhares

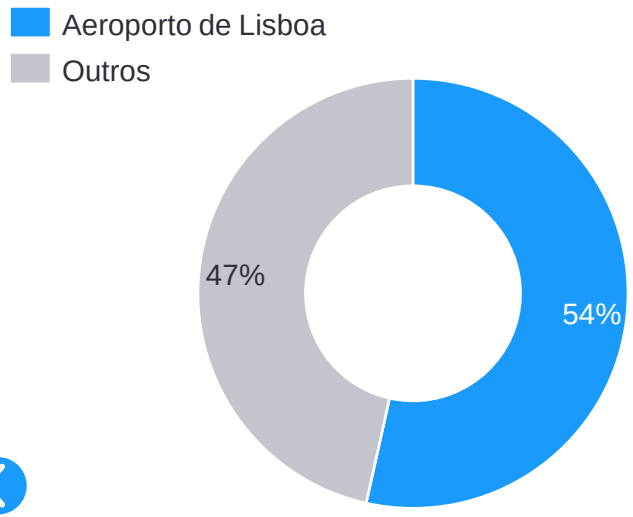
Despesa Estrangeiros[1]
191 M€

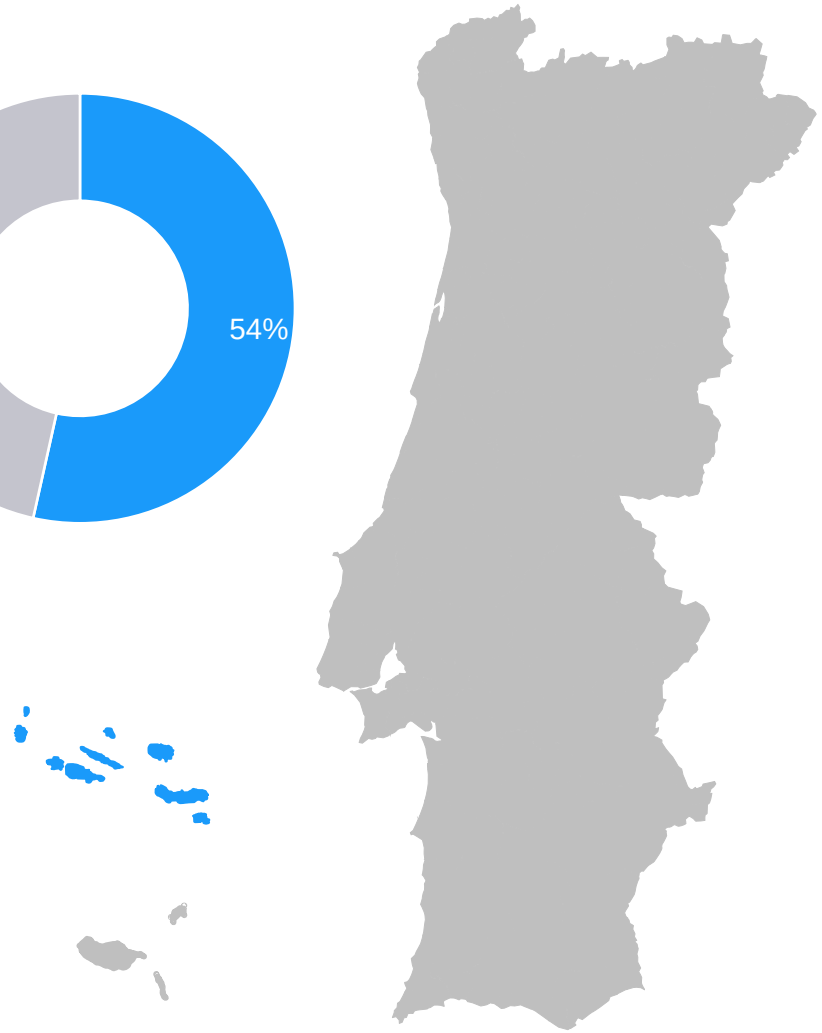
Impacto no VAB
263 M€

Impacto no Emprego
6 882 ETC

Impacto nas Remunerações
116 M€

Impacto na Receita Fiscal
72 M€





1. Footnote: Excluíndo despesas de transporte aéreo

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE e Banco Portugal

EY Parthenon

O Aeroporto Humberto Delgado transportou cerca de 25% dos turistas que visitaram a Madeira, totalizando uma despesa de cerca de 468 milhões de euros

Nº Turistas Estrangeiros
294 milhares

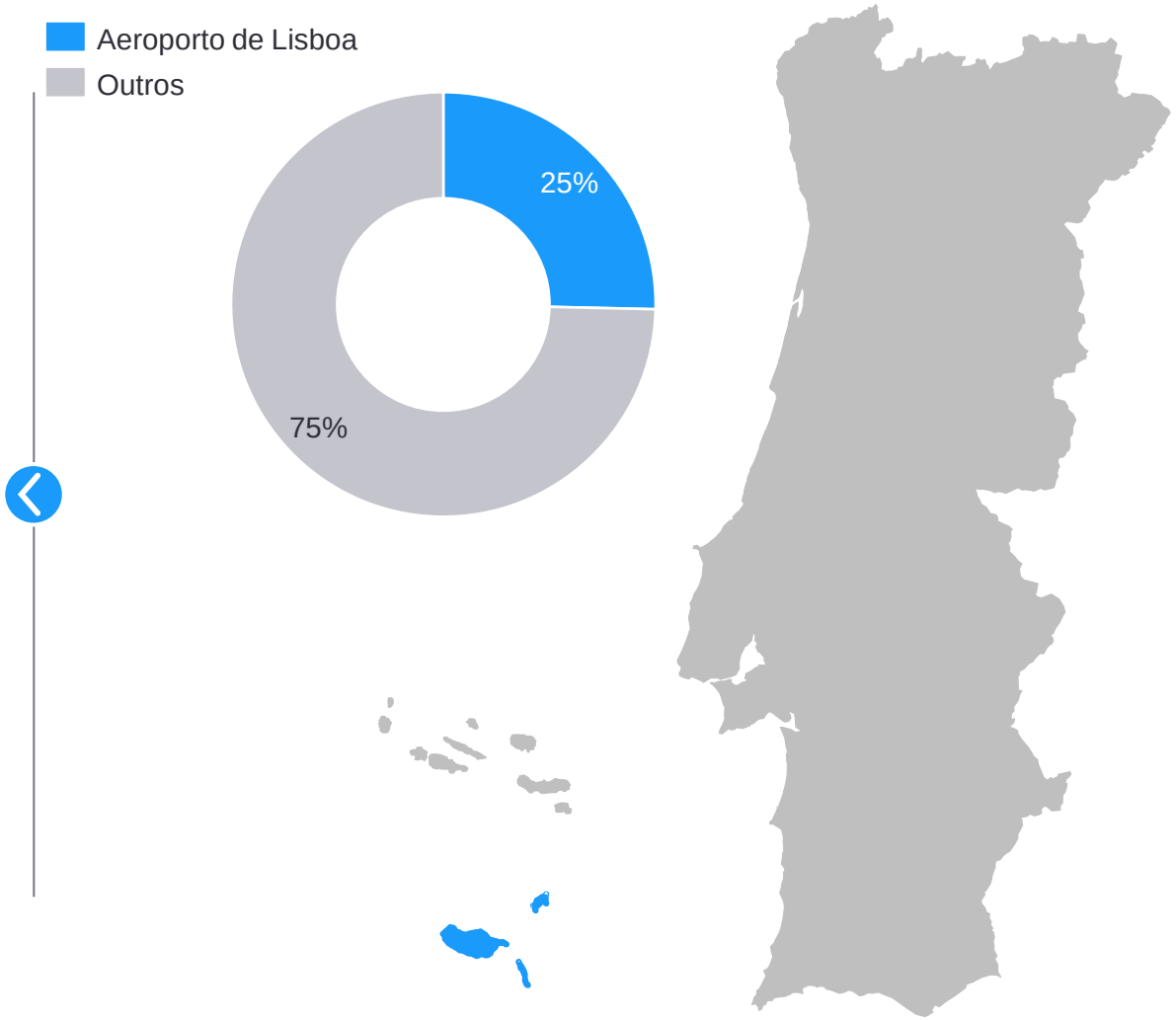
Despesa Estrangeiros[1]
468 M€

Impacto no VAB
650 M€

Impacto no Emprego
17 233 ETC

Impacto nas Remunerações
292 M€

Impacto na Receita Fiscal
181 M€



1. Footnote: Excluíndo despesas de transporte aéreo

Fonte: EY-Parthenon baseado em dados do INE e Banco Portugal

EY | Building a better working world

Sobre a EY

A EY tem como propósito construir um mundo melhor de negócios, ajudando a criar valor a longo prazo para os seus clientes, colaboradores e a sociedade, bem como a gerar confiança nos mercados.
Dotados de informação e de tecnologia, várias equipas da EY, em mais de 150 países, asseguram confiança através da auditoria e ajudam os seus clientes a crescer, transformar e operar.
Através de serviços de auditoria, consultoria, fiscalidade, transações, estratégia e serviços jurídicos, as equipas da EY pretendem colocar melhores perguntas para encontrar novas respostas para as complexas questões que o nosso mundo enfrenta hoje.

EY refere-se à organização global, e pode referir-se a uma ou mais firmas-membro da Ernst & Young Global Limited, cada uma das quais uma entidade juridicamente distinta. A Ernst & Young Global Limited, firma sedeada no Reino Unido, limitada por garantia, não presta serviços a clientes. Informações sobre como a EY recolhe e utiliza dados pessoais e uma descrição dos direitos que os titulares dos dados têm ao abrigo da legislação de proteção de dados estão disponíveis em ey.com/pt_pt/legal-and-privacy.
As firmas-membro da EY não prestam serviços jurídicos quando tal seja vedado pela legislação local. Para mais informação sobre a nossa organização, por favor visite ey.com.

Sobre a EY-Parthenon

As equipas da EY-Parthenon trabalham com os clientes para superar a complexidade, ajudando-os a repensar os seus ecossistemas, a reformular os seus portefólios e a reinventarem-se para um futuro melhor. Com conectividade e escala a nível global, as equipas da EY-Parthenon concentram-se na Estratégia Realizada - ajudando os CEOs a conceber e estruturar estratégias para melhor gerir os desafios, ao mesmo tempo que maximizam as oportunidades enquanto procuram formas de transformar os seus negócios. Da ideia à implementação, as equipas da EY-Parthenon ajudam as organizações a construir um mundo de negócios melhor, fomentando o valor a longo prazo. EY-Parthenon é uma marca sob a qual várias firmas-membro da EY em todo o mundo prestam serviços de consultoria estratégica. Para mais informações, por favor visite https://www.ey.com/pt_pt/strategy.

© 2022 Ernst & Young, S.A.

Todos os direitos reservados.

ey.com

CONFEDERAÇÃO DO TURISMO DE PORTUGAL

Cofinanciado por:

PO ISE PROGRAMA OPERACIONAL INCLUSÃO SOCIAL E EMPREGO

PORTUGAL 2020

UNIÃO EUROPEIA
Fundo Social Europeu