

A Alta Velocidade e o Turismo.

Estudo sobre o impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal
Janeiro de 2010

Caderno 2 de 4 – Relatório (Parte I)



Índice

Caderno 1 de 4 – Sumário executivo

Caderno 2 de 4 – Relatório (Parte I)

Caderno 3 de 4 – Relatório (Parte II)

Caderno 4 de 4 – Anexos

Índice

Caderno 1 de 4 – Sumário executivo

1. Sumário executivo

Caderno 2 de 4 – Relatório (Parte I)

1. Âmbito e metodologia 4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal 12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional 24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal 44

Caderno 3 de 4 – Relatório (Parte II)

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa
2. Análise de *benchmark* à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha
3. Análise de *benchmark* à rede de Alta Velocidade ferroviária em França
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional
5. Recomendações estratégicas

Caderno 4 de 4 – Anexos

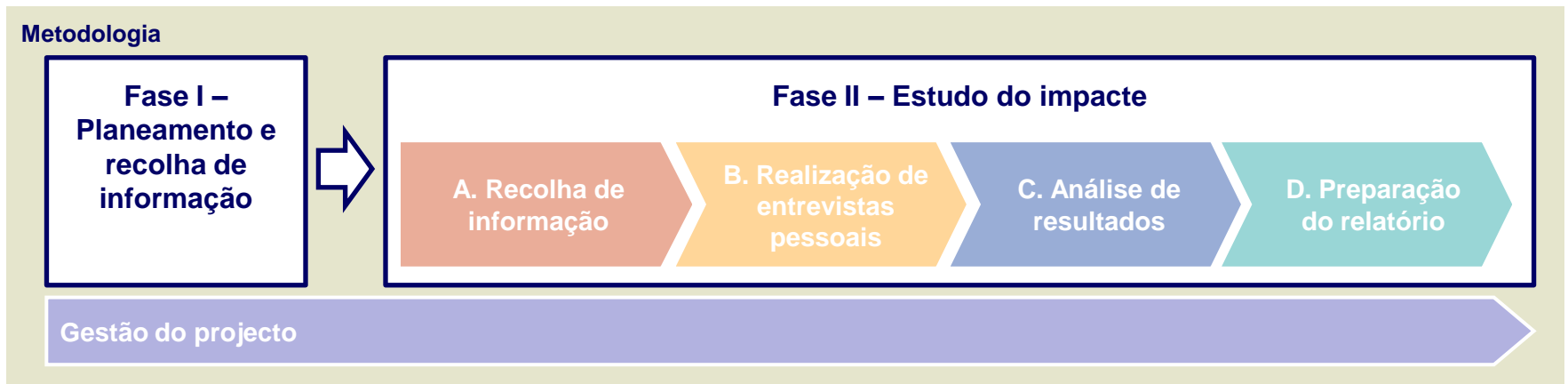
1. Anexo I – Breve caracterização do sistema de transportes nacional
2. Anexo II – Análise ao sector do turismo em Portugal
3. Anexo III – Estudos e artigos analisados
4. Anexo IV – Entrevistas realizadas
5. Anexo V – *Workshops*

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44

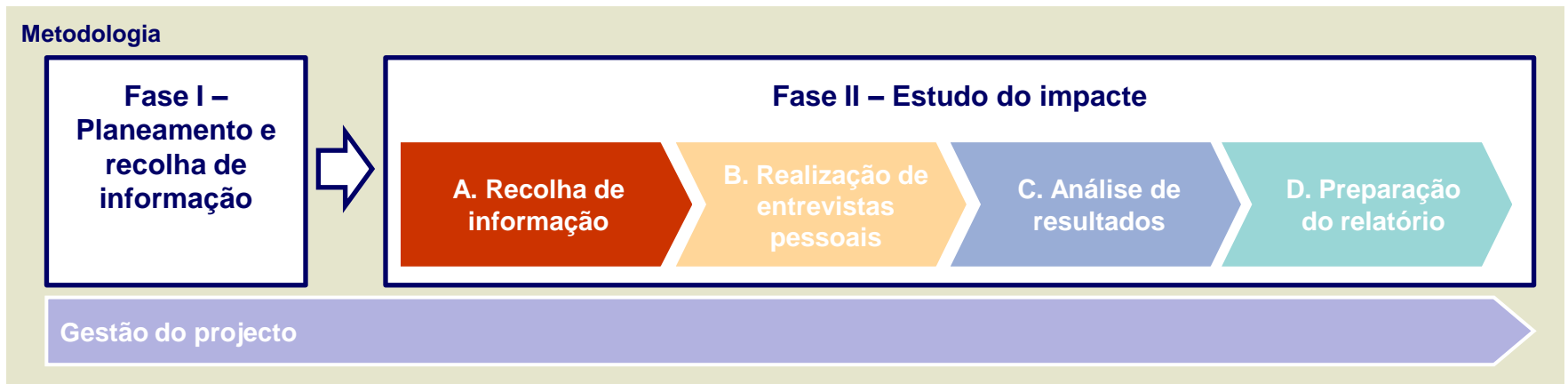
Âmbito e metodologia

- O presente documento visa analisar os reflexos do transporte ferroviário de Alta Velocidade no panorama turístico nacional, bem como potenciar a identificação de oportunidades e ameaças para os diferentes intervenientes da cadeia de valor do sector do turismo.
- Neste capítulo encontram-se descritas as actividades que caracterizam as diversas fases desenvolvidas para a realização deste documento.
- **Fase I – Planeamento e recolha de Informação:** Garantir o alinhamento de objectivos e as condições indispensáveis ao início e ao desenvolvimento do projecto nos prazos estabelecidos. Realização da reunião inicial de *kick-off*, na qual se procedeu à discussão e validação dos objectivos a atingir, da metodologia a adoptar e do programa de trabalhos a concretizar.
 - Principais actividades desenvolvidas:
 - Clarificação e validação dos objectivos do projecto e da respectiva metodologia a aplicar;
 - Garantia da plena integração da equipa de trabalho;
 - Apresentação da equipa de projecto e definição de canais de comunicação adequados que assegurem o perfeito fluxo de informação;
 - Definição do plano de trabalho detalhado e respectivo acompanhamento;
 - Definição e programação das reuniões a realizar;
 - Recolha de informação na posse da RAVE com interesse para o projecto.



Âmbito e metodologia

- **Fase II – Estudo do impacte:** Analisar o impacte que o desenvolvimento do projecto de Alta Velocidade ferroviária português poderá induzir no sector do turismo nacional. A abordagem metodológica preconizada para esta fase é composta por 4 macro-actividades, designadamente; A. Recolha de informação; B. Realização de entrevistas pessoais; C. Análise de resultados e D. Preparação do relatório.
- **A. Recolha de informação:**
 - Principais actividades desenvolvidas:
 - Identificação e validação dos *players* do sector do turismo e potenciais parceiros a contactar/ entrevistar;
 - Identificação e validação das entidades de referência a nível europeu no sector da Alta Velocidade ferroviária para a realização do estudo de *benchmark*;
 - *Desk research*: Análise à base de dados da Deloitte e a publicações e artigos de outras entidades e organismos que estudam o sector da Alta Velocidade, nomeadamente, no que concerne a boas práticas com impacte na área do turismo.



Âmbito e metodologia

- **B. Realização de entrevistas pessoais:**

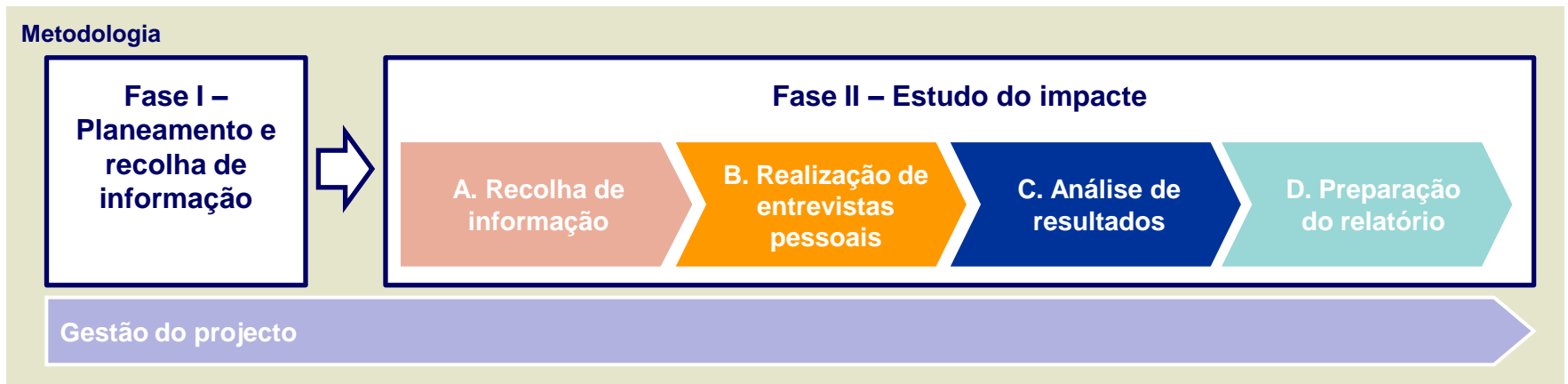
- Principais actividades desenvolvidas:

- Desenho e validação dos guiões das entrevistas;
- Realização de entrevistas com os *players* do sector do turismo e potenciais parceiros;
- Realização de reuniões com entidades de referência a nível europeu no sector da Alta Velocidade para a realização do estudo de *benchmark*.

- **C. Análise de resultados:**

- Principais actividades desenvolvidas:

- Tratamento e análise dos dados recolhidos nas entrevistas pessoais e nos *workshops*;
- Estudo de *benchmark*, resultante da análise do impacte da rede de Alta Velocidade em Espanha e França, em particular, nos eixos Madrid-Sevilla e Paris-Lyon-Marseille;
- Estudo de impacte que analise, entre outros, os vectores económico-sociais no panorama turístico nacional;
- Preparação de três *workshops* com agentes turísticos e do sector dos transportes;
- Tratamento e análise dos resultados obtidos nos *workshops* realizados;
- Preparação do relatório.



Âmbito e metodologia

- **D. Preparação do relatório:**

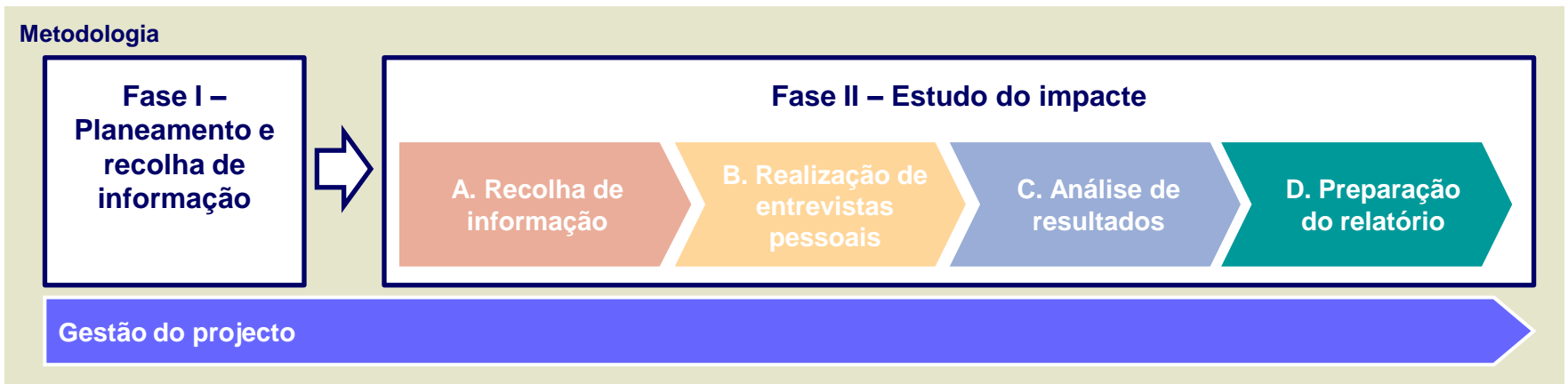
- Principais actividades desenvolvidas:

- Consolidação e estruturação, em formato de relatório, da informação resultante das fases anteriores;
- Apresentação e conclusão do relatório de projecto.

- **Gestão do projecto:** Fase transversal a todo o período de trabalho, visa garantir que o mesmo decorrerá de acordo com o planeado, minimizando riscos, atrasos e ineficiências, ao mesmo tempo assegurando a correcta e atempada comunicação entre os interlocutores envolvidos ao longo das diferentes fases.

- Principais actividades desenvolvidas:

- Gestão e articulação dos interlocutores em cada fase ao longo do projecto;
- Envolvimento dos recursos necessários para a realização do projecto;
- Previsão de situações de risco quer ao nível do cumprimento de prazos, quer em termos da produção de conteúdos;
- Monitorização do cumprimento de objectivos e prazos;
- Articulação de planos de trabalho, assegurando interdependências, produtividade e disponibilidade de meios e recursos;
- Comunicação frequente do progresso das actividades; e
- Condução de reuniões de progresso.



Âmbito e metodologia

- Ao longo do projecto foram realizados diversos pontos de situação com o cliente, sendo que o *output* final, consiste num relatório composto por 4 cadernos, de acordo com o seguinte índice:

Caderno 1 de 4 – Sumário executivo

1. Sumário executivo

Caderno 2 de 4 – Relatório (Parte I)

1. Âmbito e metodologia
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional
4. Análise ao sector do turismo em Portugal

Caderno 3 de 4 – Relatório (Parte II)

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa
2. Análise de *benchmark* à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha
3. Análise de *benchmark* à rede de Alta Velocidade ferroviária em França
4. Análise à resposta do sector turístico nacional à introdução da Alta Velocidade ferroviária em Portugal
5. Recomendações estratégicas

Caderno 4 de 4 – Anexos

1. Anexo I – Breve caracterização do sistema de transportes nacional
2. Anexo II – Análise ao sector do turismo em Portugal
3. Anexo III – Estudos e artigos analisados
4. Anexo IV – Entrevistas realizadas
5. Anexo V – *Workshops*

Âmbito e metodologia

- Principais actividades

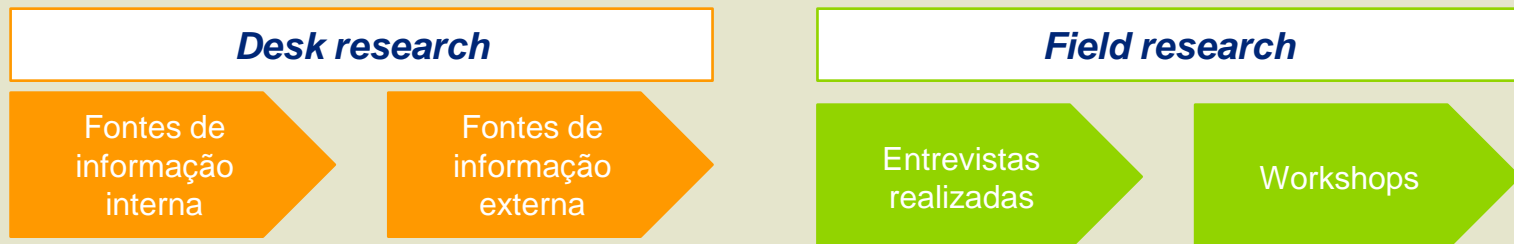
- **Desk research:**

- **Fontes de informação internas:** base de dados da Deloitte.
 - **Fontes de informação externas:** séries estatísticas disponíveis a nível nacional e internacional e estudos de outras empresas e organismos que analisam o sector turístico e o sector da Alta Velocidade ferroviária. Paralelamente, recorreu-se também à análise de um conjunto de estudos de entidades nacionais e internacionais relativos ao impacte da Alta Velocidade ferroviária no sector turístico.

- **Field research:**

- Entrevistas realizadas a entidades públicas e privadas do sector turístico e do sector dos transportes.
 - *Workshops* realizados com os principais *players* da cadeia de valor do turismo e do sector dos transportes.

Metodologia



Âmbito e metodologia

- Principais resultados:

Caderno 1 de 4 – Sumário executivo

- Caderno síntese dos capítulos apresentados ao longo do relatório. Este documento apresenta os principais *key findings* a reter do projecto.

Caderno 2 de 4 – Relatório (Parte I)

- Caderno de enquadramento que visa analisar o projecto português de Alta Velocidade ferroviária e o actual sistema de transportes nacionais, fazer uma análise comparativa entre os diferentes modos de transporte e avaliar o desempenho e evolução do sector turístico nacional.
- Metodologia:
 - **Desk research:** fontes de informação internas e externas à Deloitte.

Caderno 3 de 4 – Relatório (Parte II)

- Caderno de *benchmark*. Neste caderno pretende-se analisar o transporte ferroviário de Alta Velocidade em Espanha e França, comparando a actividade nestes destinos com o projecto português de Alta Velocidade ferroviária. Os principais objectivos são documentar a evolução do sector turístico em Espanha e França, avaliar as principais acções de resposta dos agentes do sector turístico destes destinos face às alterações introduzidas com a Alta Velocidade e avaliar os impactes positivos e negativos de externalidade da Alta Velocidade no turismo.
- Metodologia:
 - **Desk research:** fontes de informação internas e externas à Deloitte.
 - **Field research:** entrevistas realizadas a entidades públicas e privadas do sector turístico e do sector dos transportes e *workshops* realizados com os principais *players* da cadeia de valor do turismo e do sector dos transportes.

Caderno 4 de 4 – Anexos

- Caderno de anexo e suporte ao relatório.

Índice

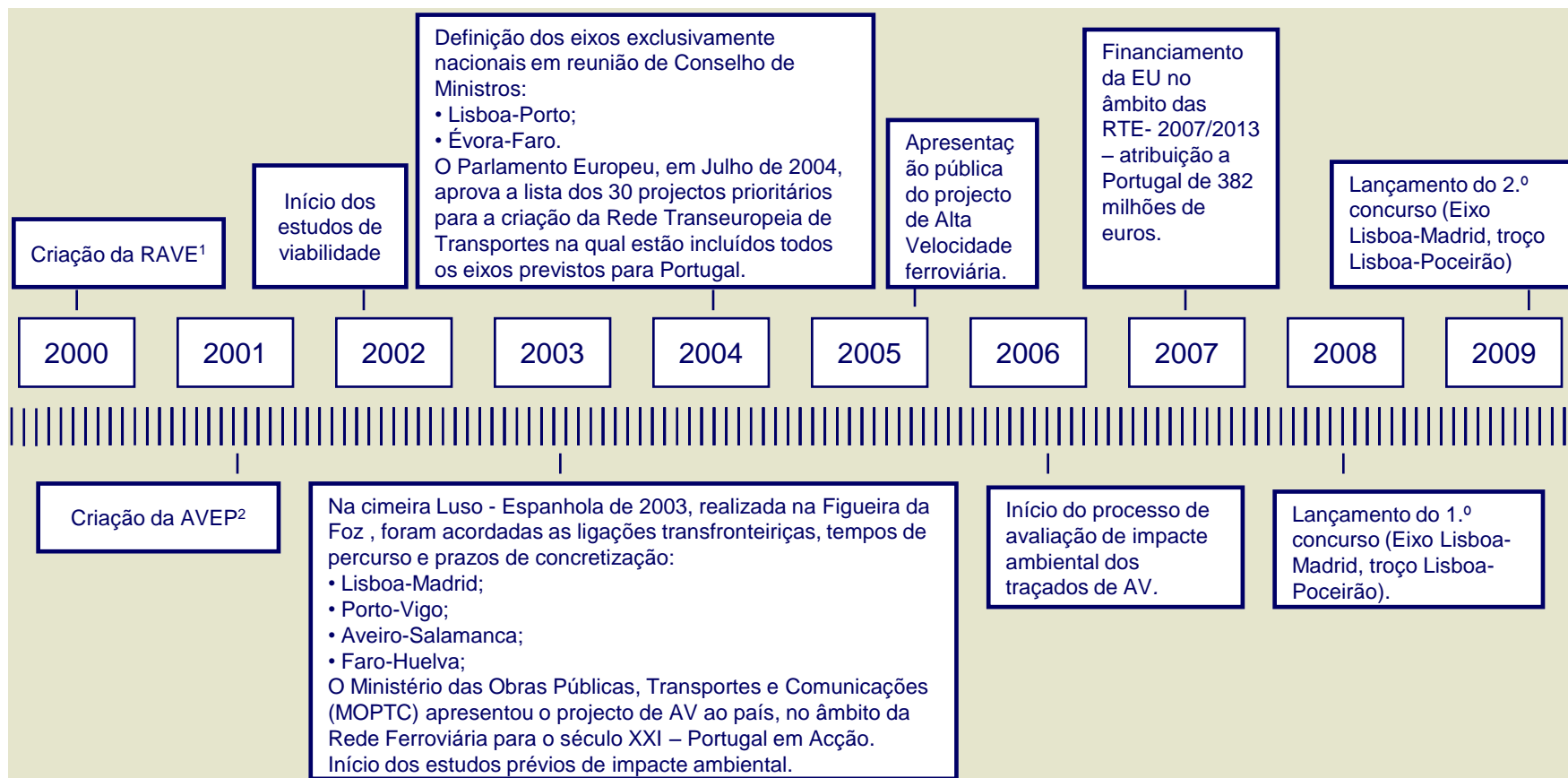
1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
I. Sinopse histórica	
II. Apresentação do projecto	
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44

Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

Sinopse histórica

Evolução do projecto de Alta Velocidade (AV) ferroviária em Portugal

- O esquema abaixo apresenta um breve resumo da evolução do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal.



¹ Entidade responsável em Portugal pelo estudo e construção das linhas de Alta Velocidade ferroviária.

² Alta Velocidade Espanha-Portugal – Agrupamento Europeu de Interesse Económico (A.E.I.E.) fundado pela ADIF (entidade responsável em Espanha pela construção e gestão das linhas de Alta Velocidade em Espanha) e pela RAVE com o objectivo de realizar os estudos necessários às ligações Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto e Porto -Vigo .

Fonte: MOPTC; Análise: Deloitte.

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
I. Sinopse histórica	
II. Apresentação do projecto	
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44

Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

Apresentação do projecto

Objectivos da Alta Velocidade ferroviária e corredores previstos

- De acordo com a RAVE, os principais objectivos da rede de Alta Velocidade ferroviária em Portugal são:
 - Reforçar a integração de Portugal no espaço ibérico e europeu;
 - Acelerar o desenvolvimento económico e tecnológico nacional e também a nível regional, potenciando a criação de emprego;
 - Promover um sistema de transportes moderno, sustentável e eficiente;
 - Aumentar a mobilidade e incrementar a competitividade dos sistemas portuário, aeroportuário e logístico;
 - Contribuir para uma melhor distribuição modal, para passageiros e mercadorias, alterando a actual hegemonia rodoviária;
 - Promover a Fachada Atlântica como eixo competitivo à escala europeia.
- Genericamente, a rede será composta por um Corredor Litoral entre a Galiza e Lisboa que se articula com as restantes ligações: uma a norte em direcção a Salamanca-Bordéus (Ramo Atlântico) e outra a Sul, em direcção a Évora-Elvas-Badajoz-Madrid-Barcelona-Marselha (Ramo Mediterrânico) tendo ainda prevista a ligação, a partir de Évora, a Faro-Huelva.

Mapa do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal



Legenda:

- Principais Portos
- Principais Aeroportos
- Plataformas Logísticas
- Rede Ferroviária Convencional

Fonte: RAVE; Análise: Deloitte

Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

Apresentação do projecto

Eixos previstos no âmbito do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal

- Em Portugal, a rede de Alta Velocidade ferroviária será constituída por cinco eixos principais, nomeadamente, um eixo nacional que ligará Lisboa e Porto, e quatro transfronteiriços, designadamente, os eixos Lisboa-Madrid, Porto-Vigo, Évora-Faro-Huelva e Aveiro-Salamanca. Quando estes eixos estiverem concluídos, estarão em operação cerca de 1.000 km de linhas de alta velocidade.
- Nas Cimeiras Luso-Espanholas, realizadas entre 2003 e 2006, foram acordados os pontos de conexão das redes de Alta Velocidade entre os dois países e dados os passos de consolidação e acerto gradual das prioridades e calendários.
- Desta forma, até ao ano de 2015 deverão estar em funcionamento os seguintes eixos, considerados prioritários:
 - Lisboa-Madrid (2013);
 - Porto-Vigo (2013), apenas a 1ª fase Braga-Vigo;
 - Lisboa-Porto (2015).

Eixos prioritários



Fonte: RAVE; Análise: Deloitte

Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

Apresentação do projecto

Eixos previstos no âmbito do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal (cont.)

- O eixo Lisboa-Porto será não só aquele com maior extensão no território nacional (297 km), mas também o que receberá um maior volume de investimento (4,5 mil milhões de euros). Quando concluído este eixo deverá dispor de 6 estações (Lisboa, Oeste, Leiria, Coimbra, Aveiro e Porto) e será percorrido em 1h15m (viagem directa).
- As ligações entre Évora-Faro-Huelva e Aveiro-Salamanca encontram-se ainda em fase de estudo pelo que a informação disponível sobre estes eixos é ainda incipiente e, eventualmente, sujeita a alterações.

Quadro resumo do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal – Eixos previstos

	Lisboa-Porto	Lisboa-Madrid ¹	Porto-Vigo	Évora-Faro-Huelva	Aveiro-Salamanca
Tipo de tráfego	Passageiros	Misto	Misto	N.d.	Misto
Duração da viagem (directa)	1h15	2h45	1h00	N.d.	N.d.
Velocidade do projecto	300 km/h	350 km/h	250 km/h	N.d.	250 km/h
Extensão total	297 km	644 km	145 km (1. ^a e 2. ^a Fase)	N.d.	298 km
Extensão em Portugal	297 km	203 km (incluindo 13 km da TTT ²)	115 km (1. ^a e 2. ^a Fase)	N.d.	N.d.
Investimento	4.500 M€	2.400 M€ (AV) + 240 M€ (convencional)	845 M€ (1. ^a Fase); 1.400 M€ (Total)	N.d.	2.290 M€
Estações	Lisboa, Oeste, Leiria, Coimbra, Aveiro e Porto	Lisboa, Évora, e Elvas/Badajoz (Caia)	Porto, Braga e Valença (1. ^a Fase)	N.d.	Viseu e Guarda (em estudo)
Início da exploração	2015	2013	2013 (1. ^a Fase)	N.d.	N.d.

¹ Alta Velocidade e linha convencional entre Évora e Caia, incluindo a Terceira Travessia sobre o Tejo (TTT);

² Terceira Travessia sobre o Tejo;

N.d. – Não disponível;

Fonte: MOPTC; RAVE; Análise: Deloitte

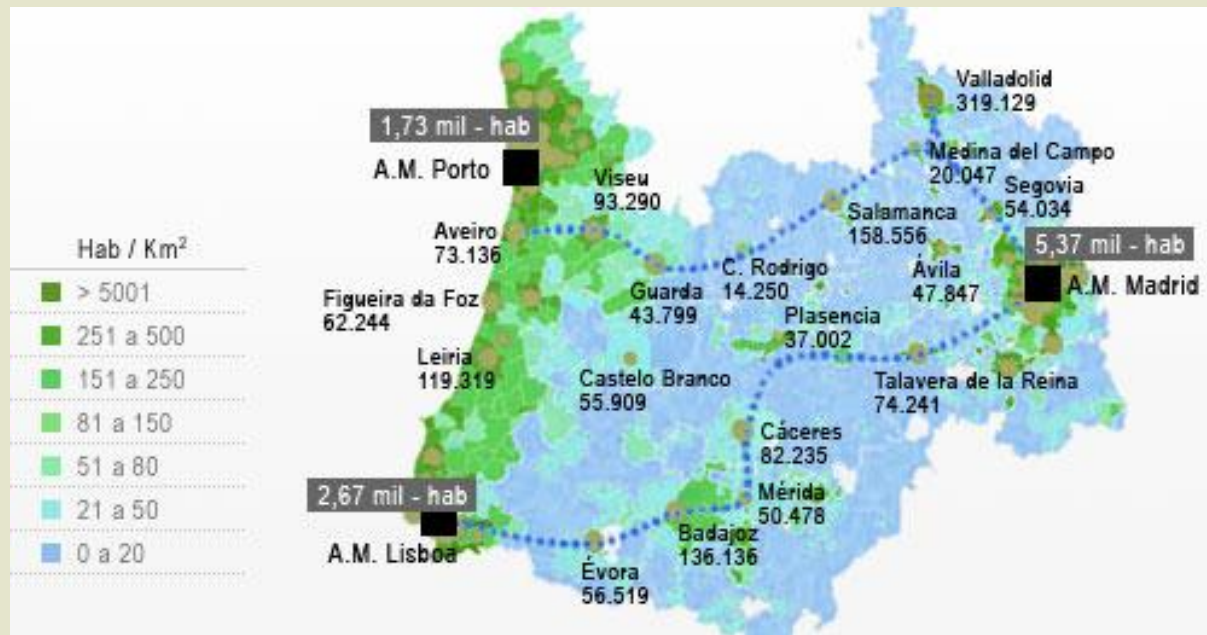
Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

Apresentação do projecto

Área de influência do projecto de Alta Velocidade ferroviária

- A população total da área abrangida pelas ligações de Alta Velocidade Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Aveiro-Salamanca (Porto-Madrid), ascendia em 2001, a 17,1 milhões de habitantes.
- As cidades de Lisboa, Porto e Madrid representam 57% da população total (9,8 milhões de habitantes).
- Entre 1971 e 2001, o crescimento populacional nesta região foi de 25%, tendo aumentado de 13,7 milhões de habitantes em 1971 para 17,1 milhões de habitantes em 2001. Este crescimento registou-se essencialmente nas áreas metropolitanas supracitadas.

População residente entre Lisboa, Porto e Madrid (2001; habitantes)



Fonte: RAVE; Análise: Deloitte

Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

Apresentação do projecto

Projecções de procura e mobilidade – Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid, Porto-Vigo e Aveiro-Salamanca (Porto-Madrid)

- Em 2003, estima-se que o número de passageiros transportados, nos diversos modos de transporte (aéreo, rodoviário e ferroviário), nos diferentes eixos definidos para o projecto de Alta Velocidade tenha sido de:
 - Lisboa-Madrid: 23,9 milhões de passageiros;
 - Porto-Vigo: 19,9 milhões de passageiros;
 - Lisboa-Porto: 45,8 milhões de passageiros;
 - Aveiro-Salamanca: 29,4 milhões de passageiros.

Tráfego de passageiros nos eixos prioritários nos diversos modos de transporte (2003; milhões)



Fonte: RAVE; Análise: Deloitte

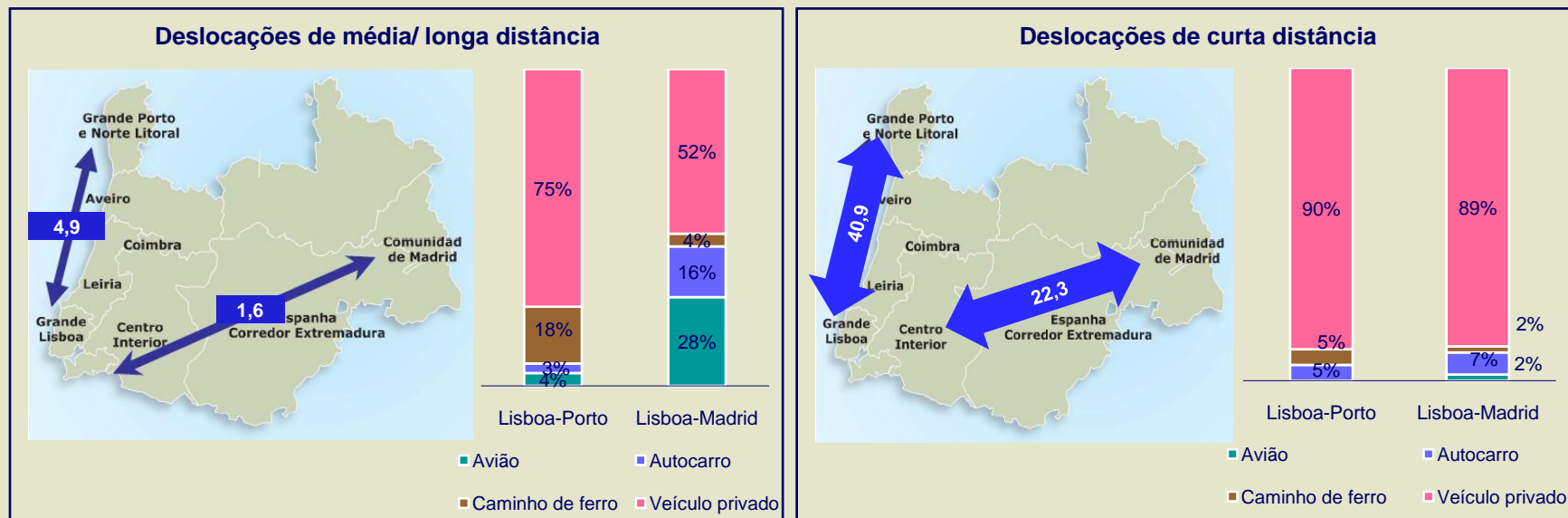
Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

Apresentação do projecto

Projecções de procura e mobilidade – Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid, Porto-Vigo e Aveiro-Salamanca (Porto-Madrid)

- Estima-se que, em 2003, cerca de 4,9 milhões de passageiros realizaram deslocações de média/ longa distância no corredor Lisboa-Porto, sendo a utilização do veículo privado predominante neste eixo (75% do total dos passageiros). O transporte ferroviário surge como segundo modo de transporte mais utilizado, sendo responsável por 18% do total de deslocações.
- Entre Lisboa e Madrid o veículo privado assume igualmente predominância, ainda que com menor representatividade (52%). As estimativas são de que, em 2003, 1,6 milhões de passageiros tenham circulado neste eixo em deslocações de média/ longa distância.
- Em relação às deslocações de curta distância, viajaram, em 2003, 40,9 milhões de passageiros no corredor Lisboa-Porto e 22,3 milhões no corredor Lisboa-Madrid. O veículo privado é mais uma vez, nos dois casos, o modo de transporte mais utilizado (90% e 89% respectivamente).

Tráfego de passageiros nos eixos prioritários nos diversos modos de transporte por tipo de deslocação (2003; milhões)



Fonte: RAVE; Análise: Deloitte

Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

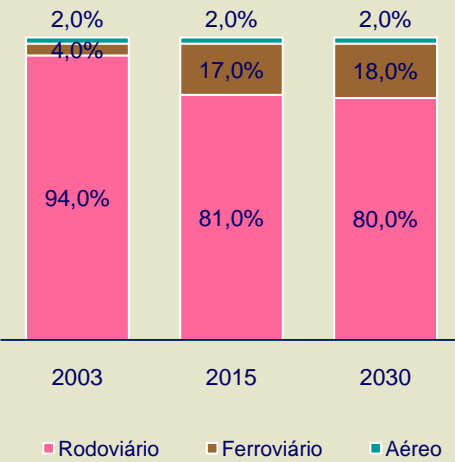
Apresentação do projecto

Projeções de procura e mobilidade – Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid, Porto-Vigo e Aveiro-Salamanca (Porto-Madrid)

- No futuro, estima-se que a quota de mercado do transporte ferroviário nas deslocações entre Lisboa e Porto e Lisboa e Madrid aumente de 4% em 2003 para 18% em 2030, como reflexo da implementação do transporte ferroviário de Alta Velocidade.
- De acordo com a RAVE, em 2015, circularão cerca de 124,4 milhões de passageiros nos corredores servidos pela rede de Alta Velocidade. Destes passageiros, 16,7 milhões optarão por viajar em comboios de Alta Velocidade. Em 2030, por sua vez, estima-se que o número de passageiros em Alta Velocidade entre as mesmas regiões venha a aumentar para 22,8 milhões de passageiros num universo de 165,3 milhões de passageiros.

Quotas de mercado – Deslocações média/ longa distância

(2003-2030; Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid)



Fonte: MOPTC; RAVE; Análise: Deloitte

Projeções de tráfego de passageiros de AV em 2030

(milhões de passageiros; Porto-Vigo, Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid)



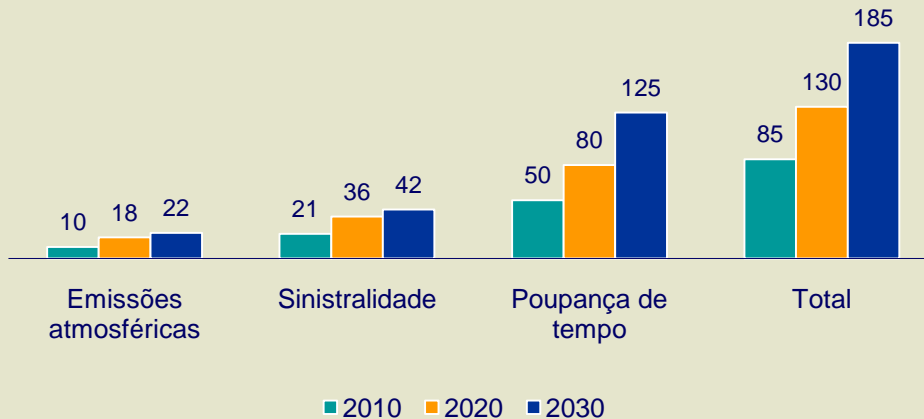
Breve caracterização do projecto de AV ferroviária em Portugal

Apresentação do projecto

Impacte socio-ambiental do projecto de Alta Velocidade ferroviária – Lisboa-Porto

- De acordo com a RAVE, o eixo de Alta Velocidade Lisboa-Porto, deverá transferir da rodovia para o caminho-de-ferro cerca de 3,5 milhões de passageiros.
- Para além dos benefícios associados ao transporte de passageiros, a rede de Alta Velocidade deverá gerar diversas externalidades positivas, nomeadamente, ao nível da diminuição das emissões atmosféricas poluentes (pela redução do consumo de combustíveis fósseis), do decréscimo da sinistralidade rodoviária e da redução da poluição sonora, entre outros.
- Em 2030, estima-se que as externalidades geradas pelo projecto de Alta Velocidade no eixo Lisboa-Porto apresentem um valor aproximado de 180 milhões de euros.

Evolução das externalidades previstas no eixo Lisboa-Porto
(2010-2030; milhões de euros)



Fonte: MOPTC; Análise: Deloitte

Índice

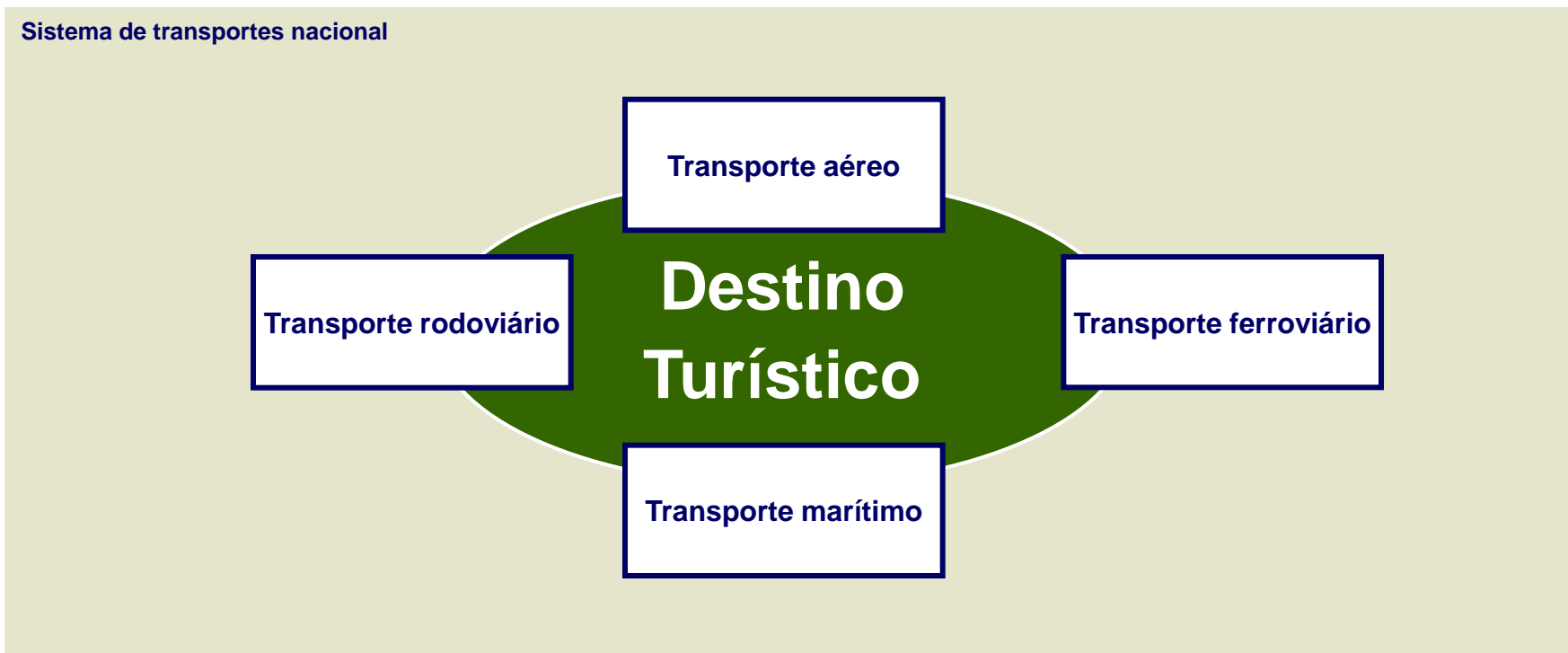
1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
I. Enquadramento	
II. Análise comparativa do projecto de Alta Velocidade ferroviária com outros meios de transporte	
III. <i>Key findings</i>	
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Enquadramento

Enquadramento

- A existência de infra-estruturas de transportes, de estações inter-modais e de acessibilidades que possibilitem, por um lado, a chegada por diversas vias de fluxos de turistas e, por outro, que promovam a sua distribuição pelas regiões envolventes é, hoje, crítica para o sucesso de qualquer destino turístico.
- Neste sentido, em anexo apresenta-se uma breve caracterização das infra-estruturas aeroportuárias, rodoviárias, ferroviárias e marítimas que coexistem em Portugal, colocando particular enfoque nas infra-estruturas existentes nas regiões servidas pelo projecto de alta velocidade.



Índice

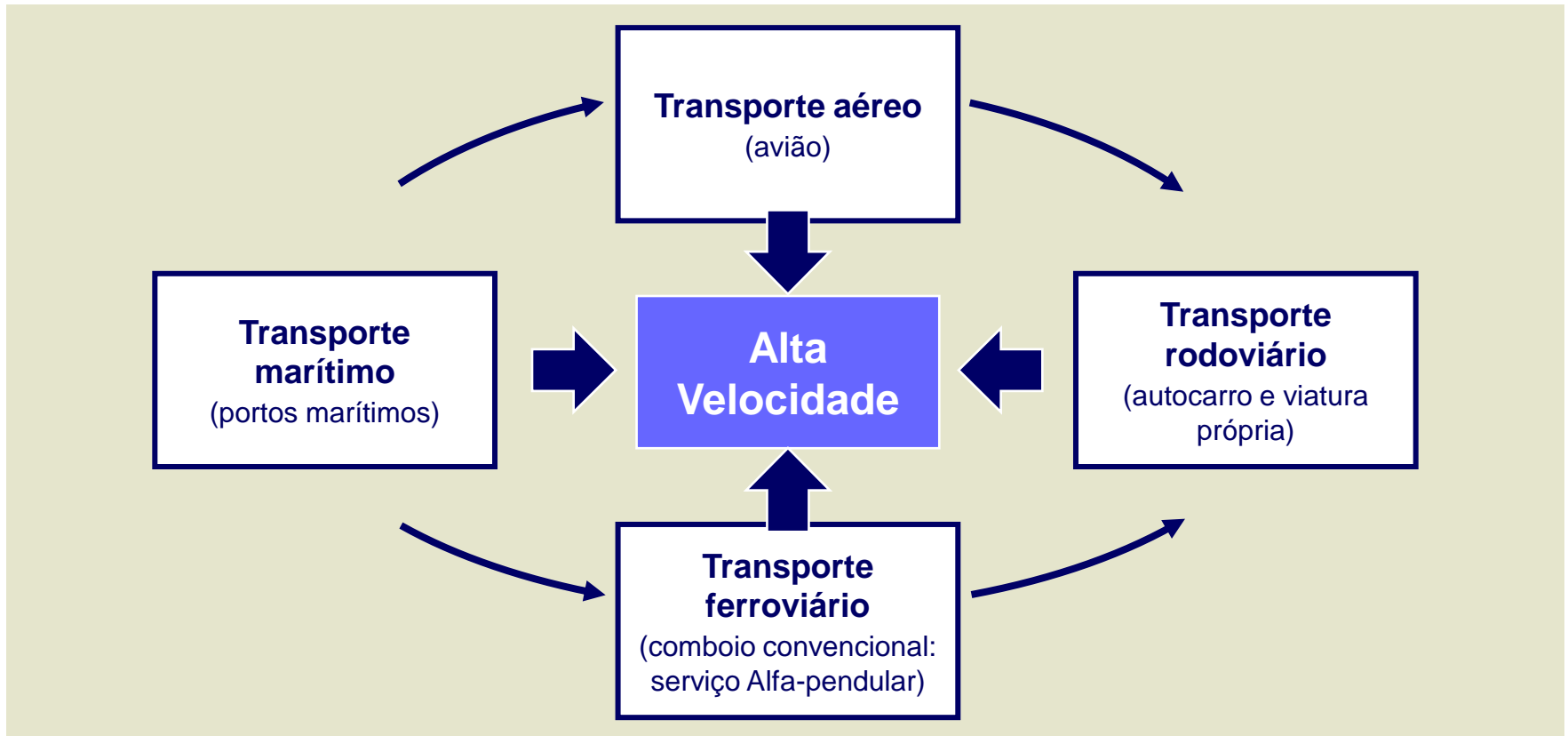
1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
I. Enquadramento	
II. Análise comparativa do projecto de Alta Velocidade ferroviária com outros meios de transporte	
III. <i>Key findings</i>	
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Enquadramento

- O capítulo que se segue tem como objectivo comparar o projecto de Alta Velocidade projectado para Portugal com os restantes modos de transporte (transportes aéreo, rodoviário, ferroviário convencional e marítimo) e avaliar a articulação entre estes.
- Face ao transporte aéreo, rodoviário e ferroviário será realizada uma análise comparativa no que se refere ao nível do tempo de percurso das viagens, do preço e da interoperabilidade entre sistemas de transporte. Relativamente ao transporte marítimo será apenas realizada uma análise interoperacional.



Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Pontos fortes e pontos fracos dos diferentes modos de transporte

- A análise que se segue tem como objectivo comparar a Alta Velocidade ferroviária com diferentes modos de transporte (transportes aéreo, rodoviário e ferroviário convencional) e avaliar qualitativamente os principais pontos fortes e fracos relativamente a cada modo de transporte.

+ Comboio convencional -		+ Avião -	
<ul style="list-style-type: none"> Segurança; Conforto; Frequência; Eficiência energética; Preço; <i>Eco-friendly</i>; Transporte ponto-a-ponto com paragens intermédias. 	<ul style="list-style-type: none"> Necessidade de transbordo Limitação de inter-face com outros meios de transporte e com a rede europeia ferroviária; Horários. 	<ul style="list-style-type: none"> Segurança; Conforto; Rapidez. 	<ul style="list-style-type: none"> Preço; Procedimentos de embarque e desembarque; Aeroportos periféricos; Necessidade de transbordo; Frequência e pontualidade; Transporte ponto-a-ponto. Limitação de inter-face com outros meios de transporte.
+ Alta Velocidade -			
<ul style="list-style-type: none"> Pontualidade; Rapidez; <i>Eco-friendly</i>; Frequência; Segurança; Conforto; 	<ul style="list-style-type: none"> Eficiência e sustentabilidade energética; Transporte ponto-a-ponto com paragens intermédias. 	<ul style="list-style-type: none"> Preço; Facilidade e necessidade de transbordo; Limitação de inter-face com outros meios de transporte. 	
<ul style="list-style-type: none"> Conforto; Flexibilidade; Transporte ponto-a-ponto; Preço. 	<ul style="list-style-type: none"> Impacte ambiental; Segurança; Conforto; Sujeito ao tráfego. 	<ul style="list-style-type: none"> Transporte ponto-a-ponto com paragens intermédias. Preço. 	<ul style="list-style-type: none"> Segurança; Sujeito ao tráfego rodoviário; Necessidade de transbordo; Frequência; Limitação de inter-face com outros meios de transporte.
+ Automóvel -		+ Autocarro -	

Análise: Deloitte

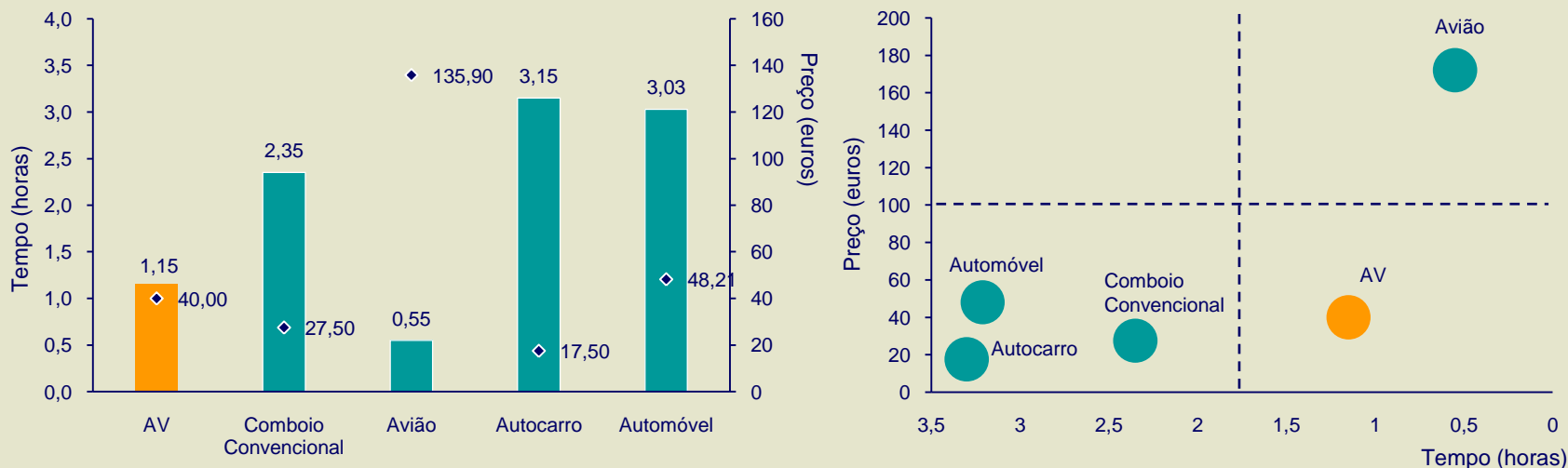
Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Eixo Lisboa-Porto

- Comparando a Alta Velocidade com os restantes modos de transporte no percurso Lisboa-Porto (viagem de ida), verifica-se que a AV é o segundo modo de transporte mais rápido, sendo apenas ultrapassada pelo avião, que faz o percurso em apenas 55 minutos contra os 75 min (1h15m) da AV. Os modos de transporte mais dispendiosos são o avião e o automóvel, sendo que a AV aparece como o terceiro modo de transporte mais caro, com um preço médio previsto para o percurso de cerca de 40 euros.
- Note-se no entanto que à duração da viagem de avião acrescem os tempos de embarque, de recolha de bagagem e, ocasionalmente, de atrasos na descolagem e aterragem. Além disso, regra geral, os aeroportos situam-se nas periferias das cidades, implicando a utilização combinada com um outro modo de transporte nas deslocações de e para os aeroportos.
- Neste contexto, a AV pode ser considerada como um dos modos de transporte mais competitivos neste percurso.

Relação preço¹/ duração da viagem² Lisboa-Porto
(euros; horas)



Nota: O preço do transporte automóvel poderá ser repartido pelo número de passageiros que este transportar.

¹ Preço mínimo da viagem (2.ª classe) com reserva efectuada com 8 dias de antecedência (preços consultados no dia 2 de Julho de 2009 para viagens a 9 de Julho do mesmo ano).

² Consideram-se viagens individuais de ida.

Fonte: RAVE; CP; Terminal A; Rede Expressos; Via Michelin; Análise: Deloitte

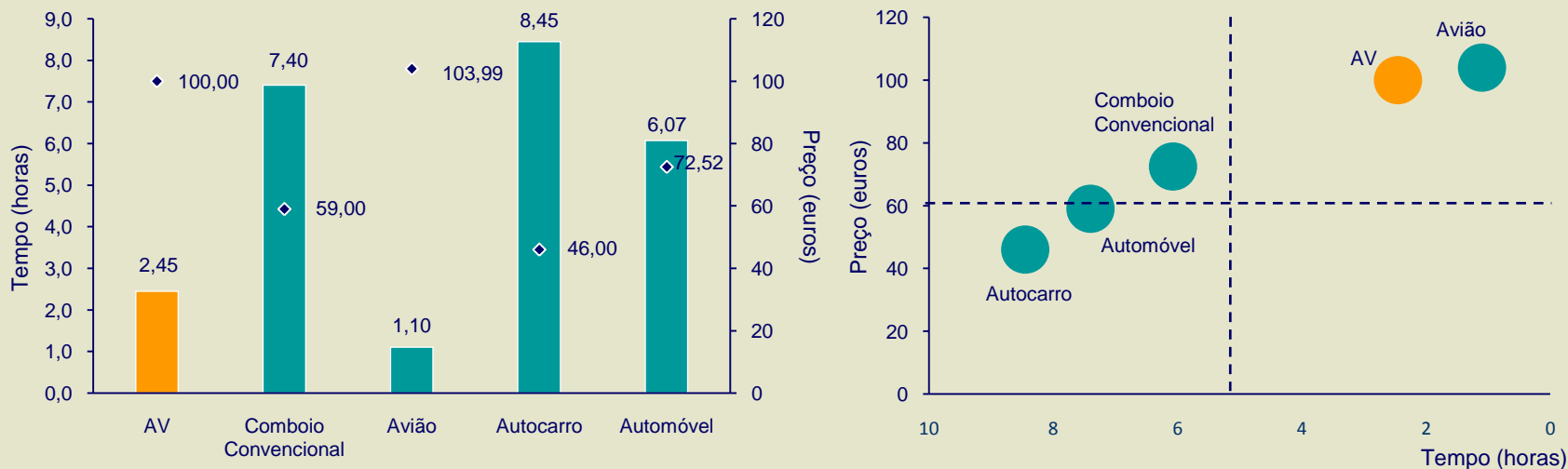
Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Eixo Lisboa-Madrid

- Novamente, a comparação dos preços e tempo de duração das viagens para os modos de transporte considerados permite concluir que a Alta Velocidade e o transporte aéreo (avião) são os modos de transporte com menor tempo de deslocação havendo uma correlação positiva com o seu preço (AV: duração de 2h45m e preço médio de 100 euros vs. avião: duração de 1h10m e preço médio de 104 euros).
- De novo, importa realçar que à duração da viagem de avião acrescem os tempos de embarque, recolha de bagagem e, ocasionalmente, de atrasos na descolagem e aterragem. Além disso, os aeroportos situam-se, regra geral, na periferia das cidades, o que implica a utilização de um outro modo de transporte nas deslocações de e para o aeroporto.

Relação preço^{1/} duração da viagem² Lisboa-Madrid
(euros; horas)



Nota: O preço do transporte automóvel poderá ser repartido pelo número de passageiros que este transportar.

¹ Preço mínimo da viagem (2.ª classe) com reserva efectuada com 8 dias de antecedência (preços consultados no dia 2 de Julho de 2009 para viagens a 9 de Julho do mesmo ano).

² Consideram-se viagens individuais de ida.

Fonte: RAVE; CP; Terminal A; Rede Expressos; Via Michelin; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

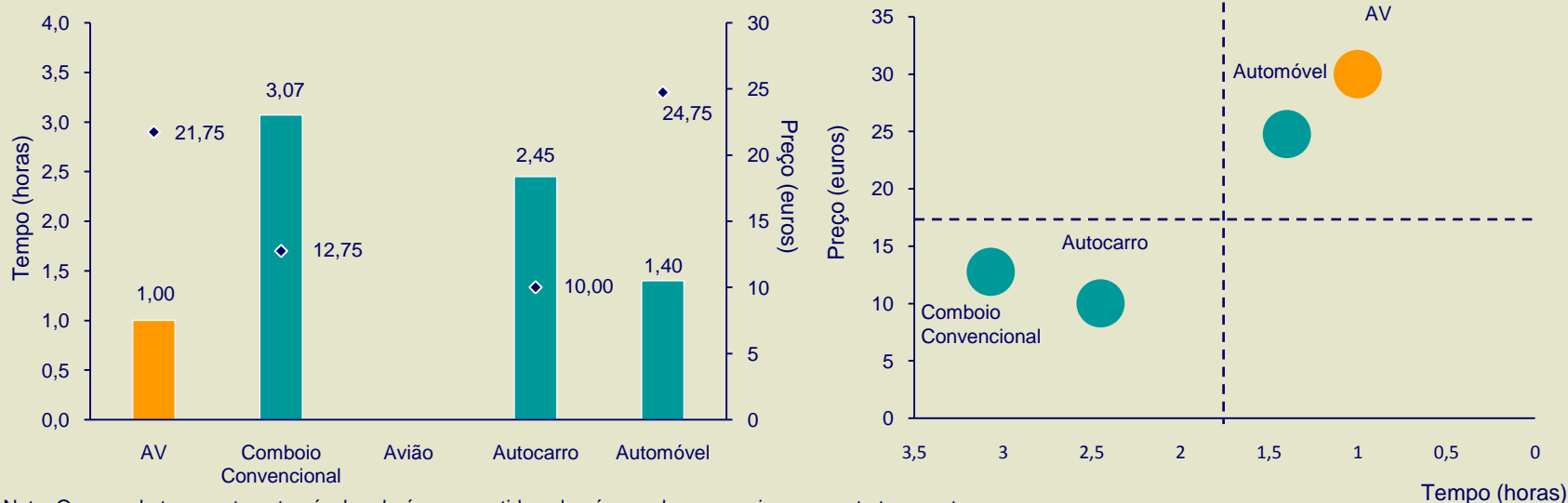
Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Eixo Porto-Vigo

- Ao serem comparados os preços e a duração das viagens para os modos de transporte considerados no trajecto entre o Porto e a Cidade de Vigo, observa-se que a Alta Velocidade é o modo de transporte mais rápido, sendo, no entanto, igualmente um dos mais caros, sendo ultrapassado apenas pelo automóvel. Note-se que, actualmente, não existe ligação aérea entre o Porto e Vigo.
- Por outro lado, o comboio convencional e o autocarro, apesar de serem os modos de transporte que demoram mais tempo a efectuar o percurso, têm preços bastante acessíveis situando-se entre os 10 e os 13 euros.

Relação preço¹ / duração da viagem² Porto-Vigo

(euros; horas)



Nota: O preço do transporte automóvel poderá ser repartido pelo número de passageiros que este transportar.

¹ Preço mínimo da viagem (2.ª classe) com reserva efectuada com 8 dias de antecedência (preços consultados no dia 2 de Julho de 2009 para viagens a 9 de Julho do mesmo ano). O preço da viagem em Alta Velocidade Porto-Vigo foi calculado tendo por base o número de quilómetros e o preço médio do bilhete por quilómetro (15 cêntimos).

² Consideram-se viagens individuais de ida.

Fonte: RAVE; CP; Terminal A; Eurolines; Via Michelin; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

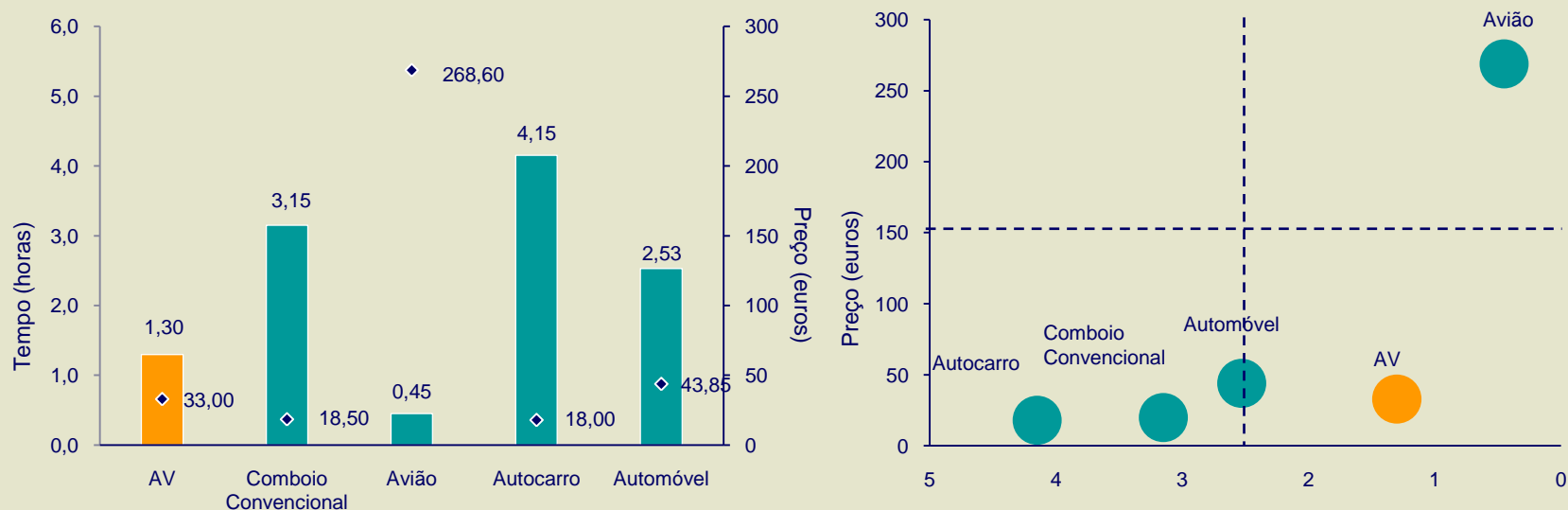
Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Eixo Lisboa-Faro

- A comparação de preços e da duração das viagens para os modos de transporte considerados no eixo Lisboa-Faro, permite concluir que a Alta Velocidade é o segundo modo de transporte mais rápido, depois do avião. Contudo, é novamente necessário considerar os tempos de espera associados ao transporte aéreo anteriormente referidos.
- No entanto, o preço da viagem em AV é amplamente inferior ao preço da viagem em avião o que é crítico na determinação do modo de transporte mais competitivo.

Relação preço¹ / duração da viagem² Lisboa-Faro

(euros; horas)



Nota: O preço do transporte automóvel poderá ser repartido pelo número de passageiros que este transportar.

¹ Preço mínimo da viagem (2.ª classe) com reserva efectuada com 8 dias de antecedência (preços consultados no dia 2 de Julho de 2009 para viagens a 9 de Julho do mesmo ano). O preço da viagem em Alta Velocidade Lisboa-Faro foi calculado com base no preço Lisboa-Porto, tendo por base o número de quilómetros.

² Consideram-se viagens individuais de ida.

Fonte: RAVE; CP; Terminal A; Eurolines; Via Michelin; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Interoperabilidade entre sistemas de transporte – Enquadramento

- O projecto de Alta Velocidade ferroviária vem reforçar a mobilidade em Portugal Continental e a articulação entre os diferentes modos de transporte, em particular na Faixa Atlântica Nacional, entre as duas principais cidades do país, Porto e Lisboa.
- Actualmente, o país já dispõe de vários pontos de ligação (interfaces) entre os diferentes modos de transporte, assegurando a sua integração e interoperabilidade. No entanto, estes serão indiscutivelmente melhorados com a construção da rede de Alta Velocidade ferroviária, nomeadamente, através da redução dos tempos de deslocação e da oferta de serviços de transporte de melhor qualidade, contribuindo para o aumento do fluxo de passageiros e, conseqüentemente, de turistas.
- Nos corredores que constituem os eixos prioritários projectados (Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Porto-Vigo) haverá, então, um claro reforço das actuais infra-estruturas de transporte, as quais permitirão maior frequência de ligações, horários mais diversificados, maior conforto nas deslocações, bem como o reforço das ligações económicas e turísticas entre Portugal e Espanha.

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Interoperabilidade entre sistemas de transporte – Análise das plataformas intermodais: Estação do Oriente

- A Estação do Oriente, situada a cerca de 8,5 km do centro de Lisboa, é ponto de confluência de toda a rede de transportes que serve a zona Oriental de Lisboa, articulando todos os serviços ferroviários convencionais nacionais e a ligação internacional Madrid-Hendaye, autocarros urbanos, nacionais e internacionais, o metropolitano e o serviço de táxis.
- A Estação do Oriente será a principal estação de Alta Velocidade em Portugal, assumindo-se como a mais completa plataforma intermodal do país.
- Actualmente a estação fica a 5 minutos do Aeroporto da Portela em transporte rodoviário, sendo que está prevista a sua ligação por metropolitano. Adicionalmente, está prevista a ligação em AV ao Novo Aeroporto de Lisboa. No entanto, até à data, ainda não está assegurada a articulação entre os portos que servem a cidade Lisboa, designadamente, Santa Apolónia (a 8 km da estação), Alcântara e Conde de Óbidos (ambas a cerca de 15 km da estação), os quais recebem turistas de cruzeiros.
- A estação integra-se num dos desenvolvimentos mais recentes da cidade de Lisboa, o qual reúne várias atracções turísticas, nomeadamente, o Casino de Lisboa, o Pavilhão Atlântico, a Feira Internacional de Lisboa e um amplo centro comercial. Paralelamente, é também possível encontrar diversas unidades hoteleiras das melhores cadeias internacionais.
- No interior da estação existem vários serviços para o cliente como gabinetes de apoio ao cliente, guarda de bagagem, câmbio, aluguer de automóveis, entre outros.

Localização da Estação do Oriente



Legenda:

- A Estação do Oriente
- B Centro da Cidade (Terreiro do Paço)

Fonte: CP; Google Maps; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Interoperabilidade entre sistemas de transporte – Análise das plataformas intermodais (cont.): Estação de Campanhã

- A Estação de Campanhã, inaugurada em 1877, é a principal estação ferroviária do Porto. Esta está localizada na parte oriental da cidade, a cerca de 2,4 km do centro histórico e é a estação mais próxima do Aeroporto Sá Carneiro.
- Além do serviço Alfa-pendular, a estação é servida pelos serviços Intercidades, Regional e Suburbanos, garantindo igualmente a ligação ferroviária internacional a Vigo. Paralelamente, a estação disponibiliza serviços de autocarros urbanos e internacionais e também de metropolitano.
- A Alta Velocidade unirá esta estação a Lisboa, Vigo e ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, facilitando a chegada e a partida de turistas do Porto para toda a região Norte e para o Sul. Posteriormente, a conclusão do eixo Aveiro-Salamanca permitirá ligar o Porto à cidade de Madrid por Alta Velocidade em 2h45. No que se refere à interoperabilidade com o Porto do Douro e Leixões, até à data não está prevista a articulação entre este e a Estação de Campanhã, a qual se encontra a 15 km.
- No exterior da estação, para além de um parque de estacionamento e de serviço de táxis, é possível encontrar diversos espaços de restauração e comércio local. Num raio de 2 km da estação é também possível encontrar alguma oferta hoteleira.
- No interior da estação existem vários serviços direccionados ao cliente, nomeadamente, gabinetes de apoio ao cliente, guarda de bagagem, aluguer de automóveis, restauração, entre outros.

Localização da Estação de Campanhã



Legenda:

- A** Estação de Campanhã
- B** Centro da Cidade (Avenida dos Aliados)

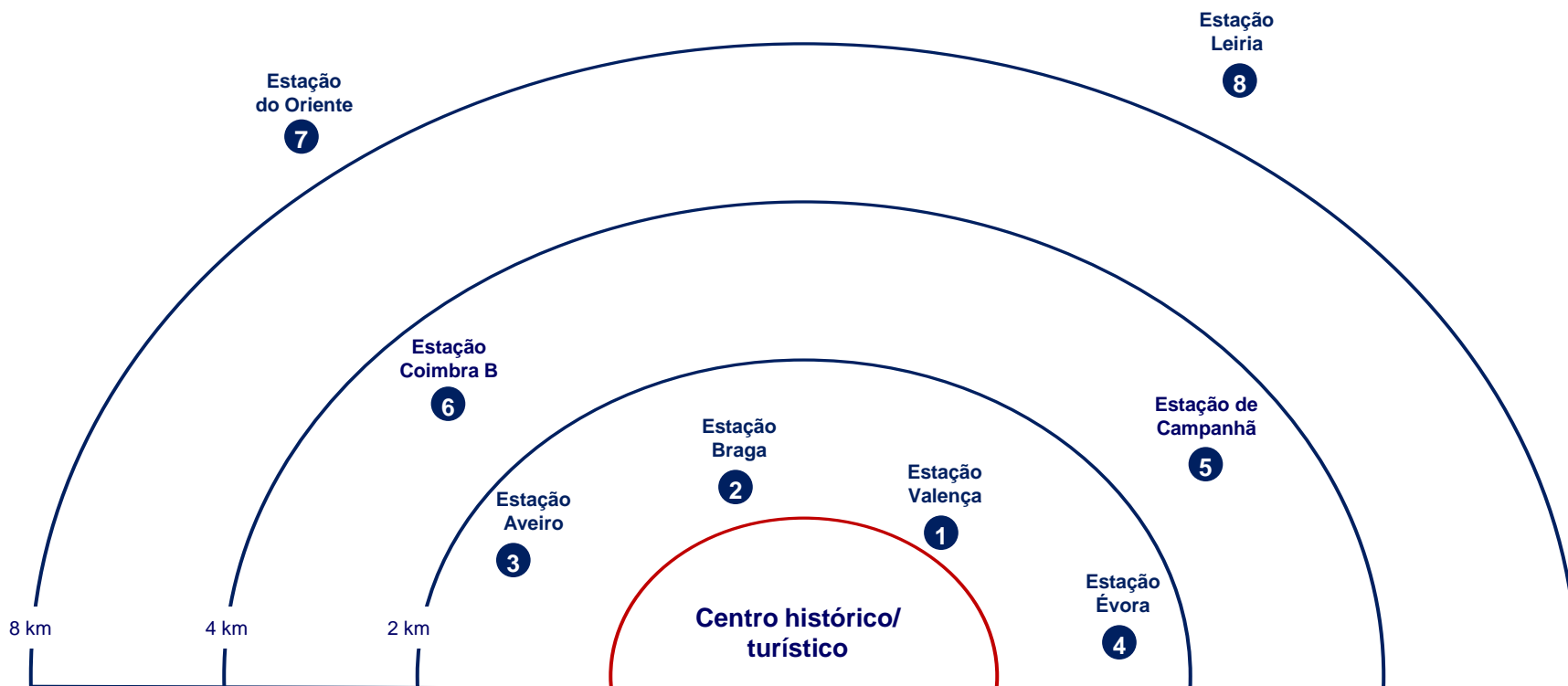
Fonte: CP; Google Maps; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Análise comparativa da AV com outros meios de transporte

Interoperabilidade entre sistemas de transporte – Análise das plataformas intermodais (cont.): Localização das estações

- A localização das estações face ao centro histórico/ turístico das cidades em que se inserem varia de localidade para localidade. Em Portugal, as principais estações dos eixos prioritários encontram-se relativamente próximas dos centros das cidades, ainda que a Estação do Oriente, em Lisboa, se encontre a cerca de 8,5 km do centro histórico. No Porto, a Estação de Campanhã localiza-se a cerca de 3 km do centro histórico/ turístico.



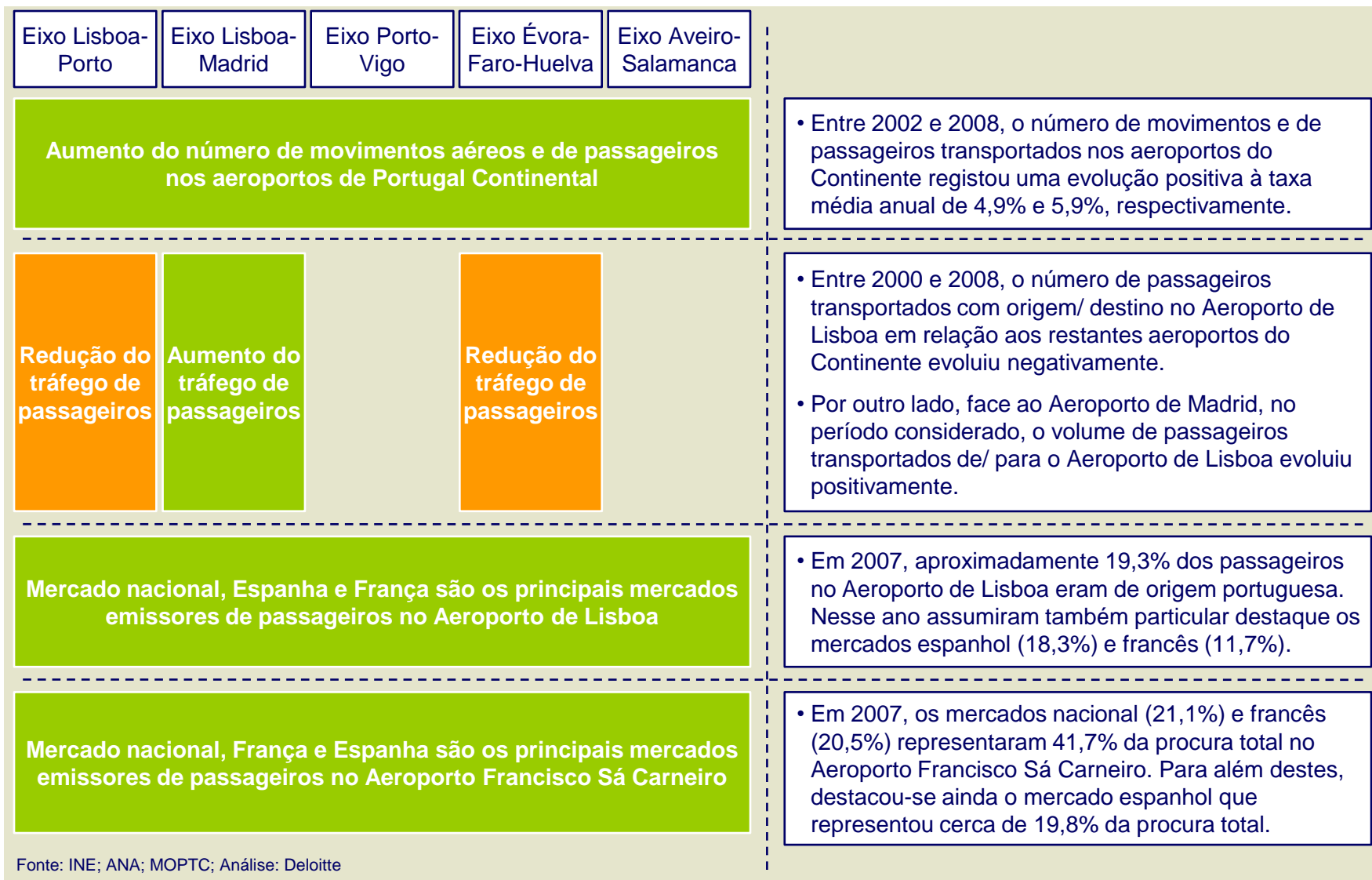
Fonte: CP, Via Michelin; Análise: Deloitte

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
I. Enquadramento	
II. Análise comparativa do projecto de Alta Velocidade ferroviária com outros meios de transporte	
III. <i>Key findings</i>	
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Key findings – Transporte aéreo (1/2)



Fonte: INE; ANA; MOPTC; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Key findings – Transporte aéreo (2/2)

Eixo Lisboa- Porto	Eixo Lisboa- Madrid	Eixo Porto- Vigo	Eixo Évora- Faro-Huelva	Eixo Aveiro- Salamanca	
Reino Unido é o principal mercado emissor de passageiros no Aeroporto de Faro					<ul style="list-style-type: none">• Em 2007, o Reino Unido (59,8%) representou mais de metade do tráfego de passageiros registado, assumindo-se como o principal mercado emissor no Aeroporto de Faro.
Aumento do investimento nas infra-estruturas aeroportuárias de Portugal Continental					<ul style="list-style-type: none">• Para além do investimento contínuo de que os aeroportos do Continente têm sido alvo, está também prevista a construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região da Grande Lisboa, cujo investimento deverá ascender a cerca de 3,3 mil milhões de euros.• Paralelamente, está também prevista construção de uma infra-estrutura aeroportuária em Beja, na região do Baixo Alentejo.

Fonte: INE; ANA; MOPTC; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Key findings – Transporte rodoviário (1/2)

Eixo Lisboa- Porto	Eixo Lisboa- Madrid	Eixo Porto- Vigo	Eixo Évora- Faro-Huelva	Eixo Aveiro- Salamanca	
Evolução positiva da extensão da rede rodoviária nacional					<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2007, a rede rodoviária nacional registou uma evolução positiva à taxa média anual de 0,8%. Em 2007, Portugal dispunha de um total de 12.902 km de estradas.
Aumento do número de quilómetros percorridos por veículos de origem nacional e espanhola em Portugal Continental					<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2007, o número de quilómetros percorridos por veículos motores em Portugal Continental evoluiu a uma TCMA de 17,7%.Cerca de 76,3% do número total de quilómetros percorridos deveram-se a veículos de origem nacional, sendo 9,8% da responsabilidade de veículos provenientes de Espanha.
Aumento do tráfego médio diário nas principais vias rodoviárias nacionais concorrenciais aos eixos previstos no projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal					<ul style="list-style-type: none">Nos últimos anos, o tráfego médio diário nas principais vias rodoviárias tem evoluído positivamente, sendo que, em 2008, a A1 (Lisboa-Porto) e o IP7 (Lisboa-Caia) foram as vias que alcançaram um maior valor de tráfego médio diário.
Aumento do tráfego médio diário nas fronteiras rodoviárias nacionais					<ul style="list-style-type: none">Entre 2006 e 2008, o tráfego médio diário nas fronteiras rodoviárias nacionais evoluiu positivamente, tendo sido a Ponte Internacional de Valença aquela que registou o maior número de veículos por dia (16.543 entradas e saídas).

Fonte: INE; Estradas de Portugal; Brisa; MOPTC; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

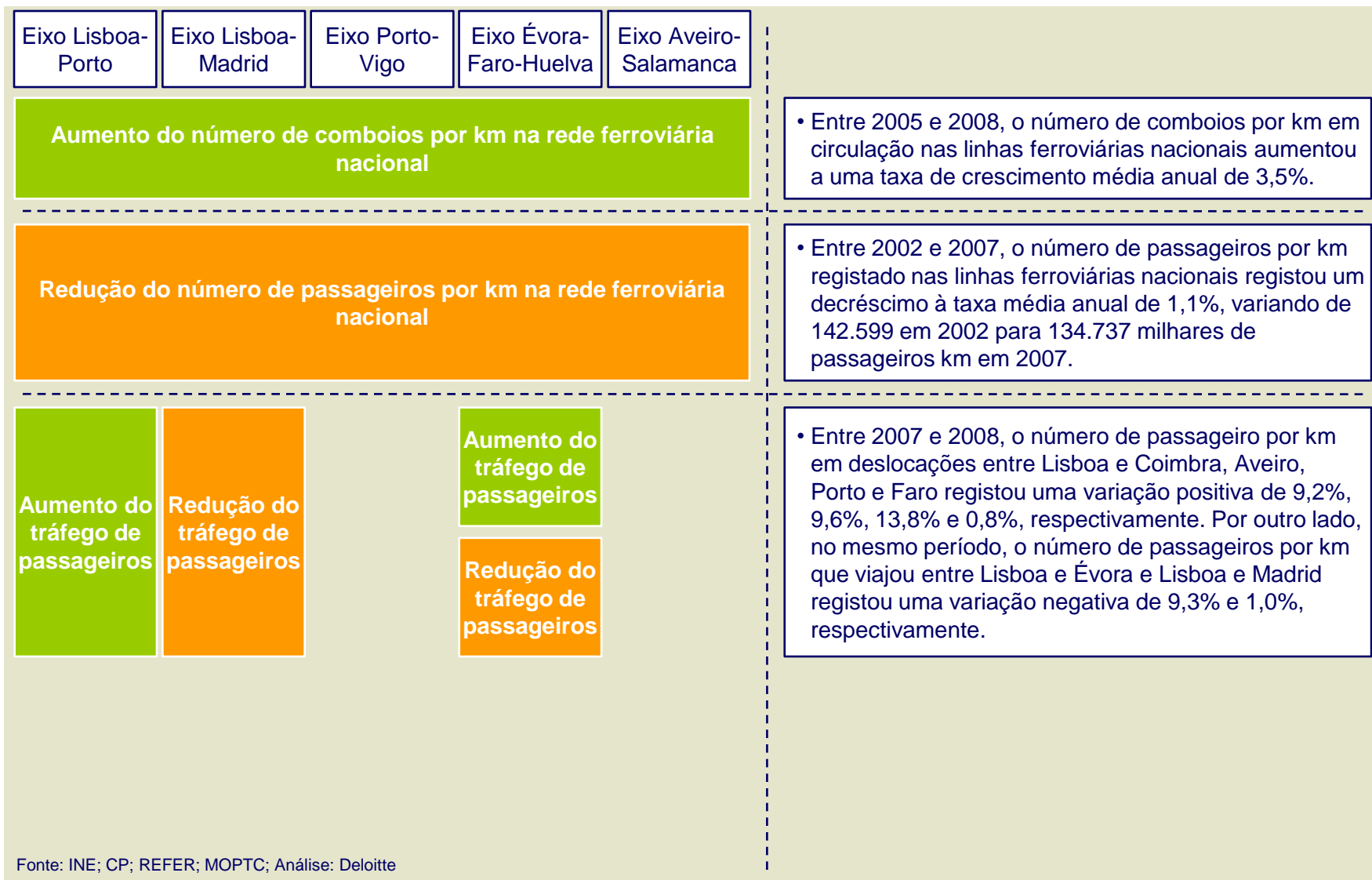
Key findings – Transporte rodoviário (2/2)

Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Faro-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca	
Aumento do número de entradas de turistas e excursionistas não residentes em Portugal nas fronteiras rodoviárias nacionais					<ul style="list-style-type: none">• O número de entradas de turistas e excursionistas nas principais fronteiras rodoviárias nacionais tem evoluído positivamente, registando-se, entre 2004 e 2007, um crescimento médio anual de 1,0% e 2,9%, respectivamente.
Aumento do número de saídas de turistas e excursionistas não residentes em Portugal nas fronteiras rodoviárias nacionais					<ul style="list-style-type: none">• O número de saídas de turistas e excursionistas nas principais fronteiras rodoviárias nacionais tem evoluído positivamente, registando-se, entre 2004 e 2007, um crescimento médio anual de 0,6% e 7,9%, respectivamente.
Aumento do investimento realizado na rede rodoviária nacional					<ul style="list-style-type: none">• Entre 2002 e 2007, o investimento total na rede rodoviária nacional evoluiu de uma forma positiva, tendo variado de 661.962 milhares de euros em 2002 para 1.077.042 milhares de euros em 2007.

Fonte: INE; Estradas de Portugal; Brisa; MOPTC; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Key findings – Transporte ferroviário



Fonte: INE; CP; REFER; MOPTC; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Key findings – Transporte marítimo

Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Faro-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca	
Aumento do tráfego de passageiros de cruzeiros nos portos de Portugal Continental					<ul style="list-style-type: none">• Entre 2006 e 2008, o número de passageiros de cruzeiros nos portos continentais registou um crescimento à taxa média anual de 15,4%. Em 2008, foram registados cerca de 900.042 passageiros.
Elevada representatividade do Porto de Lisboa no turismo de cruzeiros					<ul style="list-style-type: none">• O Porto de Lisboa é o porto continental que mais se destaca no contexto do turismo de cruzeiros, registando, entre 2006 e 2008, uma evolução média anual de 22,7% no que se refere ao número de passageiros transportados.
O tráfego de passageiros de cruzeiros no Porto de Lisboa é essencialmente de trânsito					<ul style="list-style-type: none">• O aumento do tráfego de passageiros no Porto de Lisboa deveu-se sobretudo ao crescimento verificado no número de passageiros em trânsito (TCMA de 23,6%), cuja representatividade no número total de passageiros aumentou de 81,6% em 2005 (195,4 milhares de passageiros) para 90,4% em 2008 (368,6 milhares de passageiros).

Fonte: INE; Porto de Lisboa; MOPTC; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes nacional

Key findings – Análise interoperacional e comparativa

Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Faro-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca		
Alta Velocidade e transporte aéreo são os modos de transporte mais rápidos					<ul style="list-style-type: none"> Comparando a Alta Velocidade com os restantes modos de transporte nos percursos Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Lisboa-Faro, verifica-se que a AV é o segundo modo de transporte mais rápido, sendo apenas ultrapassada pelo avião. Por outro lado, no trajecto entre o Porto e a Cidade de Vigo, observa-se que a Alta Velocidade é o modo de transporte mais rápido. 	
Transporte aéreo é o modo de transporte mais dispendioso	Alta Velocidade é dos modos de transporte mais dispendiosos	Transporte aéreo é o modo de transporte mais dispendioso			<ul style="list-style-type: none"> Nos trajectos entre Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Lisboa-Faro, o avião é o modo de transporte mais dispendioso, seguido da Alta Velocidade. Por outro lado, entre as cidades do Porto e de Vigo, em virtude da inexistência de transporte aéreo, a Alta Velocidade é do mais dispendioso, sendo ultrapassado apenas pelo automóvel. 	
Alta Velocidade é um dos modos de transporte mais competitivos			Alta Velocidade é um dos modos de transporte mais competitivos			<ul style="list-style-type: none"> Dada a relação preço/ duração da viagem, a Alta Velocidade posiciona-se como um dos modos de transporte mais competitivos nos percursos entre Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Lisboa-Faro.

Fonte: RAVE; Terminal 2; CP; Eurolines; Via Michelin; Análise: Deloitte

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44
I. Enquadramento	
II. Apresentação dos principais produtos turísticos	
III. Análise da oferta	
IV. Análise da procura	
V. Análise ao sector da imobiliária turística	
VI. Principais projectos e investimentos previstos	
VII. Análise à contribuição do turismo para a economia	
VIII. <i>Key findings</i>	

Análise ao sector do turismo em Portugal

Enquadramento

Enquadramento

- A análise desenvolvida neste capítulo, em particular à oferta e à procura turística, centra-se nas regiões NUTS II e NUTS III onde se encontra previsto o desenvolvimento de estações no âmbito do projecto da rede de Alta Velocidade em Portugal.
- A análise às regiões NUTS III justifica-se pelo facto dos efeitos do desenvolvimento do projecto de Alta Velocidade no turismo e, conseqüentemente, a presença das estações, não se circunscrever apenas aos municípios alvo do investimento em causa, estendendo-se pelo território que as integram.

Localização das estações previstas no âmbito do projecto ferroviário de Alta Velocidade ferroviária em Portugal



NUTS II	NUTS III	Municípios
Norte	Minho Lima	Valença
	Cávado	Braga
	Grande Porto	Porto
Centro	Baixo Vouga	Aveiro
	Baixo Mondego	Coimbra
	Pinhal Litoral	Leiria
	Oeste	Rio Maior
Lisboa	Grande Lisboa	Lisboa
	Península de Setúbal	Alcochete
Alentejo	Alto Alentejo	Elvas
	Alentejo Central	Évora
Algarve	N.a.	Faro

N.a. – Não aplicável

Fonte: INE; Análise: Deloitte

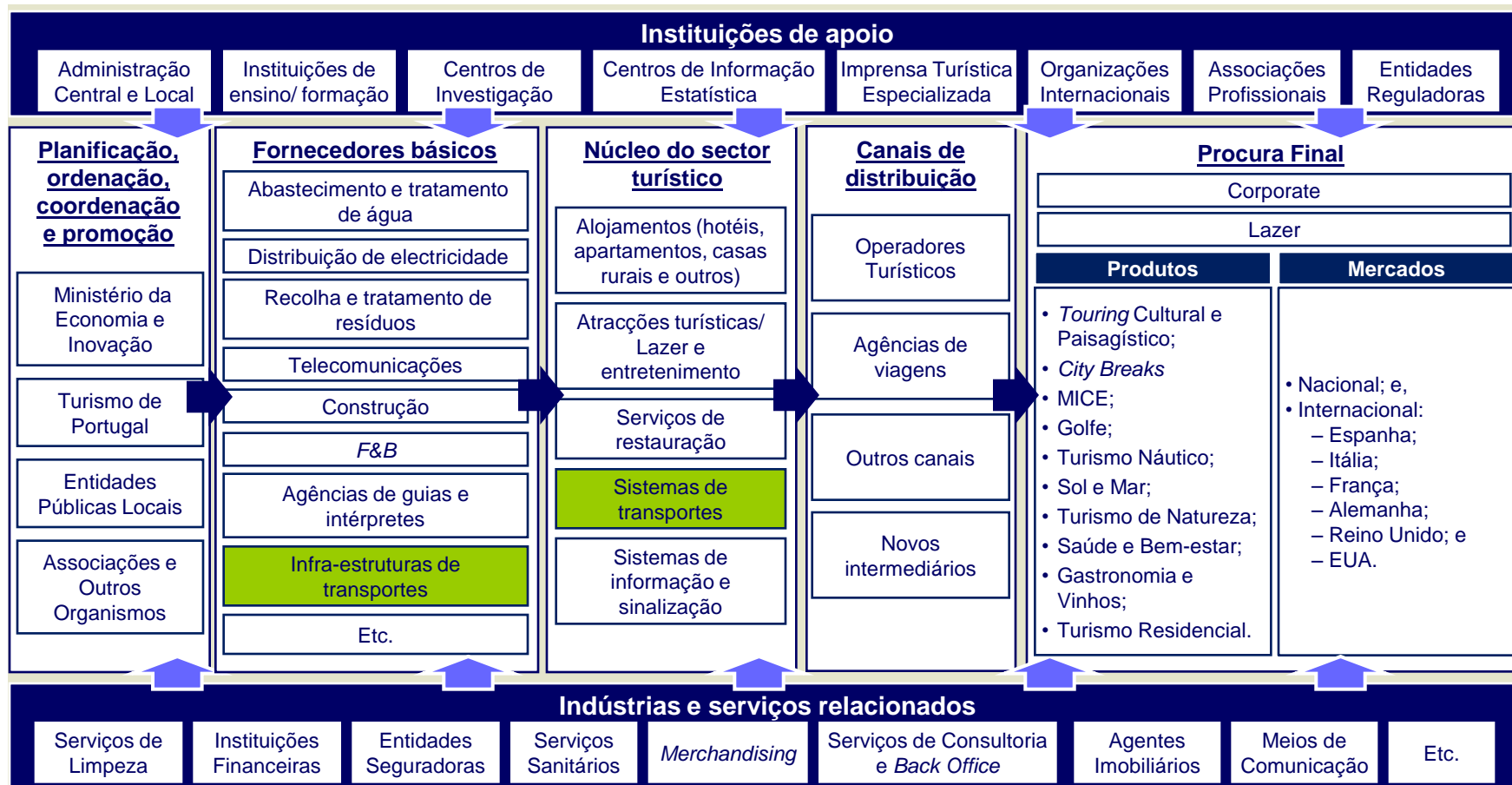
Análise ao sector do turismo em Portugal

Enquadramento

Não exaustivo

Cadeia de valor do turismo

- A cadeia de valor do sector turístico, constituída por diversos intervenientes, é complexa, exigindo diferentes níveis de intensidade de utilização de capital. Somente com a actuação concertada dos diferentes *players* que a constituem é possível desenvolver um destino turístico de excelência, capaz de proporcionar experiências únicas e enriquecedoras para os turistas.



Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44
I. Enquadramento	
II. Apresentação dos principais produtos turísticos	
III. Análise da oferta	
IV. Análise da procura	
V. Análise ao sector da imobiliária turística	
VI. Principais projectos e investimentos previstos	
VII. Análise à contribuição do turismo para a economia	
VIII. <i>Key findings</i>	

Análise ao sector do turismo em Portugal

Apresentação dos principais produtos turísticos

Produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal

- O Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) definiu 10 produtos seleccionados em função da sua quota de mercado e potencial de crescimento, bem como da aptidão e potencial competitivo de Portugal, nos quais deverão assentar as políticas de desenvolvimento e capacitação da oferta turística nacional.
- Portugal dispõe de recursos endógenos – condições climáticas, recursos naturais e culturais – que facilitam o desenvolvimento e consolidação dos 10 produtos estratégicos.

Produtos turísticos prioritários para Portugal



Gastronomia e Vinho



Touring Cultural e Paisagístico



Saúde e Bem-Estar



Turismo de Natureza



MICE/ Turismo de Negócios



Resorts Integrados e Turismo Residencial



City Breaks



Golfe



Turismo Náutico



Sol e Mar

Fonte: PENT; Análise: Deloitte

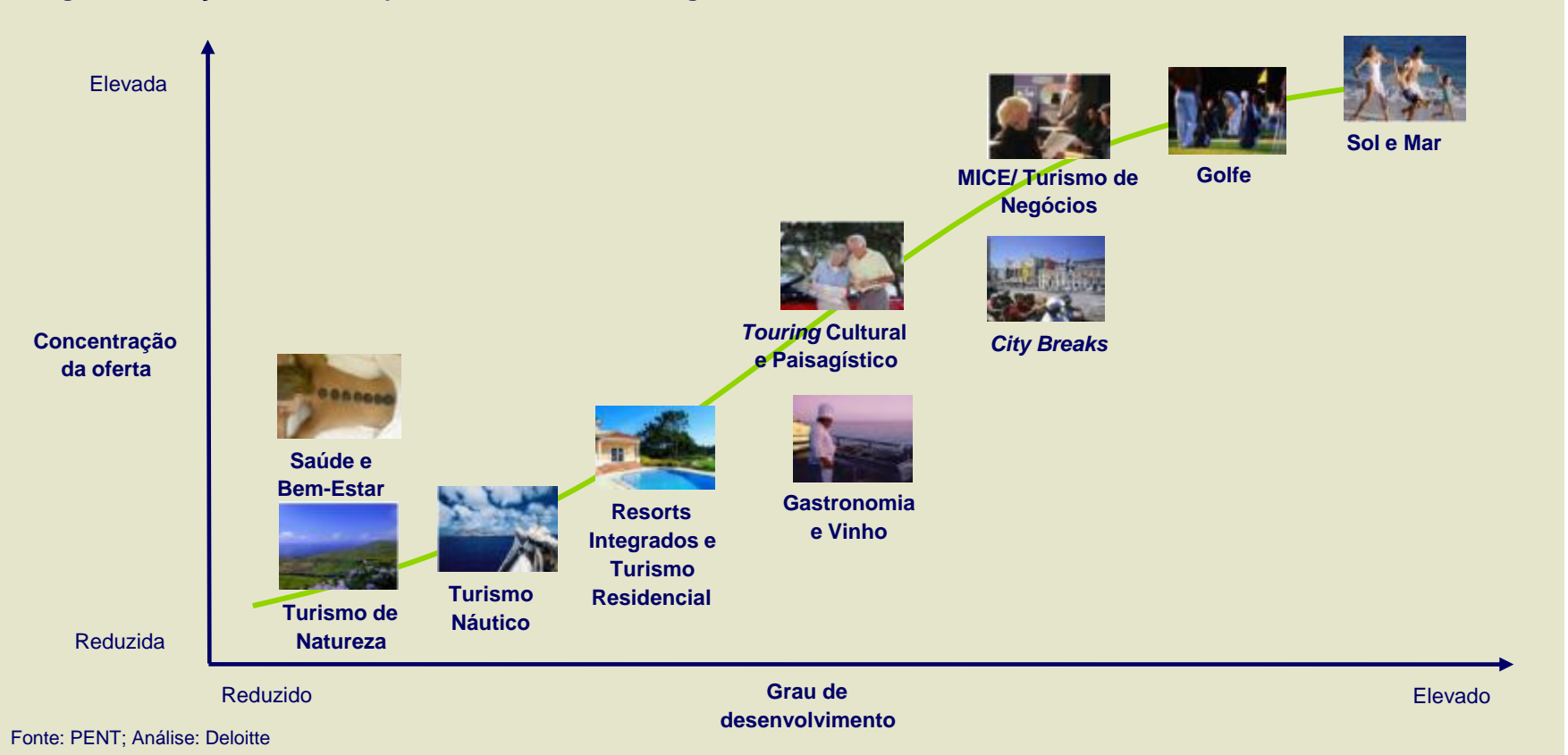
Análise ao sector do turismo em Portugal

Apresentação dos principais produtos turísticos

Produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal (cont.)

- De forma a competir com êxito nos mercados internacionais, torna-se necessário consolidar e desenvolver cada um destes produtos, oferecendo soluções estruturadas, distintivas e inovadoras que sejam capazes de captar o potencial natural de cada região.

Estágio de evolução relativa dos produtos turísticos estratégicos



Fonte: PENT; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Apresentação dos principais produtos turísticos

Produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal (cont.)

- O PENT prevê que o Sol e Mar e o *Touring Cultural e Paisagístico* sejam no futuro os produtos que mais contribuirão para o desenvolvimento das regiões. Existem, contudo, produtos que apesar de disporem de menor potencial de geração de receitas deverão ter um efeito positivo ao nível da sazonalidade, diferenciação e qualificação do destino, designadamente, e por exemplo, a Gastronomia e Vinhos e a Saúde e Bem-Estar.

Posicionamento dos produtos turísticos segundo o volume de receitas, diferenciação, qualificação do destino e sazonalidade



Análise ao sector do turismo em Portugal

Apresentação dos principais produtos turísticos

Matriz estratégica de desenvolvimento dos produtos turísticos em Portugal

- A estratégia de desenvolvimento dos produtos turísticos em Portugal encontra-se intimamente relacionada com a existência de recursos turísticos de qualidade, diferenciadores nas diferentes regiões nacionais, tal como se apresenta na matriz em baixo.
- O Golfe, por exemplo, é um forte produto de aposta em Lisboa, no Algarve e na Madeira, contudo não assume a mesma relevância na estratégia de desenvolvimento turístico definida para o Porto e Norte, Centro, Alentejo e Açores.

Matriz estratégica de desenvolvimento dos produtos turísticos em Portugal

Produtos turísticos	Regiões/ Destinos turísticos						
	Porto e Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve	Açores	Madeira
Sol e Mar	●	●	●	●	●	○	●
Touring Cultural e Paisagístico	●	●	●	●	○	●	●
City Breaks	●	○	●	○	○	○	○
MICE/ Turismo de Negócios	●	○	●	○	●	○	●
Turismo de Natureza	●	●	○	●	●	●	●
Golfe	○	○	●	○	●	○	●
Turismo Náutico	●	●	●	●	●	●	●
Resorts Integrados e Turismo Residencial	●	○	●	●	●	○	○
Saúde e Bem-Estar	●	●	●	●	●	●	●
Gastronomia e Vinho	●	●	●	●	○	○	○

Legenda: ○ Limitado ● Elevado

Fonte: PENT; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Apresentação dos principais produtos turísticos

Produtos turísticos e o projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal

- O impacte da Alta Velocidade ferroviária nos diferentes produtos turísticos de um país ou região não são homogéneos, podendo variar não só segundo o produto considerado mas também de acordo com o segmento de mercado que o procura.
- Em virtude das características do projecto de Alta Velocidade ferroviária e da procura turística nacional, é expectável que, em Portugal, a Alta Velocidade ferroviária produza efeitos mais acentuados no Turismo de Negócios e nos *City Breaks*, destacando-se, ainda, embora com menor relevância, o *Touring Cultural* e Paisagístico e o Turismo Residencial.
- Para o segmento *Corporate*, a Alta Velocidade ferroviária terá especial impacte nas actividades relacionadas com o Turismo de Negócios. Para o segmento *Leisure*, a Alta Velocidade vai impactar essencialmente as actividades relacionadas com os produtos *City Breaks*, *Touring Cultural* e Paisagístico e Turismo Residencial.

Impacte da Alta Velocidade ferroviária nos produtos turísticos nacionais, segundo o segmento de mercado

Produtos turísticos	Segmentos de mercado	
	<i>Corporate</i>	<i>Leisure</i>
Sol e Mar	○	◐
Touring Cultural e Paisagístico	○	◑
<i>City Breaks</i>	◑	●
Turismo de Negócios	●	○
Turismo de Natureza	○	◐
Golfe	○	◑
Turismo Náutico	○	◐
Resorts Integrados e Turismo Residencial	○	◑
Saúde e Bem-Estar	○	◐
Gastronomia e Vinho	○	◑

Análise: Deloitte

Legenda: ○ Limitado

● Elevado

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44
I. Enquadramento	
II. Apresentação dos principais produtos turísticos	
III. Análise da oferta	
IV. Análise da procura	
V. Análise ao sector da imobiliária turística	
VI. Principais projectos e investimentos previstos	
VII. Análise à contribuição do turismo para a economia	
VIII. <i>Key findings</i>	

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da oferta

Número de estabelecimentos hoteleiros

- Entre 2002 e 2008, o número de estabelecimentos hoteleiros em Portugal Continental aumentou de 1.518 para 1.765, o que equivale a uma taxa de crescimento média anual de 2,5%. Em todas as regiões (NUTS II), com excepção do Algarve, a tendência de crescimento foi igualmente verificada. Em 2008, as regiões com maior número de estabelecimentos hoteleiros eram o Norte, Centro e o Algarve (465, 423 e 417, respectivamente).
- Relativamente às NUTS III, destacam-se, neste contexto, a Grande Lisboa e o Grande Porto que, em 2007, concentravam 267 e 166 estabelecimentos hoteleiros, mais 17 e 9 unidades que em 2002, respectivamente.

Evolução do número de estabelecimentos hoteleiros

(2002-2008)

NUTS II e NUTS III	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TCMA (2002 – 2008)
Norte	436	435	435	450	452	461	465	1,1%
Minho Lima	57	58	58	61	60	63	N.d.	2,0% ¹
Cávado	60	59	60	60	63	66	N.d.	1,9% ¹
Grande Porto	157	157	157	162	164	166	N.d.	1,1% ¹
Centro	261	393	398	418	425	427	423	8,4%
Baixo Vouga	58	67	66	68	71	68	N.d.	3,2% ¹
Baixo Mondego	57	59	60	61	61	59	N.d.	0,7% ¹
Pinhal Litoral	38	39	41	42	41	44	N.d.	3,0% ¹
Oeste	58	60	61	65	64	63	N.d.	1,7% ¹
Lisboa	288	293	301	303	304	306	306	1,0%
Grande Lisboa	250	254	261	263	264	267	N.d.	1,3% ¹
Península de Setúbal	38	39	40	40	40	39	N.d.	0,5% ¹
Alentejo	105	131	130	134	142	154	154	6,6%
Alto Alentejo	24	30	30	31	32	32	N.d.	5,9% ¹
Alentejo Central	28	28	28	31	35	40	N.d.	7,4% ¹
Algarve	428	430	425	433	427	415	417	-0,4%
Continente	1.518	1.682	1.689	1.738	1.750	1.763	1.765	2,5%

¹ Taxa de crescimento média anual referente ao período de 2002 a 2007.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da oferta

Capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros

- No que se refere à capacidade de alojamento de Portugal Continental, medida pelo número de camas, observa-se que, entre 2002 e 2008, esta evoluiu a uma taxa média anual de 2,2%, o que corresponde a um acréscimo de 29.151 camas. A região de Lisboa foi aquela que, neste período, registou um maior aumento na oferta de alojamento (8.525 camas), seguida das regiões do Norte (7.509 camas) e do Centro (6.906 camas).
- Em 2007, as NUTS III que mais se destacaram foram a Grande Lisboa e o Grande Porto que concentraram 45.255 e 16.620 camas, mais 7.507 e 2.655 unidades que em 2002, respectivamente.

Evolução da capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros

(2002-2008; número de camas)

NUTS II e NUTS III	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TCMA (2002 – 2008)
Norte	31.308	31.846	32.184	34.631	35.504	36.421	38.817	3,6%
Minho Lima	3.192	3.285	3.269	3.622	3.733	4.057	N.d.	4,9% ¹
Cávado	4.237	4.234	4.426	4.356	4.528	4.722	N.d.	2,2% ¹
Grande Porto	13.965	14.248	14.387	15.492	16.161	16.620	N.d.	3,5% ¹
Centro	31.242	33.501	34.418	35.539	36.607	36.837	38.148	3,4%
Baixo Vouga	4.122	4.746	4.673	4.472	5.061	4.881	N.d.	3,4% ¹
Baixo Mondego	4.742	5.115	5.285	5.473	5.581	5.011	N.d.	1,1% ¹
Pinhal Litoral	2.731	3.056	3.170	3.252	3.253	3.469	N.d.	4,9% ¹
Oeste	4.795	4.949	5.399	5.658	5.689	5.952	N.d.	4,4% ¹
Lisboa	42.591	42.842	46.594	48.095	47.986	49.654	51.116	3,1%
Grande Lisboa	37.748	38.193	41.909	43.370	43.426	45.255	N.d.	3,7% ¹
Península de Setúbal	4.843	4.649	4.685	4.725	4.560	4.399	N.d.	-1,9% ¹
Alentejo	8.432	9.129	9.271	9.036	9.323	9.961	10.008	2,9%
Alto Alentejo	1.381	1.639	1.692	1.788	1.752	1.813	N.d.	5,6% ¹
Alentejo Central	2.248	2.215	2.217	2.497	2.600	2.790	N.d.	4,4% ¹
Algarve	94.089	95.501	96.487	99.982	97.524	96.180	98.724	0,8%¹
Continente	207.662	212.819	218.954	227.283	226.944	229.053	236.813	2,2%

¹ Taxa de crescimento média anual referente ao período de 2002 a 2007.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

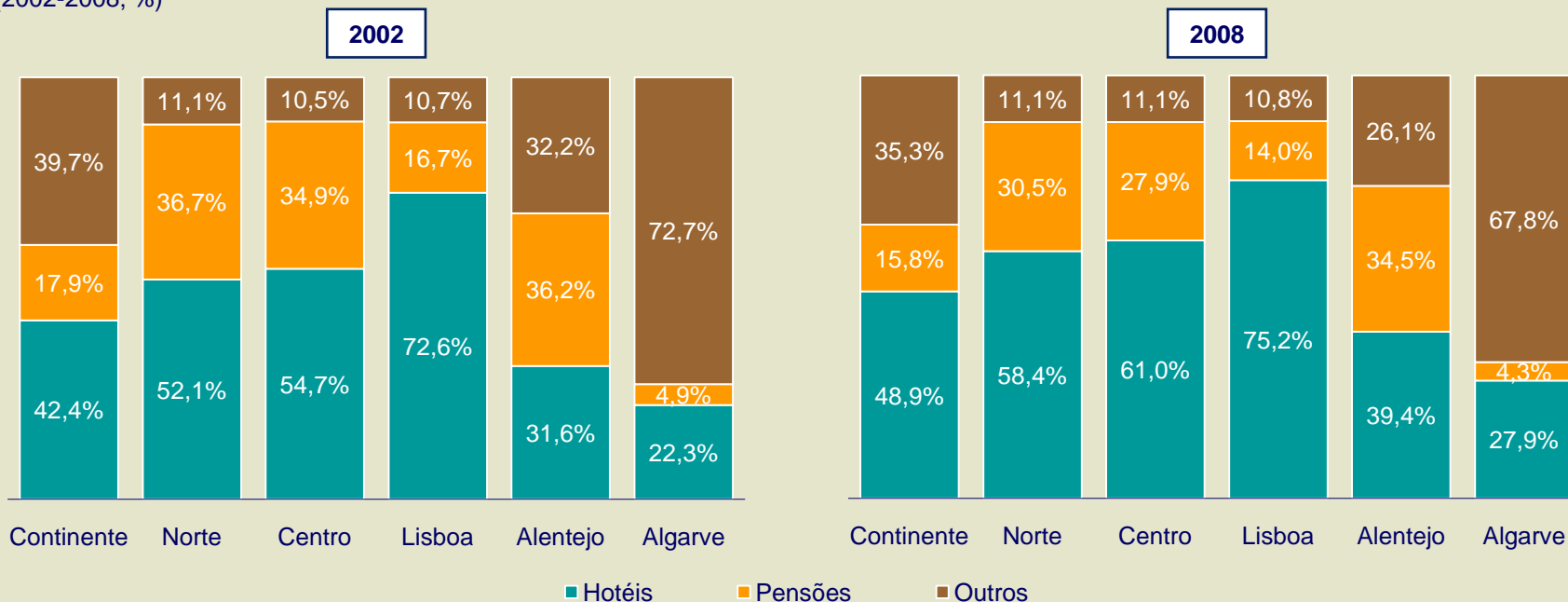
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da oferta

Capacidade de alojamento segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

- Com excepção do Algarve, onde a tipologia Outros estabelecimentos se destaca como a mais representativa em termos de capacidade de alojamento, a tipologia Hotéis assume-se como aquela que concentra o maior número de camas em todas as regiões, tendo inclusive registado um acréscimo de representatividade de 2002 para 2008.
- Em 2008, aproximadamente 48,9% da capacidade de alojamento disponível no Continente encontrava-se concentrada em estabelecimentos classificados de Hotéis, o que corresponde a um aumento de representatividade de 6,5 p.p. face ao ano de 2002. Em Lisboa, por sua vez, a representatividade dos Hotéis na capacidade de alojamento da região ascendeu a 75,2%.

Evolução da capacidade de alojamento por NUTS II, segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro
(2002-2008; %)



Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da oferta

Capacidade de alojamento segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro (cont.)

- Analogamente, nas regiões NUTS III directamente servidas pelo projecto de Alta Velocidade ferroviária, os Hotéis são a tipologia de estabelecimento hoteleiro que concentram um maior número de camas.
- Esta evidência é mais acentuada nas regiões que integram os grandes centros urbanos, nomeadamente, o Grande Porto (64,6%) no Norte, o Baixo Mondego (63,8%) no Centro e a Grande Lisboa (75,0%) e a Península de Setúbal (66,9%) em Lisboa.

Evolução da capacidade de alojamento por NUTS III, segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro
(2002-2007; %)

NUTS II	NUTS III	2002			2007		
		Hotéis	Pensões	Outros	Hotéis	Pensões	Outros
Norte	Minho Lima	33,8%	46,8%	19,4%	43,2%	42,1%	14,7%
	Cávado	50,6%	40,0%	9,4%	48,5%	40,7%	10,8%
	Grande Porto	61,6%	27,4%	11,0%	64,6%	23,7%	11,7%
Centro	Baixo Vouga	52,2%	26,3%	21,5%	56,9%	23,7%	19,5%
	Baixo Mondego	57,5%	28,7%	13,8%	63,8%	26,5%	9,7%
	Pinhal Litoral	42,7%	51,3%	6,0%	49,6%	42,2%	8,2%
	Oeste	49,4%	43,2%	7,4%	55,0%	25,6%	19,4%
Lisboa	Grande Lisboa	74,4%	16,6%	9,0%	75,0%	15,2%	9,7%
	Península de Setúbal	58,5%	17,5%	24,1%	66,9%	20,4%	12,7%
Alentejo	Alto Alentejo	53,2%	25,8%	21,0%	53,1%	27,6%	19,2%
	Alentejo Central	52,2%	32,0%	15,7%	50,6%	31,1%	18,3%

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da oferta

Rack rates e RevPAR nos estabelecimentos hoteleiros

- Entre 2002 e 2006, os preços ao balcão nos estabelecimentos hoteleiros situados em Portugal aumentaram de 109,9 para 132,4 euros, o que corresponde a uma taxa de crescimento média anual de 4,8%.
- Neste período, Lisboa destacou-se por ser a região que apresentou um ritmo de crescimento mais acentuado (TCMA de 5,2%), 0,4 p.p. acima da média nacional. Paralelamente, foi nesta região onde, em qualquer um dos anos em análise, os estabelecimentos hoteleiros praticaram um preço médio ao balcão por quarto duplo mais elevado.
- O RevPAR (receita média por quarto disponível) dos estabelecimentos hoteleiros situados em Portugal, por sua vez, aumentou de 28,7 para 32,0 euros, entre 2002 e 2007, o que representa uma taxa de crescimento média anual de 2,2%. Esta variação coincide com um aumento generalizado dos preços médios ao balcão e das taxas de ocupação.

Evolução das rack rates nos estabelecimentos hoteleiros
(2002-2006; euros)

NUTS II	2002	2003	2004	2005	2006	TCMA (02-06)
Norte	90,3	94,1	110,8	89,5	102,0	3,1%
Centro	64,0	66,3	68,9	68,6	70,7	2,5%
Lisboa	145,9	158,8	179,7	183,4	178,6	5,2%
Alentejo	72,6	76,7	78,6	85,7	83,8	3,7%
Algarve	109,9	122,1	133,7	122,6	128,6	4,0%
Portugal¹	109,9	119,5	127,4	131,8	132,4	4,8%

Evolução do RevPAR nos estabelecimentos hoteleiros
(2002-2007; euros)

NUTS II	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TCMA (02-07)
Norte	25,1	22,4	25,1	23,3	25,2	26,0	0,7%
Centro	20,5	19,7	20,3	20,5	19,9	20,8	0,3%
Lisboa	41,4	39,9	46,3	40,3	44,7	52,2	4,7%
Alentejo	23,4	21,3	23,1	20,6	21,1	23,1	-0,3%
Algarve	24,3	22,3	20,9	23,6	24,8	27,8	2,7%
Portugal¹	28,7	26,9	27,6	27,2	29,1	32,0	2,2%

¹ Os dados de 2002, 2003 e 2004 são referentes a Portugal Continental.
Fonte: Turismo de Portugal; Impactur; Análise: Deloitte

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44
I. Enquadramento	
II. Apresentação dos principais produtos turísticos	
III. Análise da oferta	
IV. Análise da procura	
V. Análise ao sector da imobiliária turística	
VI. Principais projectos e investimentos previstos	
VII. Análise à contribuição do turismo para a economia	
VIII. <i>Key findings</i>	

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros

- Entre 2002 e 2008, o número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros de Portugal Continental, evoluiu positivamente a uma TCMA de 4,2%, aumentado de 9,3 milhões em 2002, para 11,9 milhões em 2008. Neste contexto, Lisboa (TCMA de 5,2%) e Centro (TCMA de 5,1%) assumiram particular destaque por terem sido as regiões que cresceram de forma mais acentuada.
- Com excepção do Alentejo e Algarve, as restantes NUTS II registaram ritmos de crescimentos superiores à média do Continente. Entre 2002 e 2007, o Pinhal Litoral (TCMA de 7,5%) destacou-se por ter sido a NUTS III com um crescimento mais acentuado. Por outro lado, Grande Lisboa e Grande Porto concentraram o maior número de hóspedes (3,5 e 1,6 milhões, respectivamente).

Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros (2002-2008)

NUTS II e NUTS III	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TCMA (2002-2008)
Norte	1.845.700	1.761.751	1.838.017	1.925.600	2.144.000	2.373.563	2.412.837	4,6%
Minho Lima	142.230	139.623	147.132	152.838	175.592	199.022	N.d.	7,0% ¹
Cávado	217.789	203.041	207.259	200.073	237.640	269.520	N.d.	4,4% ¹
Grande Porto	944.277	916.374	966.375	1.022.259	1.154.569	1.299.313	N.d.	6,6% ¹
Centro	1.565.297	1.590.359	1.679.053	1.769.500	1.874.400	2.053.430	2.103.726	5,1%
Baixo Vouga	197.740	198.575	200.820	193.592	222.529	263.507	N.d.	5,9% ¹
Baixo Mondego	307.271	323.606	200.820	342.905	372.575	384.357	N.d.	4,6% ¹
Pinhal Litoral	104.843	106.982	118.890	142.527	149.670	150.576	N.d.	7,5% ¹
Oeste	210.801	213.400	232.959	244.030	247.846	271.474	N.d.	5,2% ¹
Lisboa	2.818.181	2.783.486	3.090.851	3.237.300	3.563.000	3.835.882	3.817.925	5,2%
Grande Lisboa	2.557.981	2.540.985	2.822.205	2.963.334	3.279.974	3.532.053	N.d.	6,7% ¹
Península de Setúbal	260.200	242.501	268.646	273.974	282.993	303.829	N.d.	3,1% ¹
Alentejo	613.775	552.282	589.771	578.000	610.700	675.256	664.149	1,3%
Alto Alentejo	131.128	112.672	112.707	111.550	114.180	117.480	N.d.	-2,2% ¹
Alentejo Central	218.358	197.369	206.522	214.199	228.085	261.827	N.d.	3,7% ¹
Algarve	2.468.256	2.478.238	2.438.736	2.629.800	2.783.300	2.948.627	2.927.819	2,9%
Continente	9.311.209	9.166.116	9.636.428	10.140.200	10.975.400	11.886.758	11.926.456	4,2%

¹ Taxa de crescimento média anual referente ao período de 2002 a 2007; N.d. – Não disponível

Fonte: INE; Análise: Deloitte

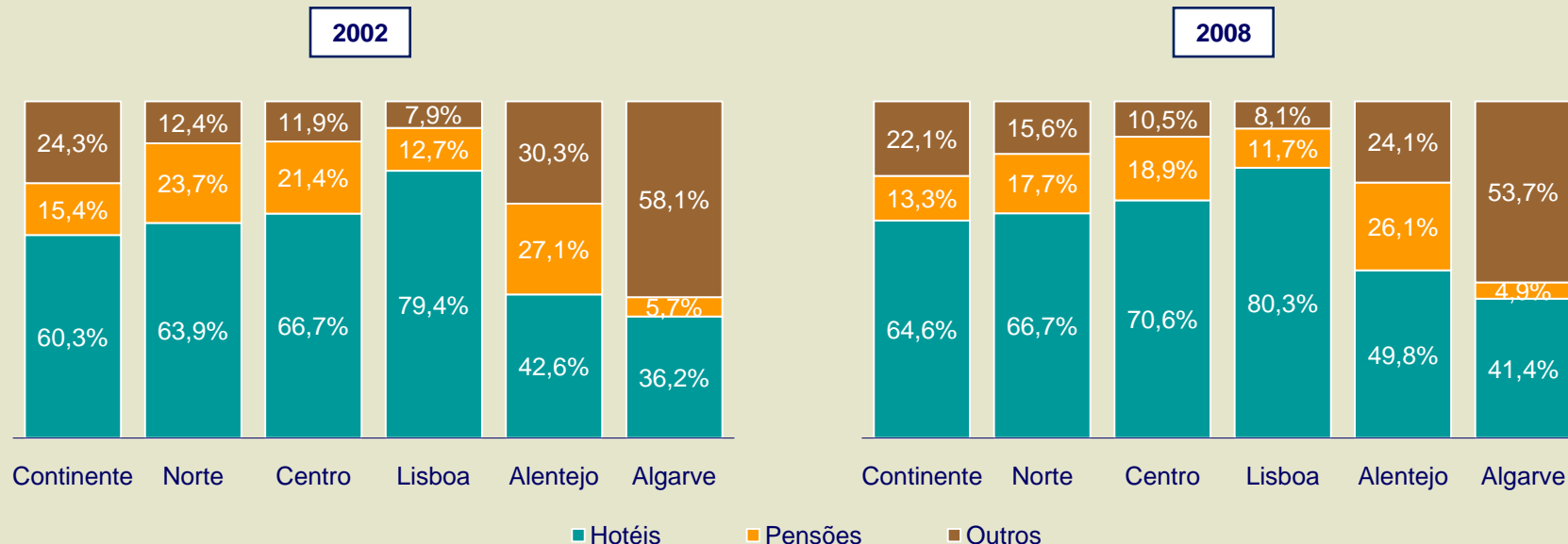
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Número de hóspedes segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

- No que concerne ao número de hóspedes em estabelecimentos hoteleiros, segundo a tipologia do estabelecimento, é possível constatar que, em Portugal Continental, a maioria dos hóspedes fica alojada em hotéis. Em 2008, esta tipologia recebeu 64,6% dos hóspedes que visitaram Portugal Continental. Em termos globais, é possível constatar que a importância dos hotéis tem vindo a aumentar significativamente nos últimos anos (variação de 4,3 p.p. entre 2002 e 2008).
- A região de Lisboa é, entre as regiões analisadas, aquela em que os hotéis assumem maior representatividade (80,3% em 2008). No extremo oposto surge a região do Algarve onde apenas 41,4% dos hóspedes optou por pernoitar num estabelecimento da tipologia Hotéis. No entanto, nos últimos anos, a proporção de hóspedes em hotéis tem vindo a aumentar, o que poderá estar relacionado com o aumento da oferta desta tipologia de estabelecimento hoteleiro.

Evolução do número de hóspedes por NUTS II, segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro
(2002 e 2008; %)



Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Número de hóspedes segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro (cont.)

- Tal como nas regiões NUTS II, os hotéis são a tipologia de estabelecimento hoteleiro que receberam um maior número de hóspedes, tanto em 2002 como, mais recentemente, em 2007. De facto, com excepção das regiões do Cávado, da Grande Lisboa e do Alto Alentejo, o número de hóspedes em hotéis tem, inclusive, vindo a aumentar.
- Neste contexto, em 2007, a Grande Lisboa foi, entre as regiões analisadas, aquela que concentrou o maior número de hóspedes em estabelecimentos da tipologia hotéis (80,8% da procura total na região).

Evolução do número de hóspedes por NUTS III, segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro
(2002 e 2007; %)

NUTS II	NUTS III	2002			2007		
		Hotéis	Pensões	Outros	Hotéis	Pensões	Outros
Norte	Minho Lima	44,8%	29,2%	26,0%	58,1%	24,9%	17,1%
	Cávado	69,2%	20,6%	10,2%	57,2%	21,1%	21,7%
	Grande Porto	71,3%	17,7%	11,0%	73,7%	13,9%	12,5%
Centro	Baixo Vouga	64,7%	19,5%	15,8%	68,8%	15,9%	15,3%
	Baixo Mondego	71,1%	13,0%	15,9%	75,3%	11,4%	13,3%
	Pinhal Litoral	N.d.	N.d.	N.d.	67,5%	21,7%	10,9%
	Oeste	61,9%	28,6%	9,5%	68,7%	18,9%	12,4%
Lisboa	Grande Lisboa	80,9%	12,6%	6,4%	80,8%	11,8%	7,4%
	Península de Setúbal	64,3%	13,3%	22,4%	66,0%	16,9%	17,1%
Alentejo	Alto Alentejo	51,2%	26,2%	22,6%	51,0%	25,1%	23,8%
	Alentejo Central	56,1%	22,9%	21,0%	59,8%	20,8%	19,4%

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

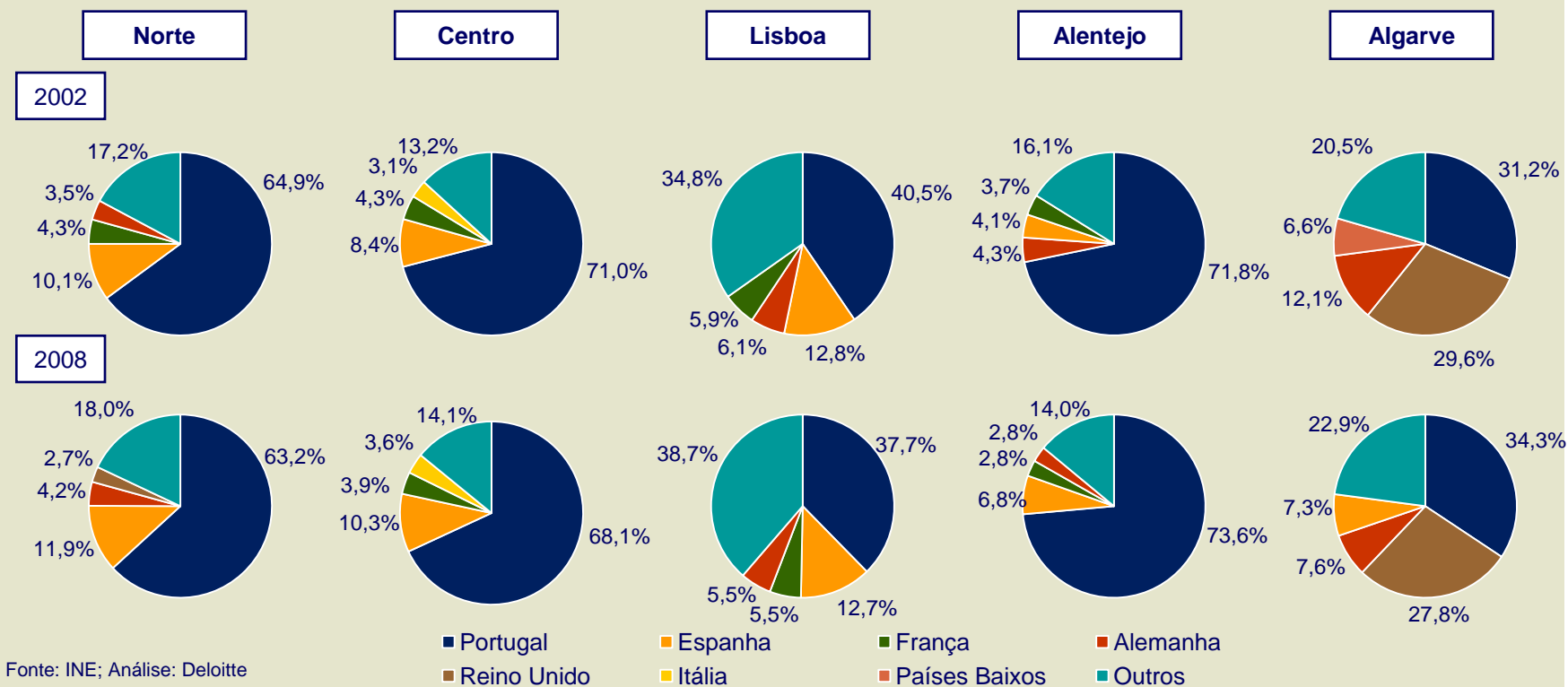
Análise da procura

Principais mercados emissores de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros

- Relativamente aos principais mercados emissores de hóspedes por NUTS II, observa-se que, tanto em 2002 como em 2008, o mercado nacional foi em todas as regiões do Continente, o principal mercado emissor. O Alentejo é a região onde o número de hóspedes nacionais assume uma maior representatividade (73,6% em 2008), sendo o Algarve, por outro lado, aquela onde estes têm menor peso total (34,3% em 2008).
- O mercado nacional têm vindo a ganhar representatividade apenas no Alentejo e no Algarve.

Principais mercados emissores de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros por NUTS II

(2002 e 2008; %)



Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros

- Entre 2002 e 2008, o número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros em Portugal Continental evoluiu positivamente (TCMA de 2,2%), ainda que a um ritmo de crescimento inferior ao registado no número de hóspedes (TCMA de 4,2%). Entre as regiões NUTS II analisadas, a região do Centro é a que apresenta um ritmo de crescimento superior (TCMA de 5,1%), no entanto, foi a região de Lisboa onde o número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros mais cresceu em termos absolutos (1,9 milhões).
- Apesar do forte crescimento registado em Lisboa, o Algarve mantém-se como a região NUTS II com o maior número de dormidas (14,3 milhões de dormidas em 2008, cerca de 44,7% das dormidas registadas no Continente).

Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros

(2002-2008)

NUTS II e NUTS III	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TCMA (2002-2008)
Norte	3.262.430	3.145.780	3.330.650	3.438.500	3.844.400	4.228.965	4.250.764	4,5%
Minho Lima	254.901	257.789	267.909	280.747	307.235	362.102	N.d.	7,3% ¹
Cávado	392.744	387.858	420.412	405.264	468.566	509.075	N.d.	5,3% ¹
Grande Porto	1.743.419	1.672.853	1.780.709	1.851.770	2.125.720	2.380.395	N.d.	6,4% ¹
Centro	2.875.953	2.918.012	3.111.099	3.297.400	3.508.135	3.851.235	3.880.275	5,1%
Baixo Vouga	356.716	360.796	383.350	350.687	407.378	478.894	N.d.	6,1% ¹
Baixo Mondego	529.495	569.903	580.531	593.193	636.719	653.977	N.d.	4,3% ¹
Pinhal Litoral	221.337	223.728	229.800	269.757	284.749	309.273	N.d.	6,9% ¹
Oeste	427.655	415.364	479.760	518.241	547.248	609.281	N.d.	7,3% ¹
Lisboa	6.531.055	6.424.706	6.994.783	7.257.100	8.162.600	8.679.040	8.410.405	4,3%
Grande Lisboa	5.972.771	5.912.048	6.446.137	6.670.712	7.509.576	8.019.267	N.d.	6,1% ¹
Península de Setúbal	558.284	512.658	548.646	586.436	653.038	659.773	N.d.	3,4% ¹
Alentejo	998.586	947.381	993.016	939.300	978.500	1.098.569	1.085.673	1,4%
Alto Alentejo	178.827	161.901	161.403	158.012	159.105	172.540	N.d.	-0,7% ¹
Alentejo Central	301.340	283.397	298.359	331.670	354.518	396.267	N.d.	5,6% ¹
Algarve	14.294.303	14.037.579	13.252.873	13.814.300	14.163.700	14.704.384	14.265.164	0,0%¹
Continente	27.962.327	27.473.458	27.682.421	28.746.600	30.657.300	32.562.193	31.892.281	2,2%

¹ Taxa de crescimento média anual referente ao período de 2002 a 2007; N.d. – Não disponível

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

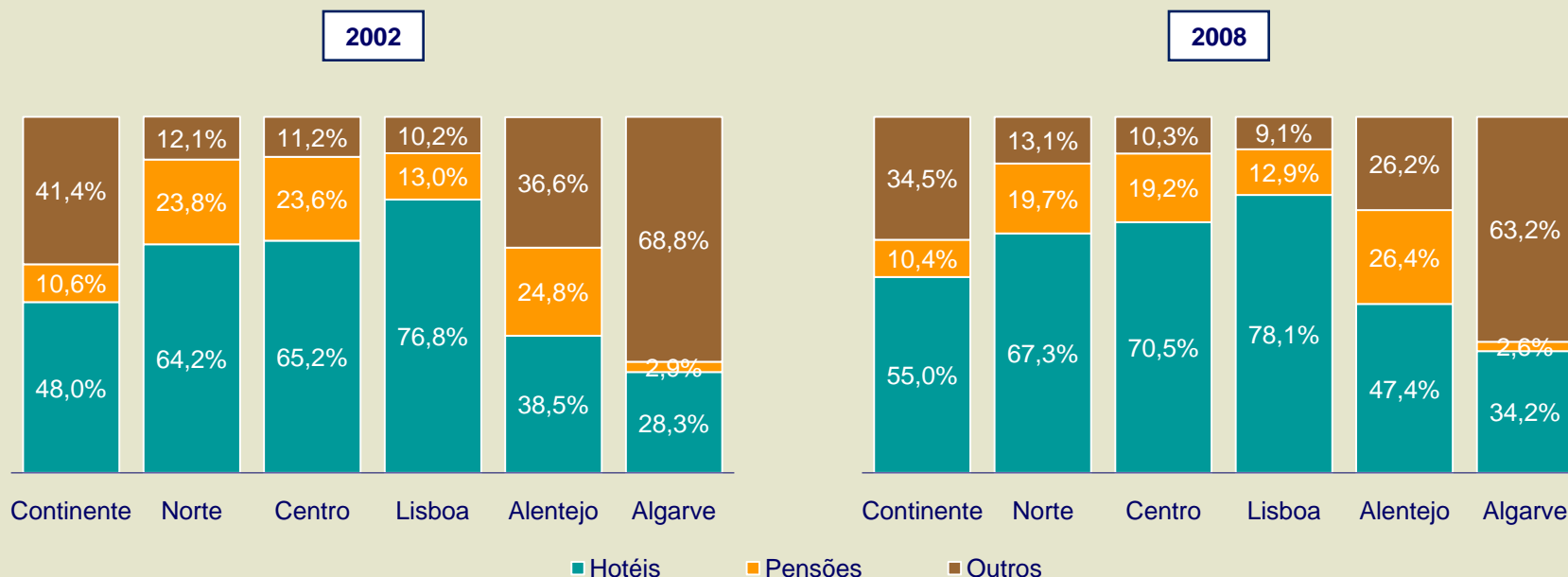
Análise da procura

Número de dormidas segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

- Entre 2002 e 2008, a representatividade dos hotéis no número de dormidas registadas nos estabelecimentos hoteleiros do Continente aumentou de forma significativa, tendo-se registado um aumento de 48,0% em 2002, para 55,0% em 2008.
- A região de Lisboa, à semelhança do que acontece com o número de hóspedes, é a região onde os hotéis absorvem a maior parcela das dormidas registadas nessa região. Por outro lado, o Algarve situa-se no extremo oposto, sendo a região onde esta tipologia de estabelecimentos assume menor importância na geração de dormidas, apesar de ter vindo a aumentar (28,3% em 2002 para 34,2% em 2008).

Evolução do número de dormidas por NUTS II, segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

(2002 e 2008; %)



Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Número de dormidas segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro (cont.)

- Tal como nas regiões integradoras, a representatividade dos hotéis nas regiões NUTS III analisadas na captação de dormidas tem evoluído de uma forma positiva nos últimos anos. As exceções foram as regiões de Cávado, da Península de Setúbal e do Alto Alentejo, as duas primeiras registando um decréscimo e a última mantendo a representatividade.
- Em 2007, a NUTS III Grande Lisboa destacou-se, entre as regiões analisadas, por ter sido a que concentrou um maior número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros de tipologia hotéis (78,5%). Entre 2002 e 2007, a representatividade dos hotéis na captação de dormidas aumentou em cerca de 1,7 p.p..

Evolução do número de dormidas por NUTS III, segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

(2002 e 2007; %)

NUTS II	NUTS III	2002			2007		
		Hotéis	Pensões	Outros	Hotéis	Pensões	Outros
Norte	Minho Lima	46,1%	30,6%	23,3%	54,9%	29,1%	16,0%
	Cávado	66,2%	23,0%	10,8%	59,4%	22,3%	18,3%
	Grande Porto	69,3%	20,1%	10,6%	73,2%	16,6%	10,3%
Centro	Baixo Vouga	65,1%	21,1%	13,8%	70,2%	16,9%	12,9%
	Baixo Mondego	65,6%	16,2%	18,3%	74,4%	13,1%	12,5%
	Pinhal Litoral	N.d.	N.d.	N.d.	67,1%	22,8%	10,1%
	Oeste	64,8%	27,6%	7,6%	69,3%	15,5%	15,2%
Lisboa	Grande Lisboa	76,8%	13,0%	10,2%	78,5%	12,5%	9,0%
	Península de Setúbal	77,8%	13,1%	9,1%	71,3%	15,2%	13,5%
Alentejo	Alto Alentejo	51,6%	22,8%	25,5%	51,6%	23,2%	25,2%
	Alentejo Central	57,4%	21,1%	21,5%	59,1%	20,6%	20,2%

N.d. – Não disponível
 Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

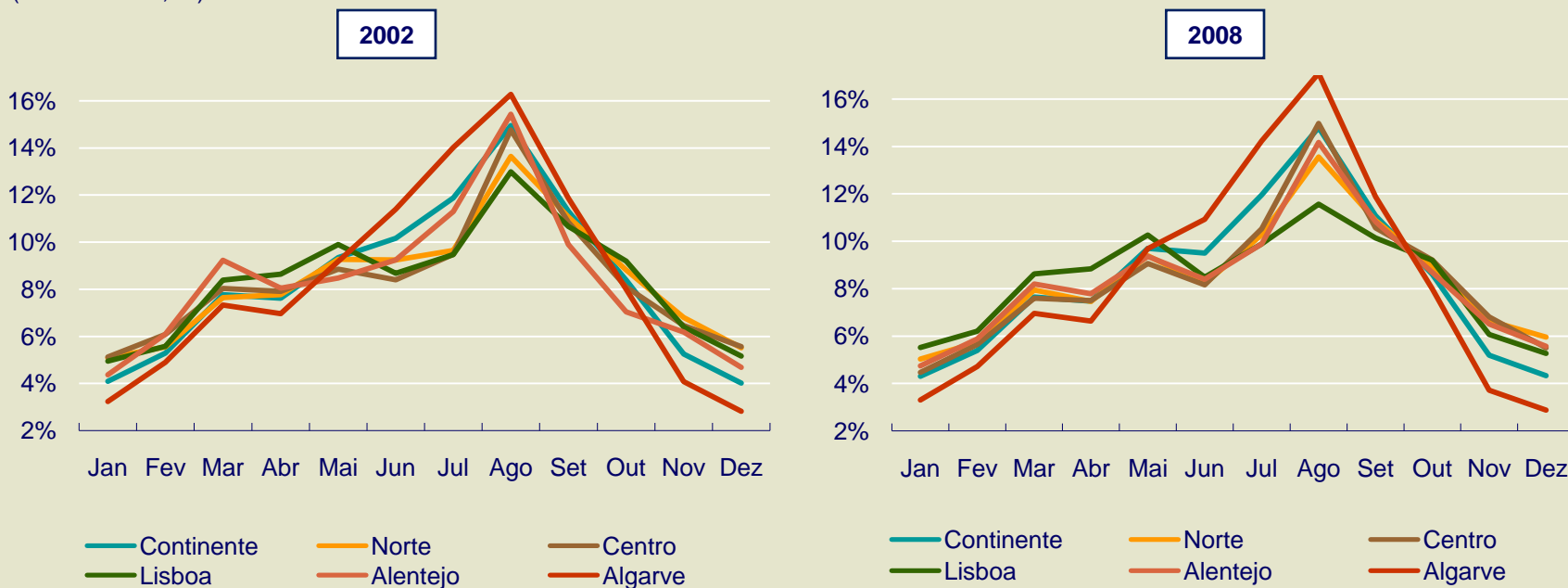
Análise da procura

Sazonalidade das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros

- Em 2002 e 2008, no que diz respeito à sazonalidade do número de dormidas em Portugal Continental, os meses de Junho a Setembro concentraram a maioria das dormidas registadas. Em 2008, este período concentrou 47,3%, menos 1,0 p.p. que em 2002. Analogamente, os meses de Janeiro, Fevereiro, Novembro e Dezembro concentraram apenas 19,2% das dormidas totais registadas em Portugal Continental.
- Tal como no Continente, as regiões NUTS II analisadas apresentaram uma maior concentração de dormidas nos meses de Verão (Junho a Setembro), sendo que os primeiros dois meses do ano e os últimos dois são, regra geral, os meses de menor procura.

Evolução mensal do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros por NUTS II

(2002 e 2008; %)



Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

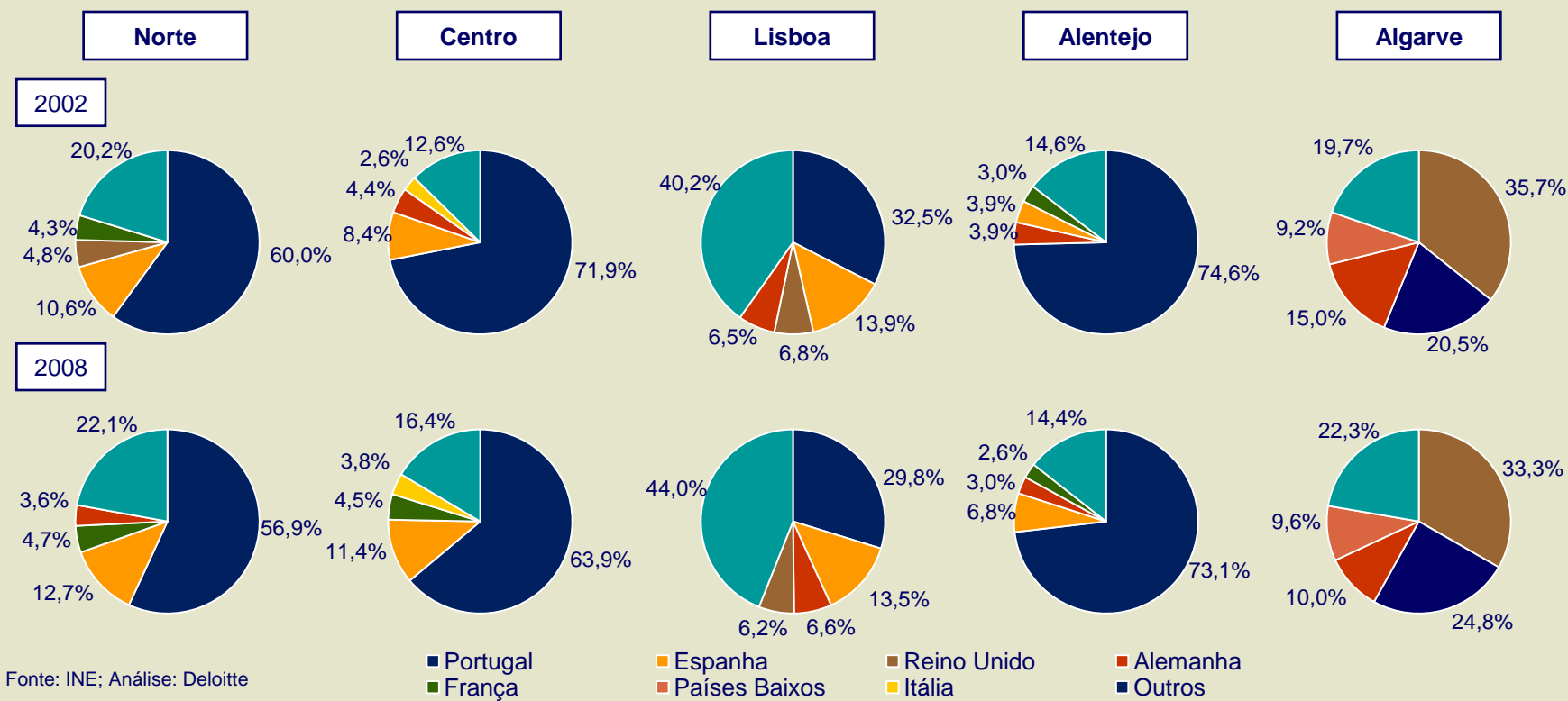
Análise da procura

Principais mercados emissores de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros

- No que diz respeito ao número de dormidas por mercado emissor, verifica-se que, entre as regiões analisadas, o Algarve é a única onde o mercado nacional não se apresenta como o mais representativo. Nesta região, em 2008, os portugueses foram responsáveis por cerca de 24,8% das dormidas registadas, menos 8,5 p.p. que as dormidas de turistas provenientes do Reino Unido.
- Analogamente, o mercado espanhol assume-se como o segundo mercado emissor de dormidas em todas as regiões, com excepção do Algarve.

Principais mercados emissores de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros por NUTS II

(2002 e 2008; %)



Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Estada média nos estabelecimentos hoteleiros

- Nos últimos anos, a estada média nos estabelecimentos hoteleiros do Continente, dada pela relação entre o número de dormidas e o número de hóspedes que deram origem a essas dormidas, tem evoluído negativamente, em grande parte influenciada pela performance da região do Algarve. Em 2008, a estada média nos estabelecimentos hoteleiros do Continente foi de 2,7, uma redução de 0,3 noites face à estada registada em 2002.
- A região NUTS II Algarve foi aquela que, em 2008, registou uma estada média mais elevada, ascendendo a 4,9 noites, no entanto, é a única que registou uma diminuição neste indicador de performance hoteleira. As NUTS III Grande Porto e Grande Lisboa, ao longo dos últimos anos, mantiveram a estada média em estabelecimentos hoteleiros inalterada, 1,8 e 2,3 noites, respectivamente.

Evolução da estada média nos estabelecimentos hoteleiros

(2002-2008; número de noites)

NUTS II e NUTS III	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Norte	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Minho Lima	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,8	N.d.
Cávado	1,8	1,9	2,0	2,0	2,0	1,9	N.d.
Grande Porto	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	N.d.
Centro	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8
Baixo Vouga	1,8	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	N.d.
Baixo Mondego	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	N.d.
Pinhal Litoral	2,1	2,1	1,9	1,9	1,9	2,1	N.d.
Oeste	2,0	1,9	2,1	2,1	2,2	2,2	N.d.
Lisboa	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2
Grande Lisboa	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	N.d.
Península de Setúbal	2,1	2,1	2,0	2,1	2,3	2,2	N.d.
Alentejo	1,6	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6
Alto Alentejo	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	N.d.
Alentejo Central	1,4	1,4	1,4	1,5	1,6	1,5	N.d.
Algarve	5,8	5,7	5,4	5,3	5,1	5,0	4,9
Continente	3,0	3,0	3,6	2,8	2,8	2,7	2,7

N.d. – Não disponível

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

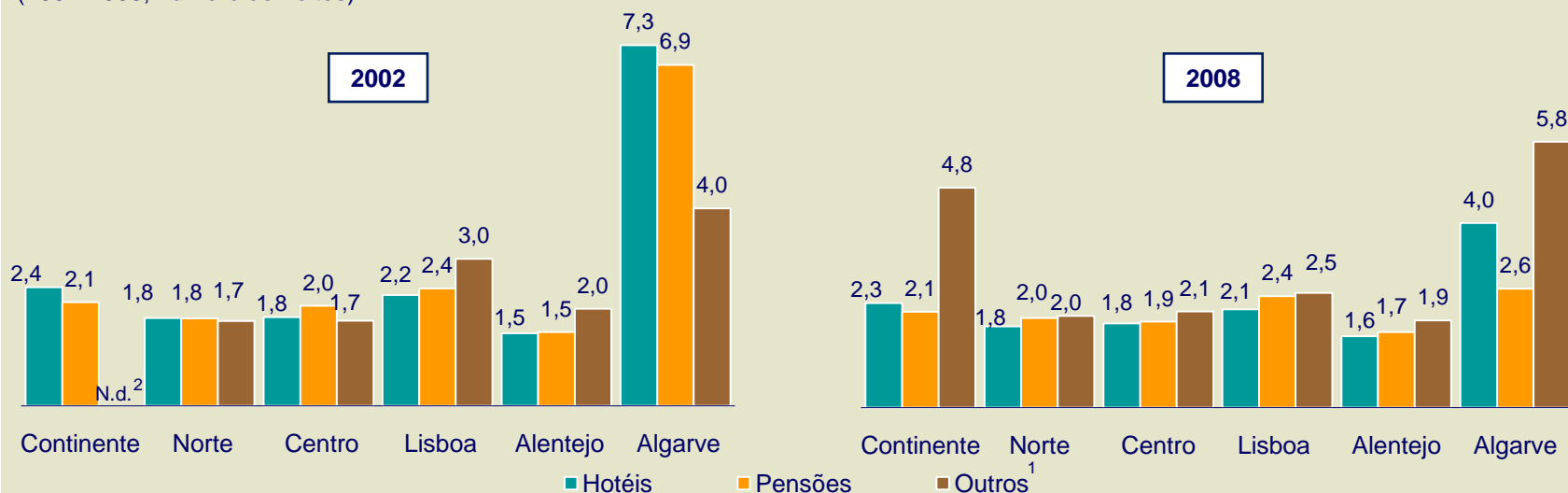
Análise da procura

Estada média segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

- Em 2008, a estada média dos hóspedes em estabelecimentos hoteleiros da tipologia hotéis, em Portugal Continental, foi de 2,3 noites. Comparativamente com a estada média em hotéis, embora se tenha verificado, para o mesmo ano, que a estada média dos hóspedes em estabelecimentos enquadrado na tipologia de pensões foi inferior (2,1 noites), este indicador em estabelecimentos hoteleiros de outras tipologias (4,8 noites) foi mais elevado em cerca de 2,5 noites.
- Entre 2002 e 2008, em todas as regiões do Continente, com excepção de Lisboa e do Algarve, a estada média dos hóspedes em estabelecimentos da tipologia hotéis manteve-se constante ou evoluiu positivamente. A região do Algarve, foi a região que registou um decréscimo mais acentuado da estada média em hotéis, passando de 7,3 noites em 2002 para 4,0 noites em 2008. Nesta região, no que diz respeito à tipologia pensões, a tendência de diminuição do número de noites também se verificou, no entanto, a estada média dos hóspedes em estabelecimentos de outras tipologias aumentou em cerca de 1,8 noites.

Evolução da estada média por NUTS II, segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

(2002-2008; número de noites)



¹ Em 2008, a tipologia Outros é resultado de uma média ponderada entre o número de dormidas e a estada média para as diferentes tipologias de estabelecimento hoteleiro que compõem a categoria Outros. É um cálculo da Deloitte com base na informação disponibilizada pelo INE.

² A estada média em estabelecimentos hoteleiros da tipologia Outros não está disponível.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Estada média segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro (cont.)

- Em 2007, em todas as NUTS III analisadas, com excepção do Oeste, Península de Setúbal e Alto Alentejo, é possível constatar que a estada média nos hotéis foi igual ou inferior à estada média registada nas pensões.
- Nesse ano, as NUTS III Oeste, Península de Setúbal e Grande Lisboa foram as que apresentaram uma estada média em hotéis mais elevada, cerca de 2,3, 2,3 e 2,2 noites, respectivamente. Por outro lado, as NUTS III Grande Lisboa, Grande Porto e Pinhal Litoral foram as regiões que apresentaram, em 2007, uma estada média em pensões mais elevada, cerca de 2,4 noites para Grande Lisboa e 2,2 noites para Grande Porto e Pinhal Litoral.

Evolução da estada média por NUTS III segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

(2002-2007; número de noites)

NUTS II	NUTS III	2002			2007		
		Hotéis	Pensões	Outros	Hotéis	Pensões	Outros
Norte	Minho Lima	1,8	1,9	1,6	1,7	2,1	1,7
	Cávado	1,7	2,0	1,9	2,0	2,0	1,6
	Grande Porto	1,8	2,1	1,8	1,8	2,2	1,5
Centro	Baixo Vouga	1,8	2,0	1,6	1,9	1,9	1,5
	Baixo Mondego	1,6	2,1	2,0	1,7	2,0	1,6
	Pinhal Litoral	N.d.	2,3	N.d.	2,0	2,2	1,9
	Oeste	2,1	2,0	1,6	2,3	1,8	2,8
Lisboa	Grande Lisboa	2,2	2,4	3,3	2,2	2,4	2,7
	Península de Setúbal	2,2	2,0	2,1	2,3	2,0	1,7
Alentejo	Alto Alentejo	1,4	1,2	1,5	1,5	1,4	1,6
	Alentejo Central	1,4	1,3	1,4	1,5	1,5	1,6

N.d. – Não disponível

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Taxa bruta de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros

- A taxa bruta de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros do Continente, dada pela relação entre o número de dormidas e o número de camas existentes no período de referência, considerando como duas as camas de casal, aumentou de 33,6% em 2002 para 39,0% em 2008. Durante este período, as regiões do Alentejo e Algarve foram as únicas regiões do Continente que registaram um decréscimo neste indicador (de 32,0% para 30,1% no Alentejo e de 45,6% para 43,3% no Algarve).
- Em 2007, a NUTS III Grande Lisboa destacou-se entre as diversas regiões analisadas, por ser aquela que apresentou uma taxa de ocupação¹ mais elevada (48,7%).

Evolução da taxa bruta de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros

(2002-2008; %)

NUTS II e NUTS III	2002	2003	2004	2005	2006 ¹	2007 ¹	2008 ¹
Norte	29,4%	27,8%	28,9%	28,0%	30,1%	32,4%	31,5%
Minho Lima	22,7%	22,5%	23,1%	22,2%	23,5%	25,3%	N.d.
Cávado	28,0%	27,6%	28,5%	27,2%	30,6%	32,0%	N.d.
Grande Porto	34,6%	32,2%	33,8%	33,1%	35,7%	39,3%	N.d.
Centro	28,3%	25,4%	26,2%	26,9%	27,6%	30,1%	29,4%
Baixo Vouga	24,3%	22,4%	24,2%	22,7%	24,9%	27,6%	N.d.
Baixo Mondego	31,7%	31,4%	30,9%	31,1%	31,3%	34,8%	N.d.
Pinhal Litoral	25,4%	23,5%	23,1%	26,3%	27,6%	29,7%	N.d.
Oeste	26,3%	24,4%	25,8%	27,3%	27,8%	29,7%	N.d.
Lisboa	38,8%	41,1%	42,2%	41,6%	46,4%	48,0%	45,4%
Grande Lisboa	43,9%	42,2%	43,3%	42,3%	47,2%	48,7%	N.d.
Península de Setúbal	32,6%	30,8%	32,4%	34,6%	39,5%	40,7%	N.d.
Alentejo	32,2%	28,9%	29,9%	28,8%	28,4%	30,3%	30,1%
Alto Alentejo	32,3%	27,0%	26,8%	24,8%	22,2%	26,0%	N.d.
Alentejo Central	37,6%	34,8%	36,5%	37,4%	37,7%	35,3%	N.d.
Algarve	45,6%	44,1%	40,9%	42,5%	44,2%	46,0%	43,3%
Continente	33,6%	37,4%	36,5%	37,0%	39,0%	41,0%	39,0%

N.d. – Não disponível

¹ Taxa líquida de ocupação-cama.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

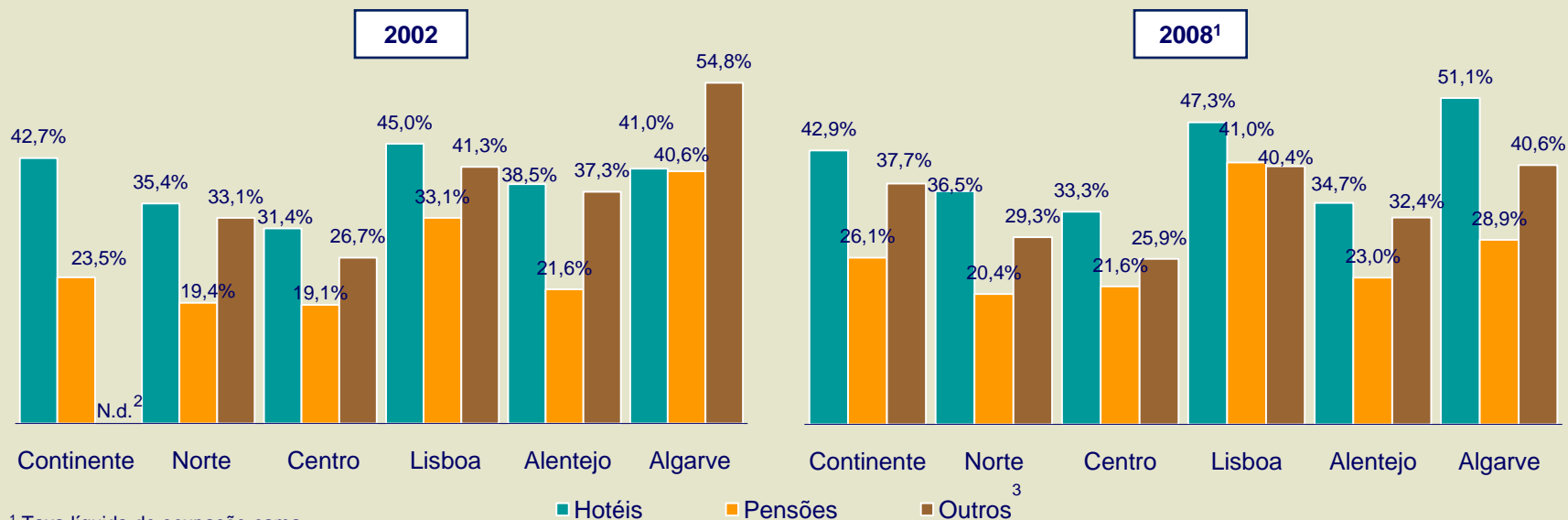
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Taxa bruta de ocupação-cama segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

- A taxa bruta de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros do Continente é superior nos estabelecimentos enquadrados na tipologia hotéis comparativamente com as pensões. Em 2008, a taxa de ocupação¹ nos hotéis foi de 42,9% enquanto que nas pensões esta ascendeu a apenas 26,1%, menos 16,8 p.p..
- Em todas as regiões, com excepção do Alentejo, a taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros da tipologia hotéis tem evoluído positivamente. No entanto, a região NUTS II Algarve é a que apresenta uma evolução mais acentuada, apresentando, em 2008, uma taxa de ocupação-cama¹ de 51,1%, mais 10,1 p.p. do que no ano de 2002.

Evolução da taxa bruta de ocupação-cama por NUTS II, segundo tipologia de estabelecimento hoteleiro
(2002 e 2008; %)



¹ Taxa líquida de ocupação-cama.

² Taxa bruta de ocupação-cama de estabelecimentos da tipologia Outros não se encontra disponível.

³ Em 2008, a tipologia Outros é resultado de uma média ponderada entre o número de camas e a taxa líquida de ocupação-cama para as diferentes tipologias de estabelecimento hoteleiro que compõem a categoria Outros. As NUTS II Norte, Lisboa e Alentejo não incluem na tipologia Outros os aldeamentos turísticos e motéis. É um cálculo da Deloitte com base na informação disponibilizada pelo INE.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Taxa bruta de ocupação-cama segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro (cont.)

- No que concerne à taxa bruta de ocupação-cama em estabelecimentos hoteleiros nas NUTS III consideradas, é possível constatar que, à semelhança das regiões integradoras, a tipologia hotéis apresenta uma taxa de ocupação superior à registada pela tipologia pensões.
- Em 2007, as regiões do Alentejo Central e da Grande Lisboa foram as regiões que apresentaram maiores taxas de ocupação (56,9% e 51,0%, respectivamente) nos estabelecimentos hoteleiros da tipologia hotéis.
- Entre 2002 e 2007, em todas as regiões analisadas, a taxa de ocupação-cama registada nos estabelecimentos hoteleiros de tipologia hotéis evoluiu positivamente.

Evolução da taxa bruta de ocupação-cama por NUTS III, segundo a tipologia de estabelecimento hoteleiro

(2002 e 2007; %)

NUTS II	NUTS III	2002			2007 ¹		
		Hotéis	Pensões	Outros	Hotéis	Pensões	Outros
Norte	Minho Lima	30,0%	14,9%	28,4%	31,4%	18,2%	26,6%
	Cávado	34,4%	17,7%	31,1%	38,2%	17,0%	52,3%
	Grande Porto	38,6%	25,1%	35,9%	44,3%	27,5%	34,5%
Centro	Baixo Vouga	30,0%	20,1%	15,4%	32,9%	22,2%	17,9%
	Baixo Mondego	35,7%	19,3%	37,6%	40,5%	18,9%	46,2%
	Pinhal Litoral	N.d.	19,7%	N.d.	38,5%	17,6%	30,2%
	Oeste	33,1%	17,7%	26,3%	36,5%	19,9%	22,0%
Lisboa	Grande Lisboa	46,0%	34,4%	44,4%	51,0%	40,6%	44,7%
	Península de Setúbal	35,8%	23,3%	31,3%	43,6%	32,9%	43,9%
Alentejo	Alto Alentejo	30,9%	27,5%	43,0%	44,9%	22,2%	43,1%
	Alentejo Central	41,9%	24,5%	50,0%	56,9%	27,1%	38,3%

N.d. – Não disponível

¹ Taxa líquida de ocupação-cama.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

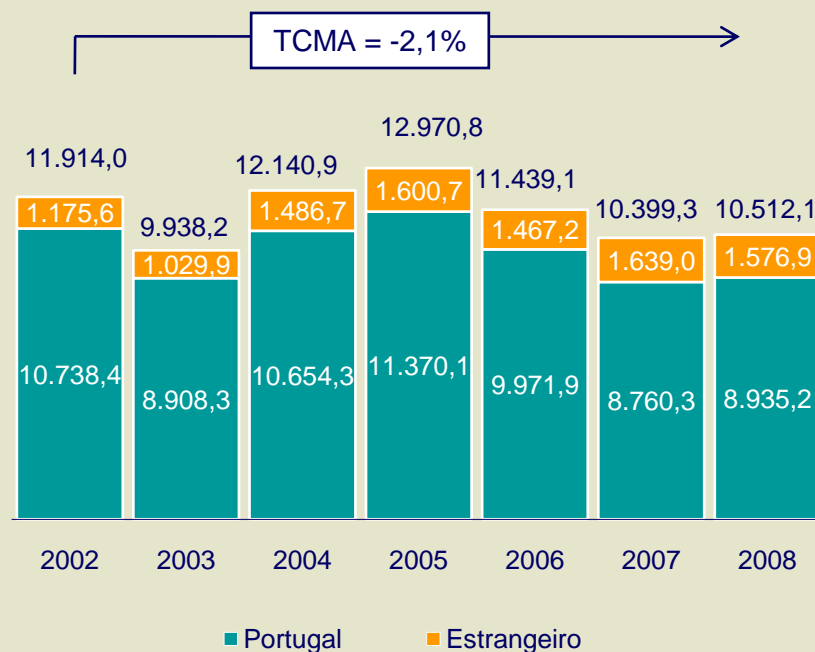
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional

- Entre 2002 e 2008, o número de viagens realizadas pelos portugueses, registou uma TCMA de -2,1%, o que corresponde a uma diminuição de 11.914,0 milhares de viagens em 2001 para 10.512,1 mil viagens em 2008.
- No período considerado, verificou-se que os portugueses viajaram sobretudo em Portugal, no entanto, o número de viagens realizadas ao estrangeiro tem vindo a aumentar.
- Em 2008, 85,0% das viagens dos portugueses foram viagens internas e apenas 15,0% foram viagens realizadas no estrangeiro, enquanto que, em 2002, as viagens ao território nacional representaram 90,1% e as viagens ao estrangeiro 9,9%.

Evolução do número de viagens¹ realizadas pelos portugueses (2002-2008; milhares)



¹Pressupõe a duração de pelo menos uma noite.
Fonte: INE; Análise: Deloitte

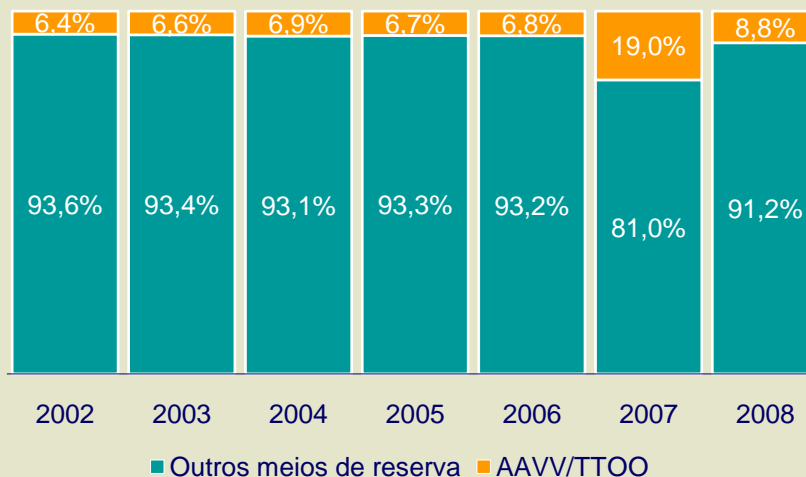
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- Relativamente ao canal de distribuição utilizado pelos portugueses para reservar as suas viagens, constata-se que, entre 2002 e 2008, a representatividade das agências de viagens e operadores turísticos tem evoluído positivamente, sendo, no entanto, o canal de distribuição menos utilizado pelo turista nacional.
- Apesar da evolução registada entre 2002 e 2008, constata-se que, entre 2007 e 2008, a representatividade das agências de viagens e operadores turísticos na reserva de viagens diminuiu em 10,2 p.p..
- Em 2008, foram reservadas 925,7 mil viagens (8,8%) através das agências de viagens e operadores turísticos, no entanto, 9.586,5 mil viagens (91,2%) foram reservadas através de outros meios de reserva.

Evolução do número de viagens¹ realizadas pelos portugueses, por canal de distribuição (2002-2008;%)



¹Pressupõe a duração de pelo menos uma noite.
Fonte: INE; Análise: Deloitte

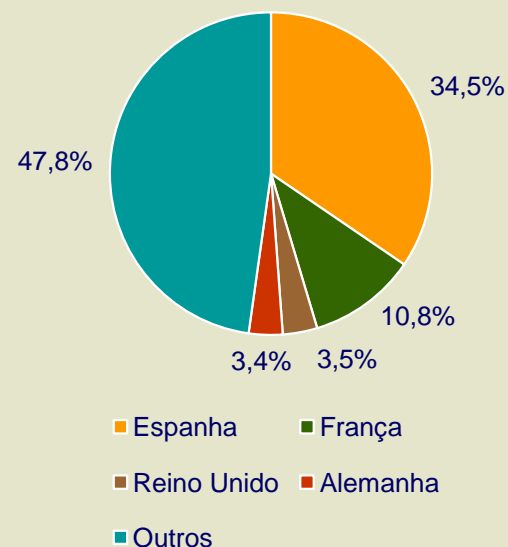
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- Apesar da maioria das viagens realizadas pelos portugueses serem viagens internas (em 2008, 85,0% das viagens dos portugueses foram viagens no território nacional), as viagens internacionais têm vindo a ganhar alguma representatividade.
- Assim sendo, em 2008, os principais mercados internacionais de destino dos portugueses foram Espanha (34,5%), França (10,8%), Reino Unido (3,5%) e Alemanha (3,4%). Note-se que Espanha é o principal destino dos turistas portugueses e é, simultaneamente, o principal mercado emissor de turistas para Portugal.

Principais mercados internacionais de destino dos turistas portugueses
(2008; %)



Fonte: INE; Análise: Deloitte

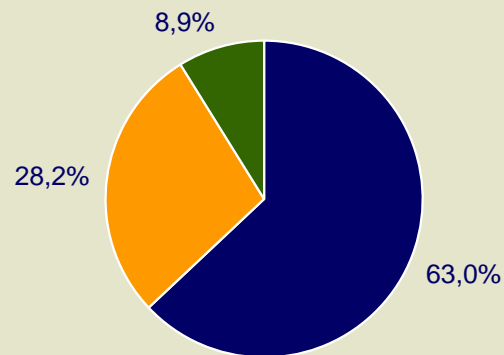
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- Em 2008, cerca de 63,0% dos turistas portugueses viajaram maioritariamente por motivos de lazer. No ano considerado, para além das viagens em lazer, 28,2% dos turistas portugueses viajaram por motivos relacionados com visitas a familiares e amigos e apenas 8,9% viajou por motivos de negócio.

Principais motivações das viagens dos turistas portugueses (2008; %)



■ Lazer ■ Visita a familiares e amigos ■ Negócios

Fonte: INE; Análise: Deloitte

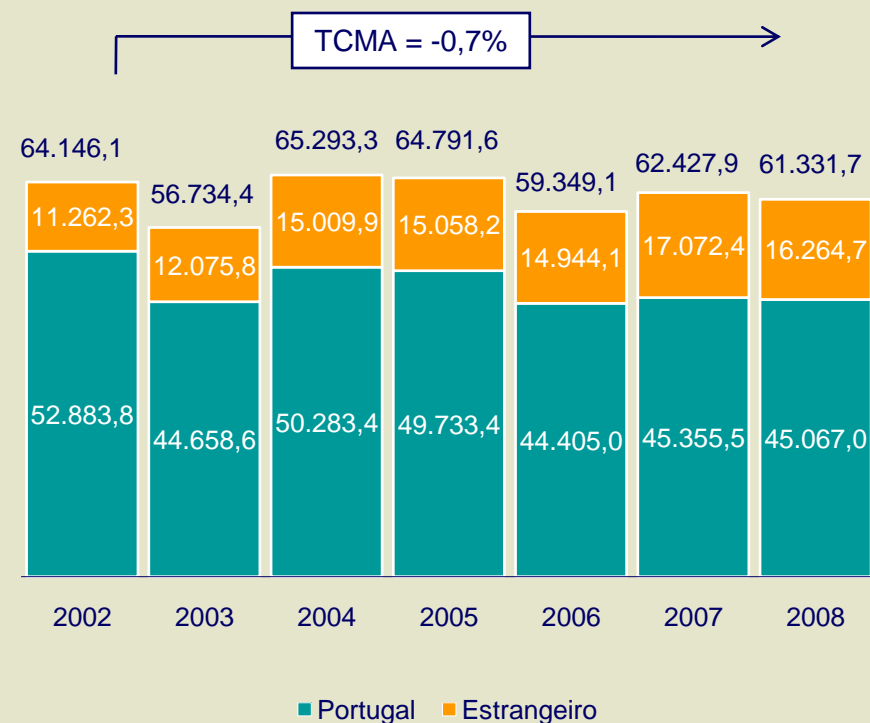
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- À semelhança da evolução registada no número de viagens, o número de dormidas efectuadas pelos portugueses em estabelecimentos hoteleiros tem também evoluído de forma volátil, registando-se, entre 2002 e 2008, um decréscimo do número de dormidas à taxa de crescimento médio anual de -0,7%.
- No que se refere ao destino das dormidas, é possível verificar que o número de dormidas dos turistas portugueses em estabelecimentos hoteleiros nacionais tem sido sempre superior ao número de dormidas realizadas pelos portugueses no estrangeiro. Em 2008, 73,5% das dormidas dos turistas nacionais foram dormidas internas e 26,5% dormidas no estrangeiro, o que se traduz numa redução da representatividades das dormidas dos portugueses no território nacional de cerca de 9,0 p.p..

Evolução do número de dormidas¹ em estabelecimentos hoteleiros (2002-2008; milhares)



¹Pressupõe a duração de pelo menos uma noite.
Fonte: INE; Análise: Deloitte

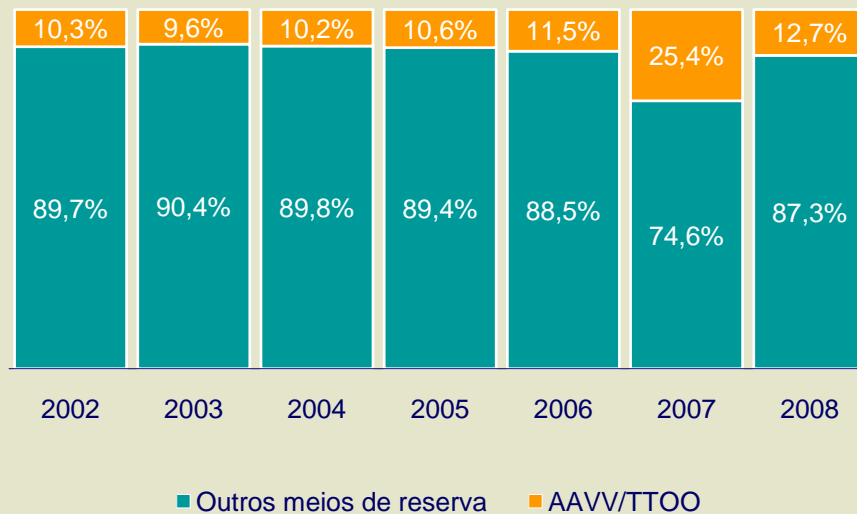
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- Relativamente ao número de dormidas realizadas pelos portugueses por canal de distribuição, indicador que traduz a importância das agências de viagens e operadores turísticos enquanto canal de distribuição na reserva de alojamento, constata-se que, entre 2002 e 2008, apesar de crescente, a representatividade das agências de viagens e dos operadores turísticos para o mercado nacional registou uma evolução volátil, à semelhança do número de dormidas registadas.
- Em 2008, foram reservadas através destes *players* 7.800,6 mil dormidas, menos 1.210,4 mil dormidas que em 2002. Note-se que, entre 2002 e 2008, a representatividade das agências de viagens e dos operadores turísticos na reserva de dormidas nunca ultrapassou os 13,0%, tendo ascendido, em 2007, para 25,4%.
- Quanto aos restantes canais de distribuição, a reserva directa continua a ser a mais representativa.

Evolução do número de dormidas realizadas pelos portugueses em estabelecimentos hoteleiros, por canal de distribuição (2002-2008; %)



¹Pressupõe a duração de pelo menos uma noite.
Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- Com base na publicação do Turismo de Portugal, “Férias dos portugueses 2006”, é possível avaliar o comportamento da população portuguesa residente no Continente com 15 e mais anos, durante o seu período de férias. Neste domínio, considerando que a população alvo de estudo é constituída pela totalidade da população de 15 e mais anos residente em Portugal Continental (o número de indivíduos nas condições referidas foi estimado, para 2006, em 8.080.915), verifica-se que 50,7% da população considerada gozou férias nesse ano, estimando-se que 35,5% o fez fora da sua residência habitual.
- Em 2006, 59,1% dos turistas nacionais gozaram férias apenas num período enquanto que 40,9% gozou férias de forma repartida, em dois ou três períodos.

População residente em Portugal Continental com 15 e mais anos (2006; milhares)

	2006	Δ % 06/05	% Total
População total com mais de 15 anos	8.081	-	100,0%
População que gozou férias	4.096	-9,5%	50,7%
Fora da Residência Habitual	2.867	-7,8%	35,5%
No estrangeiro	720	8,3%	8,9%
Em Portugal	2.147	-12,1%	26,6%
Na Residência Habitual	1.229	-12,5%	15,2%
População que não gozou férias	3.985	12,2%	49,3%

Período de férias (2005-2006; %)

Período de férias	2005	2006
Um período	60,2%	59,1%
Repartidas	38,3%	40,9%
Dois períodos	29,0%	29,1%
Três períodos	9,3%	11,8%
Não sabe/ Não responde	1,5%	-
Total	100,0%	100,0%

Nota: O estudo incide sobre a população portuguesa residente em Portugal Continental, com 15 e mais anos, que gozou de férias fora da sua residência habitual.
Fonte: Férias dos portugueses 2006 – Turismo de Portugal; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- De acordo com a publicação, “Férias dos portugueses 2006”, o gasto médio por dia do turista nacional em Portugal é inferior ao gasto médio diário do turista português no estrangeiro, verificando-se, também que, em ambos os casos, o gasto médio do turista nacional aumentou.
- Em 2006, o gasto médio diário por pessoa em férias em Portugal era de cerca de 33,35 euros. Por outro lado o turista no estrangeiro tinha um gasto médio diário de cerca de 79,50 euros, mais 46,15 euros do que o gasto médio do turista em Portugal.

Gasto médio diário (2005 -2006; euros)

Destino	Gasto médio (pessoa/ dia)	
	2005	2006
Portugal	32,52	33,35
Estrangeiro	76,12	79,50

Fonte: Férias dos portugueses 2006 - Turismo de Portugal; Análise: Deloitte

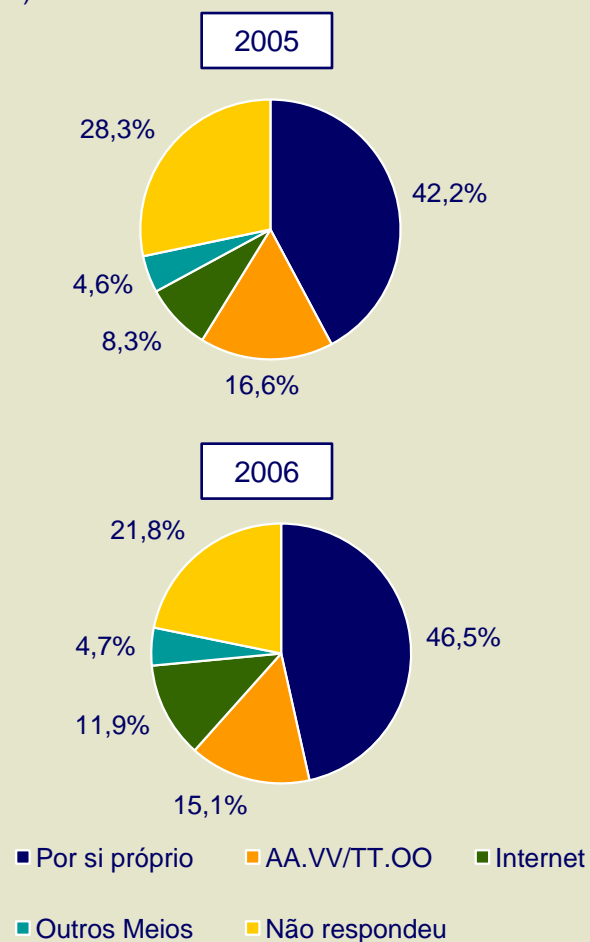
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- No que respeita ao modo de organização das férias, em 2006, 46,5% dos portugueses organizou as suas férias de forma independente. Entre os portugueses que recorreram a outros serviços, verificou-se um aumento de 3,6 p.p., relativamente a 2005, para os que utilizaram os serviços da Internet (11,9%) e um decréscimo de 1,5 p.p. para os que recorreram aos serviços das agências de viagens e operadores turísticos (15,1%).
- Em termos evolutivos, constata-se um aumento do número de turistas nacionais que organizam as suas férias independentemente, sem recurso a outros serviços o que representa uma redução da importância das agências de viagens na organização das viagens, por contrapartida de um aumento da representatividade da Internet.

Modo de organização das férias dos portugueses
(2005 e 2006; %)



Fonte: Férias dos portugueses 2006 - Turismo de Portugal; Análise: Deloitte

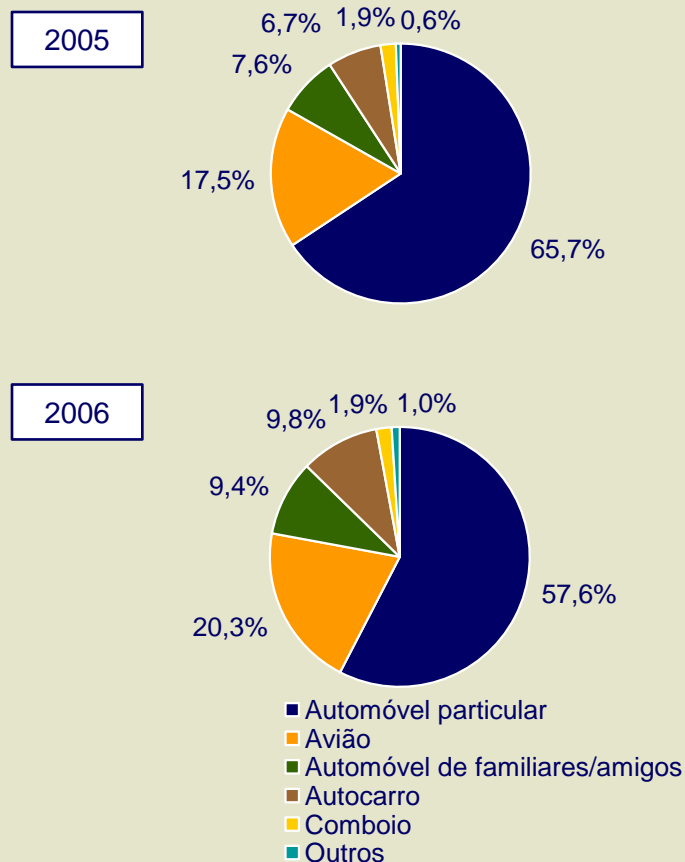
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- O automóvel particular continuou a ser o modo de transporte mais utilizado nas deslocações em férias dos turistas nacionais, tendo sido escolhido por 57,6% dos portugueses que gozaram férias, em 2006, fora da sua residência habitual. No entanto, face a 2005, registou uma quebra de 19,1 p.p., enquanto que a utilização do avião sofreu um aumento de 7,3 p.p., o que poderá ser explicado pelo aumento de companhias aéreas *low cost* a operar em Portugal.

Principais modos de transporte utilizados nas deslocações em férias (2005 e 2006; %)



Fonte: Férias dos portugueses 2006 - Turismo de Portugal; Análise: Deloitte

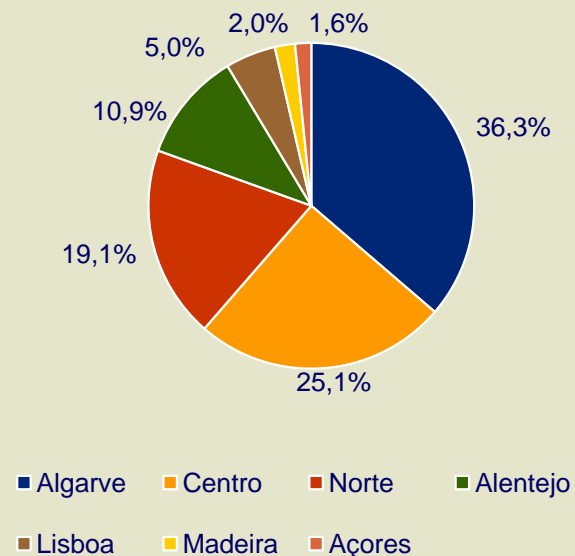
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- Em 2006, de acordo com o estudo efectuado pelo Turismo de Portugal – “Férias dos portugueses 2006”, a região mais procurada pelos turistas nacionais para a realização de férias foi o Algarve (36,3%). Para além do Algarve, destacaram-se, ainda, a região Centro e o Norte do país, que registaram, nesse ano, 25,1% e 19,1% da procura nacional, respectivamente.

Principais mercados nacionais de destino dos turistas portugueses (2006; %)



Fonte: Férias dos portugueses 2006 - Turismo de Portugal; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- No que diz respeito à obtenção de informações sobre o local de férias e alojamento e respectiva reserva, em 2006, a percentagem de portugueses que realizou estas tarefas sem recorrer a qualquer serviço ascendeu a 43,9%, 35,6% e 30,7%, respectivamente. Para a obtenção de informação sobre os voos (15,1%) e reserva de pacote de viagem completo (14,7%), os portugueses que gozaram férias fora da sua residência habitual recorreram maioritariamente aos serviços das agências de viagens.
- Nas actividades de circuitos turísticos e de reserva de transportes a maioria dos portugueses não recorreu a qualquer serviço, 26% e 16,8 %, respectivamente.

Serviços mais recorridos para a organização das férias dos portugueses

(2006; %)

Serviços para Organização de Férias	AA.VV/ TT.OO.	Internet	Por si próprio	Outros Meios	Não se aplica
Informações sobre o local de férias	14,8%	11,4%	43,9%	8,3%	21,6%
Informações sobre voos	15,1%	4,6%	7,1%	1,9%	71,3%
Informação sobre o alojamento	14,7%	10,2%	35,6%	7,4%	32,1%
Reserva de pacote de viagem completo	14,7%	3,4%	7,8%	1,7%	72,4%
Reserva de alojamento	14,2%	7,0%	30,7%	4,9%	43,2%
Reserva de transporte	14,1%	4,4%	16,8%	2,2%	62,5%
Circuitos turísticos	9,5%	3,9%	26,0%	2,6%	58,0%

Fonte: Férias dos portugueses 2006 - Turismo de Portugal; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- Segundo o inquérito “Férias dos portugueses em 2006”, 44,1% dos turistas portugueses que organizaram as suas férias sem recorrer a qualquer serviço referiram como vantagem um preço mais favorável. A poupança de tempo e a comodidade foram as principais vantagens apontados tanto pelos turistas que utilizaram a Internet como por aqueles que recorreram aos serviços das agências de viagens.
- Relativamente à comodidade da organização de viagens através dos diversos canais de distribuição, verifica-se que não existe uma diferença significativa, no entanto, 16,5% dos turistas nacionais acredita que férias organizadas por agências de viagens/ operadores turísticos têm uma maior garantia de qualidade. Neste aspecto, a Internet é o modo de organização mais penalizado, sendo que somente 2,2% considerou que este modo transporte dá garantia de qualidade.

Vantagens dos diferentes modos de organização das viagens dos portugueses (2006; %)

Vantagens	Agências de Viagens/ Operadores Turísticos	Internet	Por si próprio	Outros meios
Preço mais favorável	20,7%	27,9%	44,1%	29,2%
Poupança de tempo	30,8%	33,5%	7,3%	10,5%
Comodidade	28,5%	29,2%	24,1%	29,1%
Garantia de qualidade	16,5%	2,2%	12,9%	13,9%
Outras	3,5%	7,2%	11,6%	17,3%

Fonte: Férias dos portugueses 2006 - Turismo de Portugal; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise da procura

Perfil do turista nacional (cont.)

- Por outro lado, como desvantagens da utilização de cada um dos modos de organização das férias, os preços mais elevados foram referidos por 33,9% dos portugueses que recorreram às agências de viagens, ao passo que a insegurança foi indicada por cerca de 17,6% dos que recorreram à internet. Entre os turistas nacionais que organizaram as férias de forma independente, 16,9% referiu o elevado tempo dispendido como a principal desvantagem na organização das suas férias.

Desvantagens dos diferentes modos de organização das viagens dos portugueses

(2006; %)

Desvantagens	Agências de Viagens/ Operadores Turísticos	Internet	Por si próprio	Outros meios
Elevado tempo dispendido	6,3%	8,8%	16,9%	5,7%
Preços mais elevados	33,9%	4,4%	5,5%	2,9%
Falta de informação	2,7%	5,5%	7,0%	2,9%
Dificuldade de obter informações	1,8%	6,6%	6,1%	2,9%
Insegurança	7,1%	17,6%	7,0%	2,9%
Despersonalizado	3,6%	12,1%	2,6%	5,7%
Outras	0,9%	5,5%	3,2%	5,7%
Sem desvantagens	43,7%	39,5%	51,7%	71,3%

Fonte: Férias dos portugueses 2006 - Turismo de Portugal; Análise: Deloitte

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44
I. Enquadramento	
II. Apresentação dos principais produtos turísticos	
III. Análise da oferta	
IV. Análise da procura	
V. Análise ao sector da imobiliária turística	
VI. Principais projectos e investimentos previstos	
VII. Análise à contribuição do turismo para a economia	
VIII. <i>Key findings</i>	

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise ao sector da imobiliária turística

Enquadramento do sector em Portugal

- Entre 2003 e 2005, os preços dos imóveis em Portugal registaram uma subida de 16,4%. A região que mais contribuiu para esse aumento foi o Alentejo, onde os preços registaram uma subida de 26,5%. No entanto, de 2006 para 2007, esse crescimento tornou-se negativo, verificando-se uma redução de 2,8% nos valores de comercialização, sendo que, neste período, apenas o Algarve registou uma subida nos preços (6,1%). Já em 2008, os preços registaram uma diminuição de 4,8% face a 2007, observando-se que o Algarve foi a região que melhor resistiu à descida generalizada dos preços, apresentando uma variação negativa de 4,4%. Em Lisboa e Vale do Tejo e no Norte a quebra de preços fixou-se nos 5,7% e 4,5%, respectivamente.
- No que concerne ao mercado de imobiliária residencial turística, registam-se actualmente quebras acentuadas na procura, bem como a contracção da oferta, com muitos dos novos projectos planeados a serem adiados pelos investidores.
- As vendas internacionais do imobiliário em Portugal dependem fortemente do mercado britânico, tendo sido recentemente afectadas pela continuada depreciação da libra face ao euro e consequente aumento do custo de vida na zona Euro para a população inglesa, assim como pelo crescimento do nível de desemprego em Inglaterra e na Irlanda.
- Em 2009, estima-se que a oferta instalada supere a procura estimada, verificando-se, no entanto, uma alteração no tipo de procura registada. As expectativas de valorização do activo, bem como os rendimentos que advêm da sua exploração perderam força enquanto argumento de venda, levando os compradores a optar por outras alternativas em detrimento do investimento neste sector.

Variação dos preços de imóveis (residencial e turística) em Portugal

(2003-2008; %)

	2003 a 2005	2006 a 2007	Year-to-year (2008 ¹)
Algarve	18,9	6,1	-4,4
Norte	14,1	-1,8	-4,5
Lisboa e Vale do Tejo	17,9	-2,9	-5,7
Área Metropolitana de Lisboa	17,4	-5,3	-5,7
Centro	17,2	-5,3	-7,0
Alentejo	26,5	-6,3	-8,5
Portugal	16,4	-2,8	-4,8

¹ Dados referentes ao mês de Setembro de 2008.

Fonte: Global Property Guide; "Marketbeat – Mercado Imobiliário Português" – Cushman & Wakefield, Primavera 2009; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise ao sector da imobiliária turística

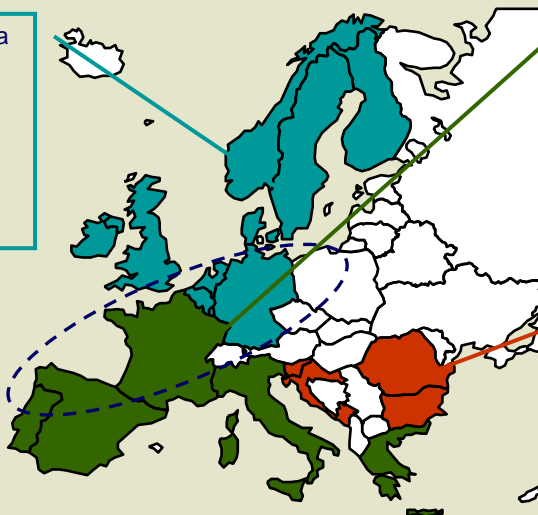
Enquadramento do sector na Europa

- Em 2006, cerca de 4 milhões de europeus eram proprietários de bens imobiliários turísticos no estrangeiro, sendo que, 30% destes bens, encontravam-se inseridos em *resorts* integrados.
- Até então, o Turismo Residencial na Europa crescia a uma taxa média anual de 8%. Desde o ano 2000, aproximadamente 1.000 milhares de europeus (60% Britânicos e 30% Alemães) adquiriram uma propriedade fora do seu país de residência.
- A maioria das transacções são efectuadas no sentido Norte – Sul da Europa, observando-se, no entanto, a existência de uma propensão cada vez maior por parte de investidores de países do Norte da Europa para adquirir bens imobiliários em países do Centro e Leste deste continente.
- Os principais mercados emissores de “turistas residenciais” na Europa são a Alemanha, o Benelux, a Escandinávia, a Irlanda e o Reino Unido. Por outro lado, Chipre, Espanha, França, Itália, Grécia e Portugal são os principais mercados receptores.

Panorama do turismo residencial na Europa

Principais mercados emissores de TR na Europa

- Alemanha;
- Benelux;
- Escandinávia;
- Irlanda; e
- Reino Unido.



Principais destinos de TR na Europa

- Chipre;
- Espanha;
- França;
- Grécia;
- Itália; e
- Portugal.

Destinos emergentes de TR na Europa

- Bulgária;
- Croácia;
- Eslovénia;
- Montenegro; e
- Roménia.

Fonte: PENT; Imprensa diversa; European Travel Commission; Análise: Deloitte

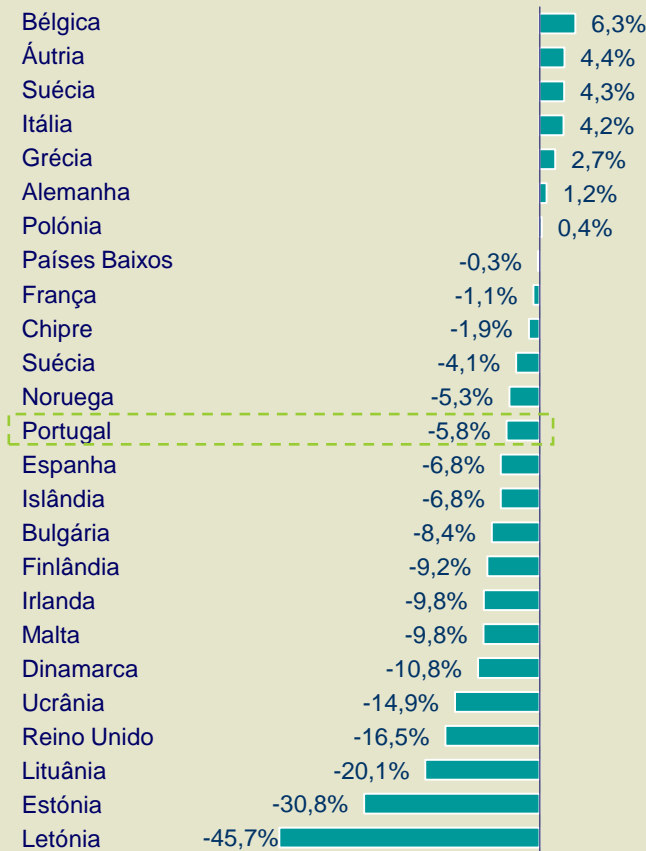
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise ao sector da imobiliária turística

Enquadramento do sector na Europa (cont.)

- Após 10 anos com registos contínuos de subida nos preços de imóveis, em 2007, o mercado europeu foi abalado pelas consequências da crise económica e financeira que se faz sentir a nível global, verificando-se uma descida acentuada desses preços.
- As economias europeias atravessam uma crise de confiança que se torna especialmente prejudicial nos mercados imobiliários. O momento actual não é favorável a transacções, uma vez que os agentes que intervêm no mercado parecem aguardar pela recuperação económica, altura em que o mercado imobiliário poderá retomar o vigor perdido.
- Neste contexto, analisando a variação percentual registada nos preços de imóveis de 2007 para 2008 em vários países da Europa Continental, verifica-se que as realidades entre países são díspares.
- A Bélgica registou uma variação de 6,3% nos preços, sendo o país em que essa variação foi maior. Por outro lado, a Letónia registou a maior descida nos preços, verificando-se uma redução de 45,5 %.
- No que se refere ao território nacional, registou-se, entre 2007 e 2008, tal como anteriormente referido, uma queda de 4,8% até Setembro, culminando numa redução de 5,8% no agregado anual.

Variação dos preços de imóveis na Europa em 2008, face a 2007 (%)



Fonte: Global Property Guide; Análise: Deloitte

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44
I. Enquadramento	
II. Apresentação dos principais produtos turísticos	
III. Análise da oferta	
IV. Análise da procura	
V. Análise ao sector da imobiliária turística	
VI. Principais projectos e investimentos previstos	
VII. Análise à contribuição do turismo para a economia	
VIII. <i>Key findings</i>	

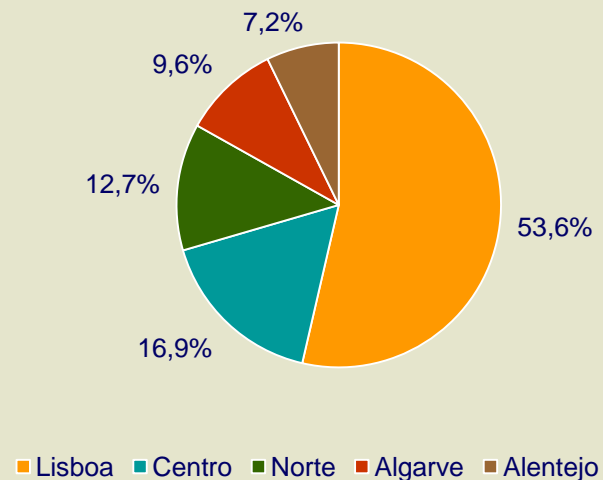
Análise ao sector do turismo em Portugal

Principais projectos e investimentos previstos

Principais projectos e investimentos previstos – Oferta de alojamento (unidades hoteleiras)

- De acordo com o Atlas da Hotelaria 2009, a curto e médio prazo (numa horizonte temporal de 5 anos) está prevista a abertura e/ou reabertura de cerca de 170 unidades hoteleiras em Portugal Continental.
- A NUTS II Lisboa deverá contar com 53,6% (91 unidades hoteleiras) da nova oferta hoteleira, seguindo-se a região Centro com 16,9% (29 unidades hoteleiras) e a região Norte com 12,7% (22 unidades hoteleiras).
- Alguns dos novos projectos estão associados a grupos e marcas nacionais e internacionais, sendo que estes projectos vão desde a requalificação de antigos palacetes, a hotéis de grande dimensão.
- Note-se, no entanto, que face à actual conjuntura económica e financeira internacional, alguns dos investimentos identificados poderão não se efectivar.

Projectos hoteleiros previstos em Portugal Continental (%)



Fonte: Deloitte; Atlas da Hotelaria 2009; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

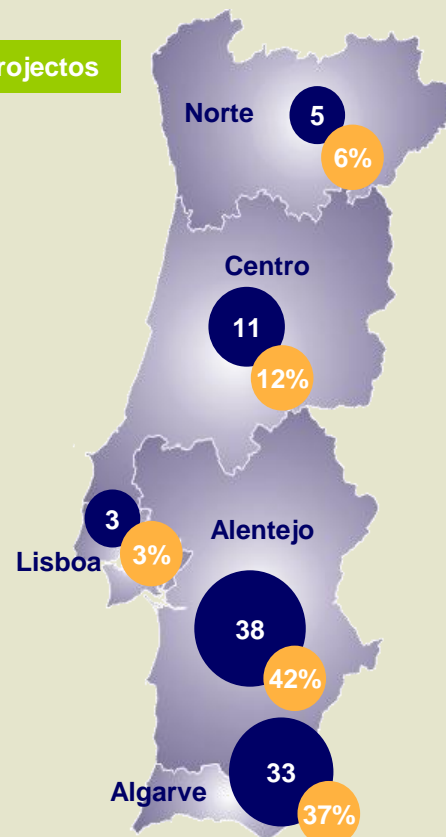
Principais projectos e investimentos previstos

Principais projectos e investimentos previstos – Oferta de alojamento (*resorts*)

- Segundo uma análise da Deloitte realizada à data de Junho de 2008, previa-se que o mercado nacional de *resorts* viesse a registar um crescimento significativo, sendo que estavam em fase de aprovação, aprovados ou em construção 90 *resorts* em Portugal Continental.
- As zonas costeiras e do sul do país emergiam como preferenciais para a realização deste tipo de investimento. Cerca de 79% destes projectos estavam localizados no Alentejo (38 projectos) e no Algarve (33 projectos), sendo estas as regiões que deverão receber um maior volume de investimento.
- O golfe emergia como um produto-âncora, uma vez que cerca de 57% destes projectos estariam associados a essa modalidade.
- Note-se, contudo que, tal como anteriormente referido, face à actual conjuntura económica e financeira internacional é possível que alguns dos investimentos identificados não se venham a verificar.

Resorts em fase de aprovação¹, aprovados e em construção em Portugal Continental (2008)

90 projectos



Legenda:

- Número de *resorts* aprovados/ em aprovação/ em construção
- Porcentagem do número de *resorts* aprovados/ em aprovação/ em construção em Portugal

¹ Consideram-se como “em fase de aprovação” os *resorts* cuja construção foi anunciada publicamente.

Fonte: Deloitte; Análise: Deloitte

Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44
I. Enquadramento	
II. Apresentação dos principais produtos turísticos	
III. Análise da oferta	
IV. Análise da procura	
V. Análise ao sector da imobiliária turística	
VI. Principais projectos e investimentos previstos	
VII. Análise à contribuição do turismo para a economia	
VIII. Key findings	

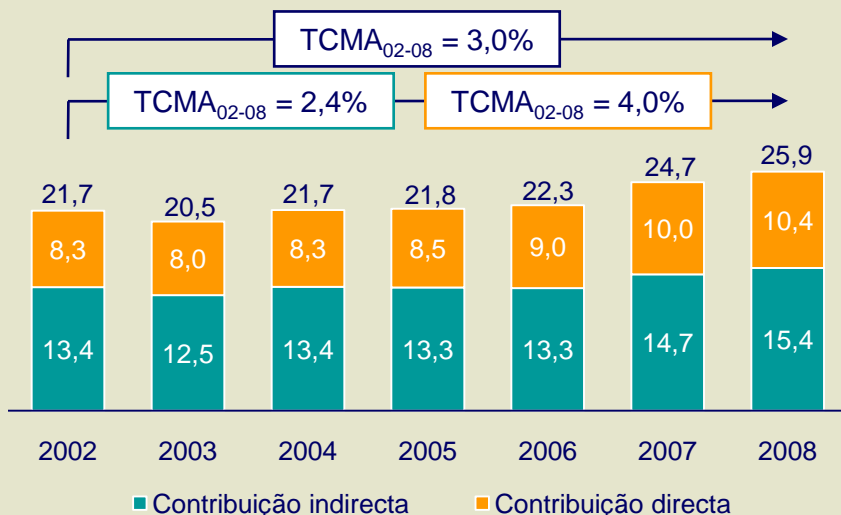
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no Produto Interno Bruto

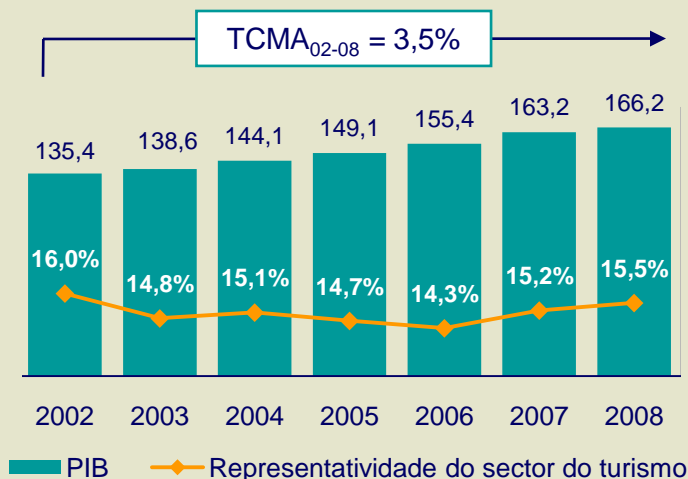
- Entre 2002 e 2008, o sector do turismo teve uma contribuição crescente para o Produto Interno Bruto (PIB) nacional, com excepção do ano 2003, onde se verificou uma contracção. De acordo com a Conta Satélite do Turismo, publicada pela World Travel & Tourism Council (WTTC), em 2008, o sector do turismo gerou 25,9 mil milhões de euros, o que correspondeu a uma taxa de crescimento média anual de 3,0% face a 2002, ano em que a actividade turística gerou 21,7 mil milhões de euros.
- Durante o período em análise, a contribuição indirecta (actividades que produzem bens ou serviços relacionados com o sector) no PIB foi superior à contribuição directa (actividades relacionadas com o consumo turístico e a cadeia de valor do sector), sendo que, em 2008, a contribuição indirecta se cifrou em 15,4 mil milhões de euros (59,7%) e a directa em 10,4 mil milhões de euros (40,3%).
- Por outro lado, a representatividade do sector do turismo no PIB tem apresentado uma evolução irregular, sendo que o valor mais elevado (16,0%) foi registado em 2002, enquanto que o valor mais reduzido (14,3%) ocorreu no ano 2006. No último ano em análise, o sector turístico teve um contributo de 15,5% para o PIB.

Evolução da contribuição do sector do turismo no Produto Interno Bruto
(2002-2008; mil milhões de euros)



Fonte: WTTC; Eurostat; Análise: Deloitte

Evolução do Produto Interno Bruto (preços correntes) e da representatividade do sector do turismo
(2002-2008; mil milhões de euros)



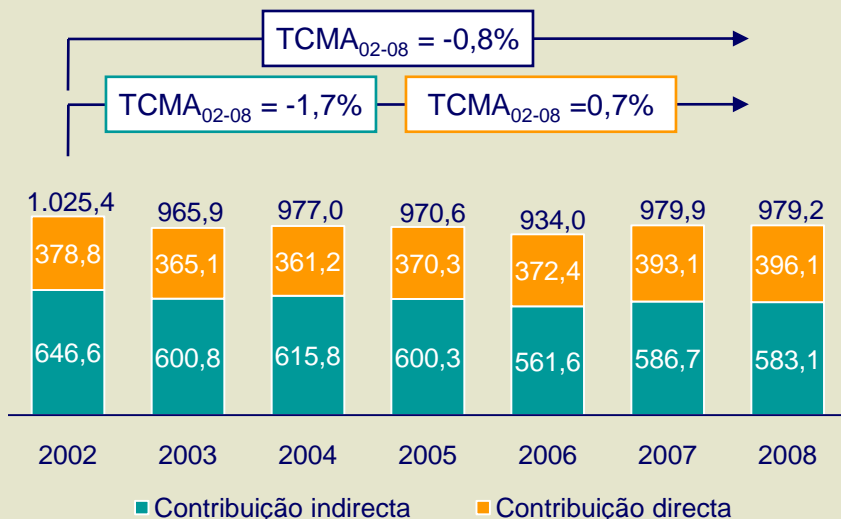
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no emprego

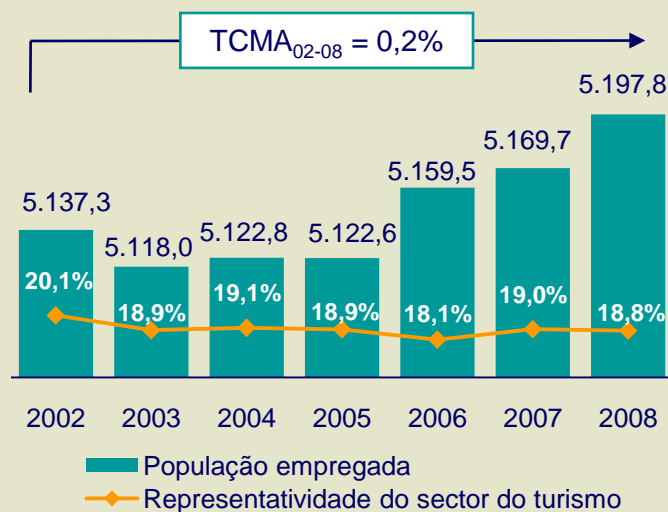
- No que se refere à contribuição do sector no emprego nacional, constata-se que, em 2008, o sector turístico empregou 979,2 milhares de trabalhadores, menos 46,2 mil indivíduos do que no ano 2002. A esta evolução correspondeu uma taxa de crescimento média anual de -0,8%.
- Durante o período em análise, verifica-se também que a contribuição indirecta do sector turístico no emprego foi superior à contribuição directa. No entanto, as actividades indirectas têm vindo a empregar cada vez menos pessoas (taxa de crescimento média anual de -1,7%), enquanto que as actividades directamente relacionadas com o sector do turismo aumentaram o número trabalhadores empregues (taxa de crescimento média anual de 0,7%).
- Quanto à representatividade do sector do turismo no emprego nacional, verifica-se que esta tem vindo a decrescer, na medida em que em 2002 representava 20,1% do emprego nacional e, em 2008, menos 1,3 p.p. (18,8%), o que poderá estar relacionado com o facto do ritmo de crescimento do empregado total ser superior ao do emprego no sector do turismo.

Evolução da contribuição do sector do turismo no emprego
(2002-2008; milhares)



Fonte: WTTC; Eurostat; Análise: Deloitte

Evolução da população total empregada na economia e da representatividade do sector do turismo
(2002-2008; milhares)



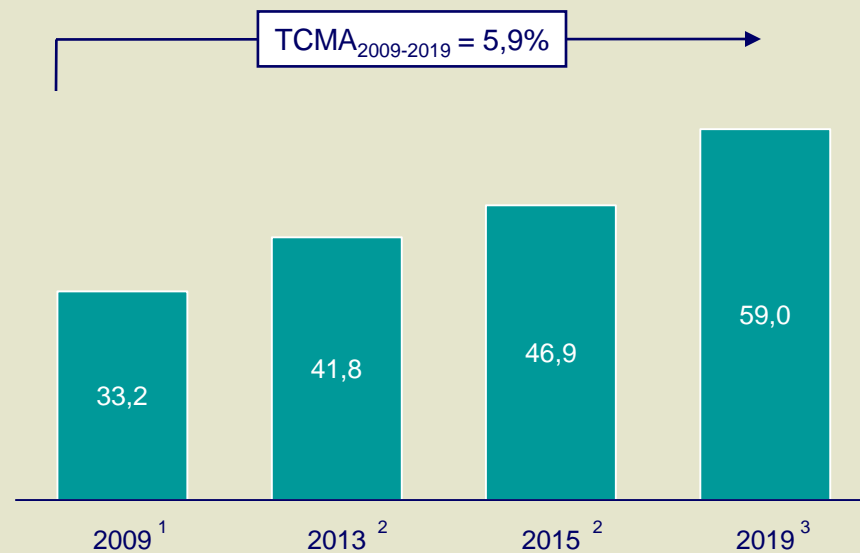
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise à contribuição do turismo para a economia

Procura turística esperada em Portugal

- O World Travel & Tourism Council (WTTC) estima que, em 2009, o sector do turismo em Portugal gere uma procura no valor total de 33,2 mil milhões de euros, evoluindo nos anos seguintes, nomeadamente, entre 2010 e 2019, a uma taxa de crescimento real de 3,8%.
- Em 2013, quando os eixos de Alta Velocidade Lisboa-Madrid e Porto-Vigo entrarem em funcionamento, a procura turística em Portugal deverá ascender a cerca de 41,8 mil milhões de euros, o que corresponde a um aumento 8,6 mil milhões de euros face ao ano de 2009. Já em 2015, ano previsto para o início da exploração do eixo Lisboa-Porto, prevê-se que a procura turística em Portugal atinja os 46,9 mil milhões de euros, alcançando em 2019 os 59,0 milhões de euros, altura em que poderão estar igualmente em funcionamento os eixos Aveiro-Salamanca e Évora-Faro-Huelva, ainda sem calendário de execução definidos.
- Deste modo, de acordo com as estimativas do WTTC, entre 2009 e 2019, a taxa de crescimento média anual da procura turística em Portugal deverá ser de 5,9%.

Evolução prevista da procura turística em Portugal
(2009-2019; mil milhões de euros)



¹ Estimativa da WTTC.

² Os valores apresentados assumem uma taxa de crescimento média anual real de 3,8% calculada pela WTTC.

³ Previsões da WTTC.

Fonte: WTTC; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

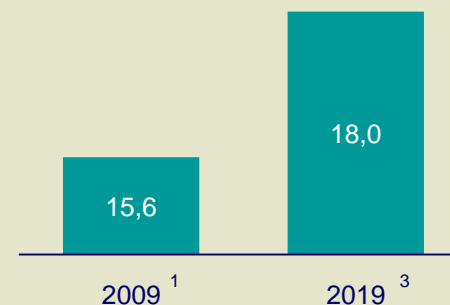
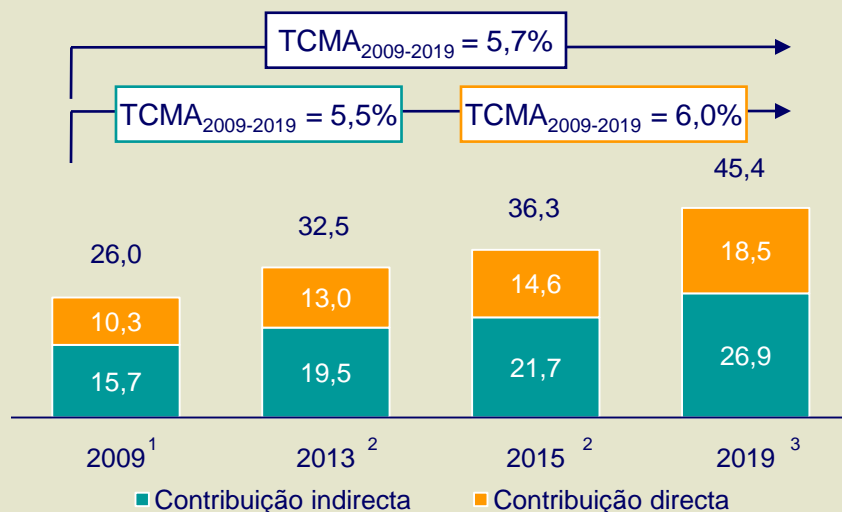
Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição esperada do sector do turismo no Produto Interno Bruto

- De acordo com a Conta Satélite do Turismo, publicada pela World Travel & Tourism Council (WTTC), entre 2009 e 2019, a contribuição do sector do turismo para o Produto Interno Bruto nacional deverá evoluir à taxa média anual de 5,7%, o que corresponde a uma variação positiva de 19,4 mil milhões de euros, de 26,0 em 2009 para 45,4 mil milhões de euros em 2019.
- Em 2013, quando dois dos eixos de AV transfronteiriços previstos estiverem concluídos, o turismo deverá contribuir em cerca de 32,5 mil milhões de euros para o PIB português, ascendendo em 2015 para 36,3 mil milhões de euros.
- Durante o período em análise, seguindo a tendência histórica, a contribuição indirecta do sector do turismo no PIB deverá ser sempre superior à contribuição directa. Para além disso, estima-se que a representatividade do sector do turismo no PIB, entre 2009 e 2019, aumente em cerca de 2,4 p.p., cifrando-se no último ano de análise em 18,0% do PIB nacional.

Evolução da contribuição do sector do turismo no Produto Interno Bruto
(2009-2019; mil milhões de euros)

Evolução da representatividade do sector do turismo no Produto Interno Bruto
(2009 e 2019; %)



¹ Estimativa da WTTC.

² Valores assumem uma TCMA real de 3,9% relativamente ao impacto directo do turismo no PIB nacional e 3,6% relativamente à contribuição total do turismo no PIB nacional.

³ Previsões da WTTC.

Fonte: WTTC; Análise: Deloitte

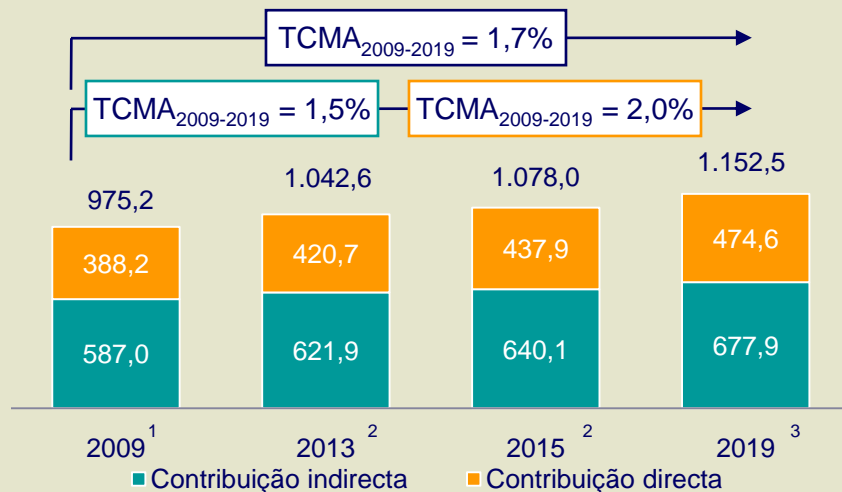
Análise ao sector do turismo em Portugal

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição esperada do sector do turismo no emprego

- No que se refere à contribuição do turismo no emprego nacional, de acordo com a Conta Satélite do Turismo da WTTC, é expectável que, entre 2009 e 2019, esta evolua positivamente (TCMA de 1,7%), registando-se em 2019 aproximadamente 1.152,5 mil indivíduos empregados neste sector, mais 177,3 mil trabalhadores do que no ano de 2009. Note-se que de 2008 para 2009, houve uma redução do número de indivíduos a trabalhar no sector do turismo de aproximadamente 4,0 milhões de trabalhadores.
- Durante o período em análise, verifica-se novamente que a contribuição indirecta do sector turístico no emprego deverá ser sempre superior à contribuição directa, a qual em 2019 deverá representar cerca de 41,2% da contribuição total do turismo no emprego nacional. De referir ainda que, entre 2009 e 2019, a representatividade do sector do turismo no emprego nacional deverá reduzir-se em cerca de 3,3 p.p., de 18,9% em 2009 para 15,6% em 2019.

Evolução da contribuição do sector do turismo no emprego
(2009-2019; milhares)



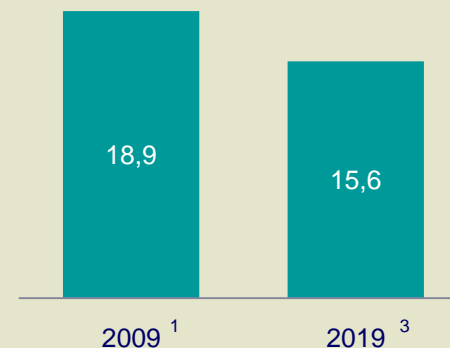
¹ Estimativa da WTTC.

² Valores assumem uma TCMA de 2,0% relativamente ao impacte directo do turismo no emprego nacional e 1,7% relativamente à contribuição total do turismo no emprego nacional.

³ Previsões da WTTC.

Fonte: WTTC; Análise: Deloitte

Evolução da representatividade do sector do turismo no emprego
(2009 e 2019; %)



Índice

1. Âmbito e metodologia	4
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal	12
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional	24
4. Análise ao sector do turismo em Portugal	44
I. Enquadramento	
II. Apresentação dos principais produtos turísticos	
III. Análise da oferta	
IV. Análise da procura	
V. Análise ao sector da imobiliária turística	
VI. Principais projectos e investimentos previstos	
VII. Análise à contribuição do turismo para a economia	
VIII. <i>Key findings</i>	

Análise ao sector do turismo em Portugal

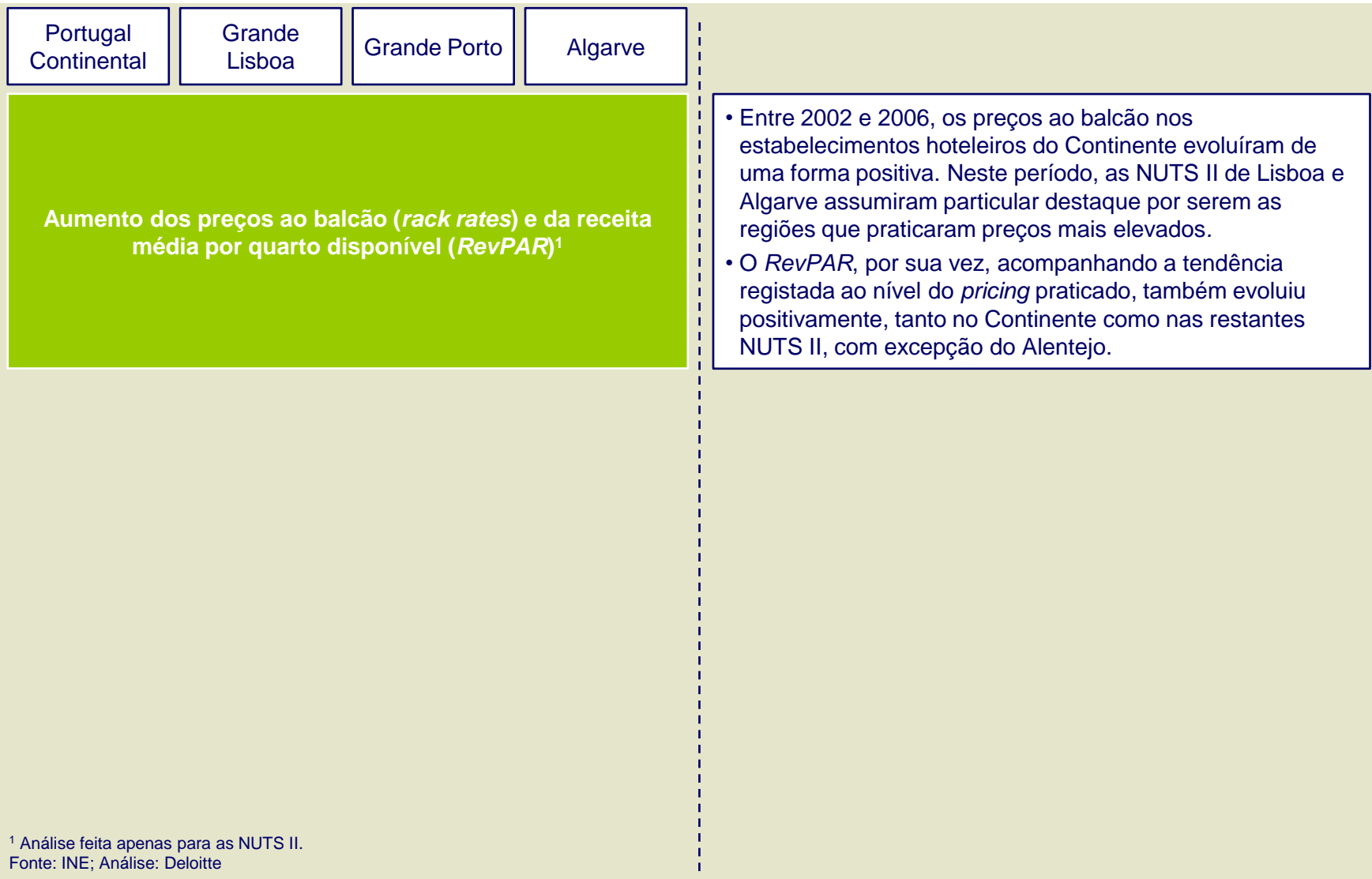
Key findings – Oferta (1/2)

Portugal Continental	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	
Aumento do número de estabelecimentos hoteleiros			Redução do número de estabelecimentos hoteleiros	<ul style="list-style-type: none"> Entre 2002 e 2008, o número de estabelecimentos hoteleiros no Continente evoluiu positivamente (TCMA de 2,5%). Acompanhado a tendência de crescimento registada no Continente, as NUTS II e NUTS III directamente servidas pelo projecto de Alta Velocidade, com excepção do Algarve, têm também vindo a registar um aumento da oferta de estabelecimentos hoteleiros.
Aumento da capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros				<ul style="list-style-type: none"> A capacidade de alojamentos dos estabelecimentos hoteleiros em Portugal Continental, entre 2002 e 2008, aumentou a uma taxa de crescimento média anual de 2,2%. Neste contexto, todas as regiões NUTS II e NUTS III, com excepção da Península de Setúbal, registaram um aumento da capacidade de alojamento.
Tipologia Hotéis concentra a maioria da capacidade de alojamento			Tipologia Outros concentra a maioria da capacidade de alojamento	<ul style="list-style-type: none"> Em Portugal Continental e nas regiões NUTS II e NUTS III analisadas, com excepção do Algarve, a tipologia hotéis compreende a maior parte da capacidade de alojamento. No Algarve, a maioria da capacidade de alojamento encontra-se concentrada na tipologia Outros, a qual inclui, Hotéis-apartamento, Apartamentos Turísticos, Aldeamentos Turísticos, Motéis, Pousadas e Estalagens.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Key findings – Oferta (2/2)



¹ Análise feita apenas para as NUTS II.
Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Key findings – Procura (1/4)

Portugal Continental	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	
Aumento do número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros				<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2008, o número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros do Continente registou um aumento à taxa média anual de 4,2%. A evolução registada nas NUTS II e NUTS III analisadas foi também positiva, com excepção da região do Alto Alentejo, a qual registou um decréscimo.
Tipologia hotéis concentra a maioria dos hóspedes		Tipologia Outros concentra a maioria dos hóspedes		<ul style="list-style-type: none">Em 2002, tal como em 2007 e 2008, em Portugal Continental e nas regiões NUTS II e NUTS III analisadas, com excepção do Algarve, a tipologia hotéis foi aquela que concentrou um maior número de hóspedes.
Mercado nacional é o principal mercado emissor de hóspedes¹				<ul style="list-style-type: none">O mercado nacional foi, em todas as NUTS II do Continente analisadas, o principal mercado emissor de hóspedes. Em 2008, o Alentejo foi a região onde o número de hóspedes nacionais assumiu maior representatividade.
Aumento do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros		Redução do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros		<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2008, o número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros de Portugal Continental evoluiu positivamente (TCMA de 2,2%). As NUTS II e NUTS III analisadas, com excepção do Algarve e Alto Alentejo, seguiram a mesma tendência.

¹ Análise feita apenas para as NUTS II.
Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Key findings – Procura (2/4)

Portugal Continental	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	
Tipologia hotéis concentra a maioria dos dormidas			Tipologia Outros concentra a maioria das dormidas	<ul style="list-style-type: none"> Em 2002, tal como em 2007 e 2008, em Portugal Continental e nas regiões NUTS II e NUTS III analisadas, com excepção do Algarve, a tipologia hotéis foi aquela que concentrou a maior parte das dormidas registadas nos estabelecimentos hoteleiros.
Mercado nacional é o principal mercado emissor de dormidas ¹			Reino Unido é o principal mercado emissor de dormidas	<ul style="list-style-type: none"> Em 2008, à semelhança do que fora registado em 2002, em todas as regiões analisadas, com excepção do Algarve, o mercado nacional foi o principal mercado emissor de dormidas. No Algarve, o principal mercado emissor de dormidas foi o Reino Unido (33,3%). Regra geral, com excepção da NUTS II Algarve, Espanha é o segundo mercado emissor de turistas.
Concentração da procura turística nos meses de Verão (Junho a Setembro) ¹				<ul style="list-style-type: none"> Em Portugal Continental e nas restantes NUTS II analisadas, os meses de Junho a Setembro foram aqueles que concentraram o maior número de dormidas registadas nos estabelecimentos hoteleiros.

¹ Análise feita apenas para as NUTS II.
Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Key findings – Procura (3/4)

Portugal Continental	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	
Redução da estada média	Manutenção da estada média	Redução da estada média		<ul style="list-style-type: none"> A estada média tem evoluído negativamente nos estabelecimentos hoteleiros do Continente, tendo-se registado, de 2003 para 2008, um decréscimo de 3,0 para 2,7 noites. No Algarve a tendência registada foi igualmente de diminuição da estada média. Por outro lado, nas NUTS III Grande Lisboa e Grande Porto a estada média não sofreu qualquer alteração mantendo-se nas 2,3 e 1,8 noites, respectivamente.
Aumento da taxa de ocupação-cama		Redução da taxa de ocupação-cama		<ul style="list-style-type: none"> A taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros do Continente aumentou de 33,6% em 2002 para 39,0% em 2008. As NUTS II Algarve e Alentejo foram as únicas regiões que registaram um decréscimo na ocupação das suas unidades (de 45,6% em 2002 para 43,3% em 2008, no caso do Algarve). As NUTS III Grande Lisboa e Grande Porto registaram, em 2007, uma taxa de ocupação cama de 46,0% e 39,3%, mais 4,8 p.p. e 4,7 p.p. do que em 2002, respectivamente.
Redução do número de viagens realizadas pelo portugueses				<ul style="list-style-type: none"> O número de viagens, com duração de pelo menos uma noite, realizadas pelos turistas nacionais, tem vindo a diminuir ao longo dos últimos anos, registando-se, entre 2002 e 2008, uma TCMA de -2,1%.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Key findings – Procura (4/4)

Portugal Continental	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	
Espanha é o principal mercado de destino dos turistas nacionais				<ul style="list-style-type: none">• Apesar da maioria das viagens efectuadas pelos Portugueses serem viagens internas (85,0% em 2008), o número de viagens internacionais tem vindo a aumentar.• Neste contexto, o mercado espanhol é o principal mercado de destino dos turistas nacionais (34,5% em 2008).
Aumento do gasto médio do turista nacional				<ul style="list-style-type: none">• O gasto médio diário do turista português em território nacional é inferior ao gasto médio no estrangeiro. Em 2006, esta diferença cifrou-se em cerca de 46,2 euros. No entanto, em ambos os casos, observa-se um aumento deste indicador.

Fonte: INE; Análise: Deloitte

Análise ao sector do turismo em Portugal

Key findings – Contribuição económica

Portugal Continental	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	
Aumento da contribuição do sector do turismo no PIB				<ul style="list-style-type: none">A contribuição do sector do turismo para o PIB nacional tem vindo a evoluir positivamente nos últimos anos, tendo-se registado, entre 2002 e 2008, uma TCMA de 3,0%.
Decréscimo da representatividade do sector do turismo no PIB				<ul style="list-style-type: none">Apesar do aumento da contribuição do sector do turismo para o PIB nacional, a sua representatividade tem vindo a decrescer, ainda que de uma forma volátil (16,0% em 2002 para 15,5% em 2008).
Redução da contribuição do sector do turismo no emprego nacional				<ul style="list-style-type: none">A contribuição do sector do turismo para o emprego nacional tem vindo a diminuir, registando-se, entre 2002 e 2008, uma TCMA de -0,8%.
Decréscimo da representatividade do sector do turismo no emprego				<ul style="list-style-type: none">Nos últimos anos, a representatividade do sector do turismo no emprego registou uma diminuição de 1,3 p.p., de 20,1% em 2002 para 18,8% em 2008, ainda que esta evolução tenha sido caracterizada pela presença de uma ligeira volatilidade.

Fonte: INE; WTTC; Análise: Deloitte



Lisboa

Edifício Atrium Saldanha
Praça Duque de Saldanha, 1 - 6º
1050-094 Lisboa
Portugal
Tel: +(351) 210 422 500
Fax: +(351) 210 422 950

Porto

Bom Sucesso Trade Center
Praça do Bom Sucesso, 61 - 13º
4150-146 Porto
Portugal
Tel: +(351) 225 439 200
Fax: +(351) 225 439 650

Luanda

Rua Engº Costa Serrão, nº 13
Luanda
República de Angola
Tel: +(244) 2 391 808 / 391 673
Fax: +(244) 2 391 972

A expressão Deloitte refere-se a uma ou várias sociedades que operam ao abrigo de um acordo com a Deloitte Touche Tohmatsu, uma Swiss Verein, bem como às suas respectivas representadas e afiliadas. Deloitte Touche Tohmatsu é uma organização mundial de sociedades dedicadas à prestação de serviços profissionais de excelência, concentradas no serviço ao cliente sob uma estratégia global, aplicada localmente em quase 150 países. Com acesso a um capital intelectual de aproximadamente 135.000 pessoas no mundo, a Deloitte presta serviços em quatro áreas profissionais – auditoria, impostos, consultoria e assessoria financeira – e a mais de metade das maiores empresas mundiais, assim como às maiores empresas nacionais, instituições públicas, clientes locais importantes e companhias de sucesso, com rápidas taxas de crescimento global. Os serviços não são prestados pela Deloitte Touche Tohmatsu Verein e, por razões regulamentares entre outras, algumas das sociedades não prestam serviços em todas as áreas.

Como Swiss Verein (associação), nem a Deloitte Touche Tohmatsu nem qualquer das suas sociedades membro assumem qualquer responsabilidade isolada ou solidária pelos actos ou omissões de qualquer das outras sociedades membro. Cada uma das sociedades membro é uma entidade legal e separada que opera sob a marca "Deloitte", "Deloitte & Touche", "Deloitte Touche Tohmatsu" ou outros nomes relacionados.

A Alta Velocidade e o Turismo.

Estudo sobre o impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal
Janeiro de 2010

Caderno 3 de 4 – Relatório (Parte II)



Índice

Caderno 1 de 4 – Sumário executivo

1. Sumário executivo

Caderno 2 de 4 – Relatório (Parte I)

1. Âmbito e metodologia
2. Breve caracterização do projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal
3. Breve caracterização do sistema de transportes nacional
4. Análise ao sector do turismo em Portugal

Caderno 3 de 4 – Relatório (Parte II)

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa 5
2. Análise de *benchmark* à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha 13
3. Análise de *benchmark* à rede de Alta Velocidade ferroviária em França 100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional 172
5. Recomendações estratégicas 247

Caderno 4 de 4 – Anexos

1. Anexo I – Breve caracterização do sistema de transportes nacional
2. Anexo II – Análise ao sector do turismo em Portugal
3. Anexo III – Estudos e artigos analisados
4. Anexo IV – Entrevistas realizadas
5. Anexo V – *Workshops*

Enquadramento e metodologia do *benchmark*

Enquadramento e metodologia do *benchmark*

- De forma a avaliar os impactes que a introdução da rede de Alta Velocidade em Portugal poderá exercer no sector turístico considerou-se relevante identificar duas linhas de Alta Velocidade actualmente em actividade na Europa para a realização de uma análise de *benchmark*. Para o efeito tiveram-se em consideração diversos critérios, entre os quais, critérios de comparabilidade, relevância no contexto em que se inserem e de informação histórica disponível sobre as mesmas e definiram-se as linhas de Madrid-Sevilha em Espanha e Paris-Lyon-Marselha em França.
- Neste contexto, a análise de *benchmark* realizada foi focada no sistema de transportes espanhol e francês e em especial no transporte de Alta Velocidade ferroviária.
- Este documento pretende avaliar o desenvolvimento da Alta Velocidade ferroviária e do sector turístico em Espanha e França e analisar o impacto que a introdução da Alta Velocidade ferroviária teve neste sector. Um dos principais objectivos desta análise de *benchmark* será também a identificação de acções de resposta por parte dos agentes do sector turístico face às alterações introduzidas no sector turístico com a Alta Velocidade ferroviária.
- A abordagem utilizada na realização deste documento baseou-se num trabalho intensivo de *desk research*, recorrendo-se, para o efeito, à base de dados interna da Deloitte e a um conjunto de fontes de informação externas para a obtenção de séries estatísticas disponíveis a nível nacional e internacional e estudos de outras empresas e organismos sobre o sector turístico e o sector da Alta Velocidade ferroviária.
- Paralelamente, este documento resulta também de um trabalho de campo (*field research*) onde foram realizadas diversas entrevistas a entidades públicas e privadas do sector turístico e dos transportes e 3 workshops com os principais *players* do sector do turismo e dos transportes a nível nacional.

Índice

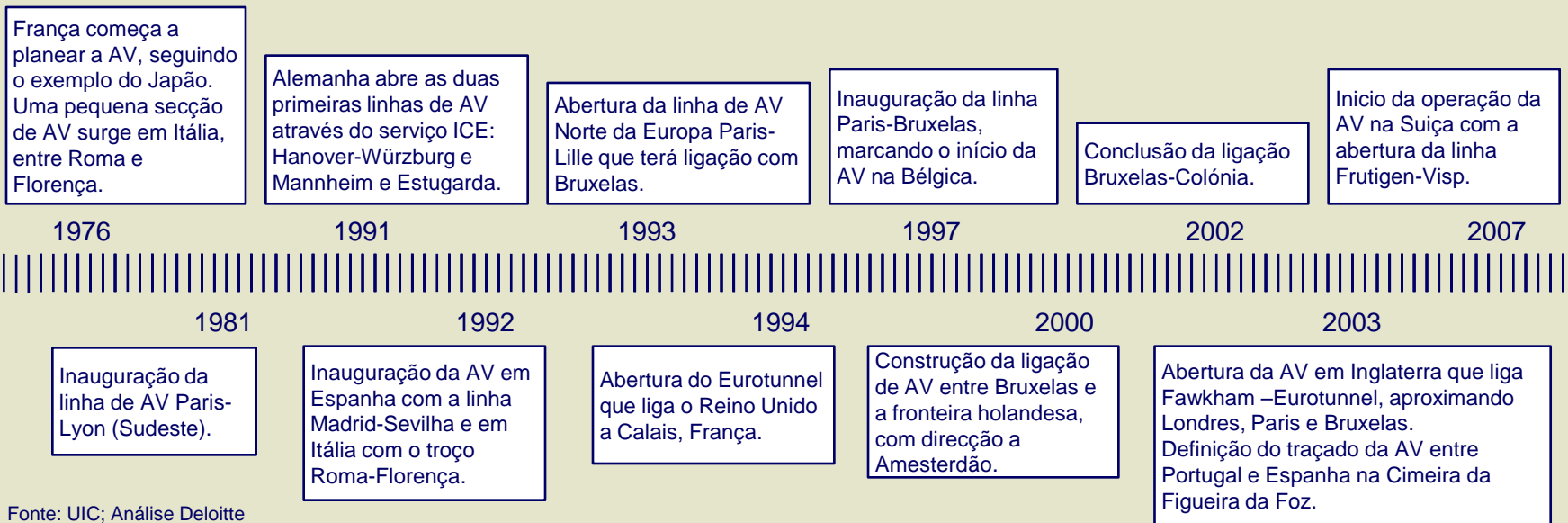
1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

Breve enquadramento à rede de AV ferroviária na Europa

A rede de Alta Velocidade na Europa – Enquadramento

- Ao longo dos últimos 20 anos, a rede de Alta Velocidade tem-se expandido por toda a Europa diminuindo distâncias físicas e culturais entre os europeus, promovendo a mobilidade e o desenvolvimento socioeconómico.
- A Alta Velocidade na Europa está estreitamente relacionada com a França, primeiro país europeu a desenvolver um projecto de Alta Velocidade ferroviária. Actualmente, França é também o país europeu com o serviço de Alta Velocidade mais abrangente, contando com 7 linhas num total de 1.872 km que ligam não só as cidades francesas como a capital, Paris, às principais cidades europeias.
- O desenvolvimento da Alta Velocidade no Mundo, em particular, na Europa, precipitou a constituição de um Grupo de Alta Velocidade por parte da União Internacional dos Caminhos-de-ferro (UIC), constituído por mais de 20 países europeus, entre eles, Áustria, Bélgica, Croácia, República Checa, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Itália, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Polónia, Portugal, Roménia, Eslováquia, Espanha, Suécia, Suíça, Reino Unido e outros como o Japão, Coreia do Sul, China, Taiwan, Arábia Saudita, entre outros. Este grupo serve de partilha de conhecimentos e cooperação em projectos de alta velocidade ferroviária.

Evolução da rede de Alta Velocidade na Europa (1976-2007)



Fonte: UIC; Análise Deloitte

Breve enquadramento à rede de AV ferroviária na Europa

Panorama actual da rede de Alta Velocidade na Europa

(2008; km)

	Em operação	Em construção	Planeado
Alemanha	1.285	378	670
Bélgica	137	72	-
Espanha	1.594	2.219	1.702
França	1.872	299	2.616
Holanda	-	120	-
Itália	562	314	395
Polónia	-	-	712
Portugal	-	-	1.006
Reino Unido	113	-	-
Rússia	-	-	650
Suécia	-	-	750
Suíça	35	72	-

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

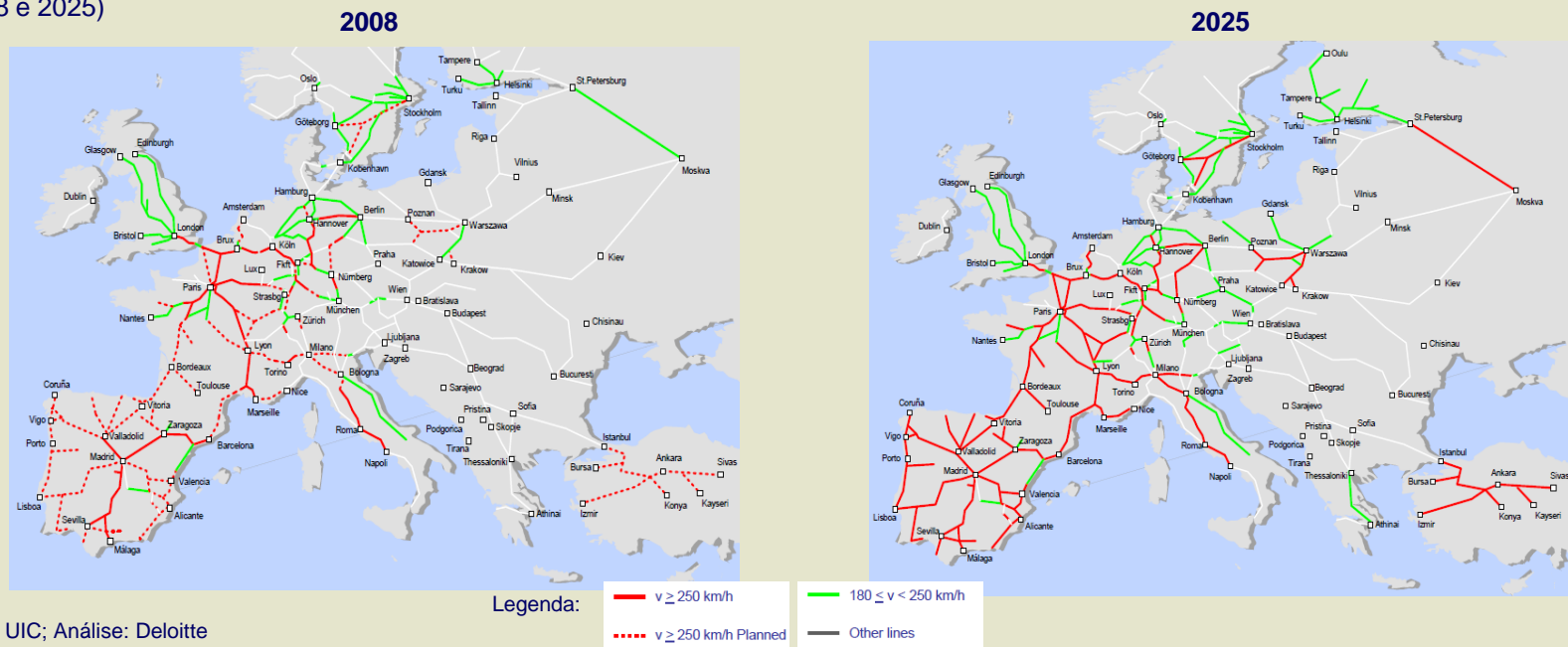
Breve enquadramento à rede de AV ferroviária na Europa

A rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa – Situação actual e previsão futura

- A Alta Velocidade, na sua categoria mais elevada (velocidade igual ou superior a 250km/h) é, actualmente, uma realidade em Espanha, França, Itália, Reino Unido, Bélgica, Alemanha e Suíça (linhas a vermelho). Existem ainda outros países, como a Suécia, Dinamarca, Finlândia e Polónia, que também dispõem de serviços de Alta Velocidade no que diz respeito à qualidade do serviço a bordo, frequência e pontualidade dos comboios, no entanto, a velocidade de deslocação situa-se entre os 180 e os 250 km/h (linhas a verde), o que corresponde à 2ª categoria de Alta Velocidade.
- Neste contexto, com referência à 1ª categoria de Alta Velocidade estão presentemente 5.598 km em operação, 3.474 km em construção e 8.501 km planeados na Europa. Prevê-se então que em 2025 existam na Europa em operação cerca de 17.570 km, o que corresponde a um aumento de 213,9% face a 2008. Nesse ano, a Alta Velocidade (≥ 250 km/h) estará, então, disponível em Portugal, Holanda, Suécia, Polónia, Rússia e Turquia.

Mapa da rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa

(2008 e 2025)



Fonte: UIC; Análise: Deloitte

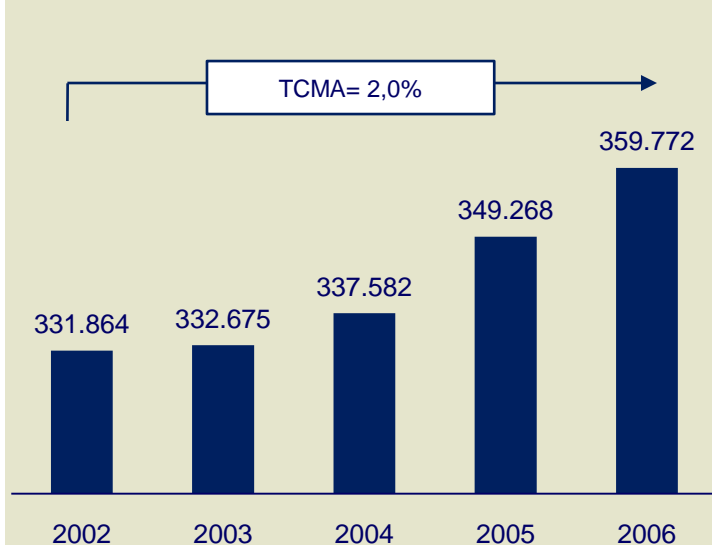
Breve enquadramento à rede de AV ferroviária na Europa

Número de passageiros – Tráfego convencional e de Alta Velocidade ferroviária na Europa

- Segundo dados da UIC, nos últimos anos, o tráfego de passageiros na Europa têm vindo a evoluir positivamente. Entre 2002 e 2006, o número de passageiros-km transportados nas vias ferroviárias europeias, convencionais e de Alta Velocidade, registou um crescimento à TCMA de 2,0%, em cerca de 331.864 milhões em 2002 para 359.772 milhões de passageiros-km em 2006.
- Relativamente ao tráfego de passageiros em Alta Velocidade ferroviária, verifica-se que este também tem vindo a aumentar de forma significativa, nomeadamente, à medida que a rede europeia se vai desenvolvendo. Entre 1991 e 2004, o tráfego europeu de Alta Velocidade ferroviária, medida pelo número de passageiros-km, cresceu à taxa média anual de 10,1%, o que corresponde a um aumento de 54,3 milhões de passageiros-km.

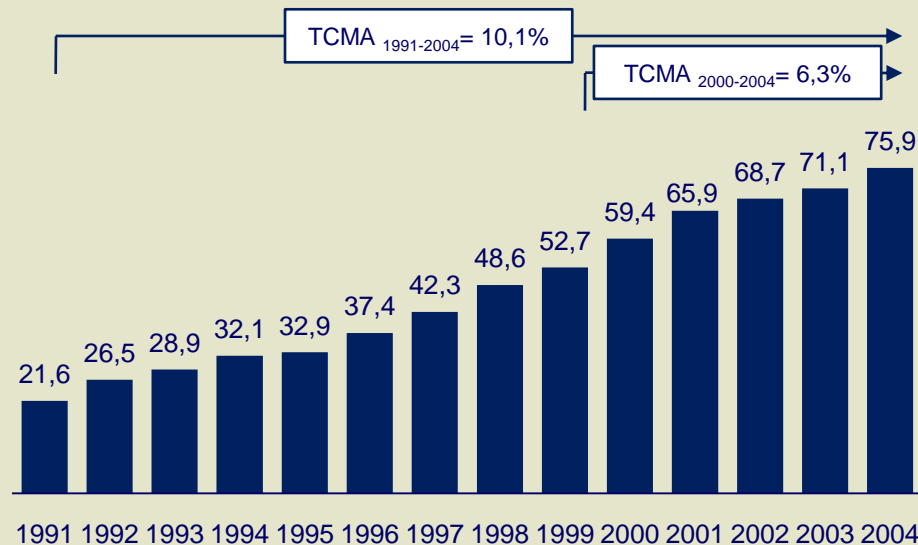
Evolução do tráfego de passageiros nos transportes ferroviários¹ na Europa²

(2002-2006; milhões de passageiros-km)



Evolução do número de passageiros nos transportes ferroviários de Alta Velocidade na Europa

(1991-2004; milhões de passageiros-km)



¹ Transportes ferroviários convencionais e de AV

² Valores para a Europa a 27 excepto Malta e Chipre (não têm transporte ferroviário). Valores para a Suécia apenas disponíveis para os anos de 2005 e 2006.

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Breve enquadramento à rede de AV ferroviária na Europa

Critérios de selecção das linhas de AV para as análises de *benchmark* de Espanha e França – Enquadramento

- De forma a avaliar os impactes que a introdução da rede de Alta Velocidade em Portugal poderá exercer no sector do turismo considerou-se relevante identificar duas linhas de Alta Velocidade actualmente em actividade na Europa para a realização de uma análise de *benchmark*. Para o efeito tiveram-se em consideração diversos critérios, entre os quais, critérios de comparabilidade, relevância no contexto em que se inserem e de informação histórica disponível sobre as mesmas.
- Deste modo, em Espanha, após a análise dos diferentes critérios, seleccionou-se a linha Madrid-Sevilla, não só porque se trata da linha há mais tempo em operação (1992), dispondo, por esse motivo, de uma série histórica considerável de indicadores operacionais, mas também porque os seus efeitos no território já se encontram estabilizados.
- Em França, a linha seleccionada foi a linha que une Paris a Marselha, uma vez que esta, mais concretamente o troço Paris-Lyon, foi também a primeira a entrar em actividade (1981), não só em França, como na Europa, o que assegura a estabilização de efeitos no sector do turismo das regiões em que se insere, bem como a existência de séries históricas operacionais relevantes. Por outro lado, o troço que liga Lyon a Marselha, posteriormente construído, justifica-se não só pelas suas características, ligando cidades de menor dimensão, mas também pelas especificidades das regiões servidas, em particular a região de Marselha a qual apresenta uma forte vertente turística.

Linhas de Alta Velocidade ferroviária seleccionadas para *benchmark*

Linha Madrid-Sevilla



Linha Paris-Marseille



Análise: Deloitte

Breve enquadramento à rede de AV ferroviária na Europa

Critérios de selecção das linhas de AV para as análises de *benchmark* de Espanha e França – Demografia

- Deste modo, com excepção da região de Paris que, pela sua dimensão e representatividade no território francês, apresenta alguns valores ligeiramente acima das restantes regiões em comparação, é possível concluir que, ainda que com algumas reservas e excepções, as regiões analisadas evidenciam características demográficas e sociais similares.
- No que se refere às características das linhas de Alta Velocidade, verifica-se também que existem algumas dimensões que são comparáveis, nomeadamente, a localização das estações e as distâncias entre as cidades extremo dos eixos.
- Quanto ao perfil do utilizador, apesar da Alta Velocidade ainda não ser uma realidade no território nacional, é expectável que, pelas suas características e pelo tráfego que actualmente se verifica nos diferentes modos de transporte entre as regiões que serão futuramente servidas pela Alta Velocidade em Portugal, este seja idêntico.

Quadro resumo – Dados demográficos e das redes de Alta Velocidade

(2006; NUTS III)

		Madrid-Sevilla		Paris-Marseille			Lisboa-Porto		Lisboa-Madrid		Porto-Vigo	
		Madrid	Sevilha	Paris	Lyon	Marselha	Lisboa	Porto	Lisboa	Madrid	Porto	Vigo
População		5.995.500	1.798.000	2.184.900	1.676.300	1.944.500	2.016.200	1.278.200	2.016.200	5.995.500	1.278.200	928.900
Densidade pop. (hab./ km²)		746,8	128,1	20.729,9	515,9	382,2	1.465,4	1.569,4	1.465,4	746,8	1.569,4	206,7
PIB per capita		29.100	17.900	79.200	36.200	29.200	24.100	14.400	24.100	29.100	14.400	18.600
População face ao total nacional		13,7%	2,9%	3,5%	2,7%	3,1%	19,1%	12,1%	19,1%	13,7%	12,1%	2,1%
Catchment area* (milhões de hab.)	30 min.	4,9	1,0	6,6	0,6	1,3	2,4	1,4	2,4	4,9	1,4	0,5
	60 min.	5,6	1,4	11,7	1,0	2,7	3,1	2,9	3,1	5,6	2,9	1,1
	90 min.	6,2	2,4	13,5	1,8	3,0	3,4	3,8	3,4	6,2	3,8	1,5
Localização das estações		Central	Central	Central	Central	Central	Central	Central	Central	Central	Central	Central
Extensão total		471 km		560 km			292 km		640 km		125 km	
Perfil do utilizador		Maioritariamente homens de negócio em viagens de curta duração.										

Nota: A informação apresentada refere-se às regiões NUTS III que integram as cidades extremo que compõem os eixos ferroviários identificados.

*A *catchment area* foi calculada com base na simulação do tempo de viagem em automóvel.

Fonte: Eurostat; INSEE; INE; INE Espanha; Análise: Deloitte

Breve enquadramento à rede de AV ferroviária na Europa

Critérios de selecção das linhas de AV para as análises de *benchmark* de Espanha e França – Turismo

- Em termos turísticos, por sua vez, à semelhança do que fora anteriormente referido para os indicadores socioeconómicos, Paris apresenta valores ligeiramente acima das restantes regiões em análise, no entanto as restantes regiões evidenciam *performances* similares no sector turístico.

Quadro resumo – Dados turísticos

(2006; NUTS III)

	Madrid-Sevilla		Paris-Marseille			Lisboa-Porto		Lisboa-Madrid		Porto-Vigo	
	Madrid	Sevilha	Paris	Lyon	Marselha	Lisboa	Porto	Lisboa	Madrid	Porto	Vigo
Número de turistas/ habitante	1,44	1,32	6,97	1,66	1,43	1,63	0,90	1,63	1,44	0,90	1,33
Número de dormidas/ habitante	2,75	2,47	15,50	2,44	2,73	3,72	1,66	3,72	2,75	1,66	3,38
Número de camas/ habitante	0,01	0,01	0,07*	0,02*	0,02*	0,02	0,01	0,02	0,01	0,01	0,03

Nota: A informação apresentada refere-se às regiões NUTS III que integram as cidades extremo que compõem os eixos ferroviários identificados.

*A informação referente ao número de quartos. De forma a calcular o número de camas, considerou-se a existência de duas camas em cada quarto.

Fonte: Eurostat; INSEE; INE; INE Espanha; Análise: Deloitte

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. <i>Análise de benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
I. Breve caracterização do sistema de transportes	
II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
III. Caracterização do sector turístico em Espanha	
IV. <i>Key findings</i>	
3. <i>Análise de benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte aéreo

Enquadramento

- Os aeroportos públicos civis de Espanha são geridos pela empresa pública denominada de *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea* (AENA), cobrindo todo o território continental e insular.
- O sector aeroportuário espanhol encontra-se em crescimento, com uma taxa de crescimento média anual de passageiros de 6,1%, entre 2002 e 2008.
- Para dar resposta a este aumento da procura aeroportuária foram iniciadas obras de construção de pistas novas e a ampliação de pistas existentes. Foram também realizados trabalhos de aumento de terminais de aeroporto num total de 742.066 m², sendo de destacar o novo terminal de Madrid-Barajas (Terminal T4).
- O investimento total realizado no sector aeroportuário pelo Governo espanhol, através da Dirección General de Aviación Civil, entidade responsável pela gestão e coordenação em matéria de políticas de transporte aéreo, foi de 1.822 mil milhões de euros em 2006 e de 2.154 mil milhões de euros em 2007, o que significou um aumento de 18,2%.

Mapa das principais infra-estruturas aeroportuárias em Espanha

(2004)



Fonte: AENA; Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte aéreo

Número de movimentos e de passageiros

- Entre 2002 e 2008, o número de movimentos aéreos nos aeroportos de Espanha evoluiu positivamente à TCMA de 4,2%, de 1,9 para 2,4 milhões de movimentos.
- Em 2008, transitaram nos aeroportos da AENA cerca de 203,9 milhões de passageiros, mais 60,8 milhões do que em 2002, altura em que se registaram aproximadamente 143,1 milhões de passageiros.
- Os aeroportos de Barajas (Madrid), Barcelona e Palma de Mallorca, com um tráfego de cerca de 50,9, 30,3 e 22,8 milhões de passageiros, respectivamente, foram aqueles que registaram um maior volume de passageiros nesse ano.

Evolução do número de movimentos e passageiros nos aeroportos de Espanha

(2002-2008)

Aeroporto	Movimentos (m)		TCMA (02-08)	Passageiros (M)		TCMA (02-08)
	2002	2008		2002	2008	
Madrid-Barajas	368,0	469,8	4,2%	33,9	50,9	7,0%
Barcelona	271,0	321,7	2,9%	21,4	30,3	6,0%
Palma de Mallorca	160,3	193,4	3,2%	17,8	22,8	4,2%
Málaga	101,5	119,8	2,8%	10,4	12,8	3,5%
Gran Canária	93,8	116,3	3,6%	9,0	10,2	2,1%
Alicante	59,3	81,1	5,4%	7,0	9,6	5,4%
Tenerife Sur	63,5	60,8	-0,7%	9,0	8,3	-1,2%
Valencia	67,2	96,8	6,3%	2,1	5,8	18,4%
Girona	14,9	49,9	22,3%	0,6	5,5	44,7%
Ibiza	48,3	57,2	2,9%	4,1	5,4	4,7%
Lanzarote	45,1	53,4	2,9%	5,1	4,7	-1,4%
Fuerteventura	32,5	44,6	5,4%	3,6	4,5	3,8%
Sevilha	36,1	65,1	10,3%	2,0	4,4	14,0%
Tenerife Norte	48,8	67,8	5,6%	2,5	4,2	9,0%
Bilbao	39,8	61,7	7,6%	2,5	4,2	9,0%
Menorca	32,3	31,8	-0,2%	2,7	2,6	-0,6%
Santiago	17,4	22,0	4,0%	1,2	1,9	8,0%
Astúrias	12,0	18,4	7,3%	0,8	1,5	11,0%
Vigo	13,0	17,9	5,5%	0,8	1,3	8,4%
Jerez de la Frontera	32,7	50,6	7,5%	0,8	1,3	8,4%
Reus	15,6	26,7	9,3%	0,8	1,3	8,4%
La Palma	13,9	20,1	6,3%	0,9	1,2	4,9%
A Coruña	11,5	17,7	7,5%	0,5	1,2	15,7%
Almeria	15,1	18,3	3,2%	0,9	1,0	1,8%
Outros	1613,7	2082,6	4,3%	2,7	7,1	17,5%
Total	1.893,9	2.420,1	4,2%	143,1	203,9	6,1%

Fonte: AENA; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte aéreo

Investimentos previstos

- O Plan Estratégico de Infraestruturas y Transporte (PEIT), elaborado em 2005, definiu a estratégia para o sector dos transportes a adoptar até 2020, estimando um investimento total de 241.392 milhões de euros nas infra-estruturas de transporte do país (1,5% do PIB por ano). O sector aeroportuário será alvo de um investimento de cerca de 15.700 milhões de euros de forma a alcançar cinco objectivos críticos para o desenvolvimento do sector:
 - Aumento da capacidade dos aeroportos:
 - As principais actuações estarão orientadas para atender a procura prevista em 2020, estimada em 311 milhões de passageiros por ano face aos 165 milhões registados em 2004. Daqui decorre a necessidade de quase duplicar a capacidade aeroportuária.
 - Melhoria da eficiência e qualidade dos serviços dos aeroportos e da navegação aérea.
 - Melhoria operacional dos aeroportos através da instalação de sistemas de ajuda de aproximação à pista, ou do *upgrade* dos sistemas existentes.
 - Melhoria da qualidade dos serviços quer ao nível das aeronaves (estacionamento, mangas, manutenção, etc.) quer ao nível de passageiros (terminais, mostradores, etc.) e também na prestação de serviços às companhias aéreas (escritórios, atendimento aos passageiros, zonas).
 - Melhoria da segurança aérea:
 - Aumento e reforço das inspecções de segurança por parte da autoridade aeronáutica, assim como das condições e do controlo de segurança nos aeroportos.
 - Programa Galileo:
 - Fomentar a participação espanhola nos projectos de inovação tecnológica como o Galileo (Sistema Europeu de Rádio Navegação por Satélite) ou o EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay System*) bem como outros sistemas de peritos de controlo de tráfego aéreo.
 - Melhoria da acessibilidade ao território espanhol não continental:
 - Despender um tratamento particularizado para as conexões aéreas ao território espanhol não peninsular, para melhorar a sua acessibilidade.

Fonte: AENA; PEIT; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

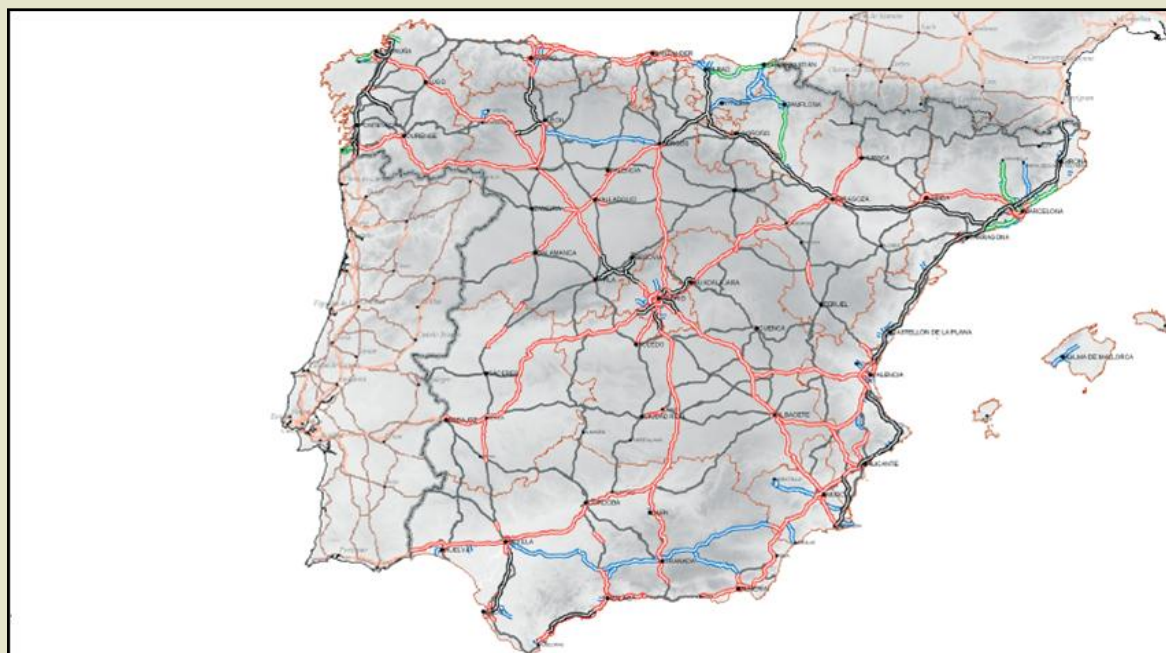
Transporte rodoviário

Enquadramento

- O sector rodoviário em Espanha é actualmente constituído por 25.846 km de estradas estatais, das quais 10.526 km (40,7%) são estradas de grande capacidade, compreendendo *autopistas*, *autovias* e estradas de dupla faixa. O planeamento, construção, conservação, exploração e promoção das infra-estruturas de transporte rodoviário de título estatal pertencem à *Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte terrestre* (SEITT) sob a supervisão da Administração Geral do Estado.
- A rede tem o seu centro em Madrid, sendo que é a partir da capital que se desenvolve a estrutura rodoviária espanhola de forma radial.

Mapa das infra-estruturas rodoviárias de grande capacidade em Espanha

(2004)



Legenda:

Rede de Estradas do Estado

Autopistas

Autovias

Estradas de dupla faixa

Rede de Estradas das Comunidades

Autopistas

Autovias

Fonte: Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte rodoviário

Rede rodoviária espanhola

- Entre 2002 e 2007, a rede de estradas de grande capacidade foi a que maior evolução registou com um crescimento médio anual de 5,2%, aumentando de 11.406 km em 2002 para 14.689 km em 2007.

Evolução da rede rodoviária de Espanha
(2002-2007; km)

Estradas		2002	2003	2004	2005	2006	2007	TCMA (2002-2007)
Rede do Estado	Estradas de grande capacidade	8.368	8.794	9.164	9.465	10.081	10.526	4,7%
	Resto da rede	16.273	16.063	15.991	15.950	15.723	15.320	-1,2%
	Total	24.641	24.857	25.155	25.415	25.804	25.846	1,0%
Rede das Comunidades Autónomas	Estradas de grande capacidade	2.245	2.361	2.407	2.746	2.812	3.166	7,1%
	Resto da rede	67.214	67.909	68.094	68.009	68.183	67.918	0,2%
	Total	69.459	70.270	70.501	70.755	70.995	71.084	0,5%
Rede dos Concelhos	Estradas de grande capacidade	793	854	873	945	979	997	4,7%
	Resto da rede	69.246	68.603	68.623	68.531	68.561	68.084	-0,3%
	Total	70.039	69.457	69.496	69.476	69.540	69.081	-0,3%
Rede Nacional Total	Estradas de grande capacidade	11.406	12.009	12.444	13.156	13.872	14.689	5,2%
	Resto da rede	152.733	152.575	152.708	152.490	152.467	151.322	-0,2%
	Total	164.139	164.584	165.152	165.646	166.339	166.011	0,2%

Fonte: Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte rodoviário

Rede rodoviária espanhola (cont.)

- Em 2007, Andaluzia era a comunidade autónoma que apresentava um maior número de estradas de grande capacidade (*Autopistas*, *autovías* e estradas de dupla faixa) com um total de 2.522 km. Nesse ano, Madrid dispunha de 954 km de estradas de grande capacidade.

Rede rodoviária de Espanha – Estradas de grande capacidade (2007; km)

Comunidades Autónomas	Autopistas	Autovías	Dupla faixa	Total
Andaluzia	217	2.035	270	2.522
Aragão	154	450	124	728
Astúrias	22	350	23	395
Baleares	..	94	90	184
Canárias	..	217	81	298
Cantábria	..	205	9	214
Castela e Leão	282	1.515	113	1.910
Castela-La Mancha	214	1.273	23	1.510
Catalunha	656	625	143	1.424
Comunidade Valenciana	363	774	209	1.346
Extremadura	..	593	68	661
Galícia	318	494	86	898
Madrid	148	599	207	954
Múrcia	113	337	112	562
Navarra	138	184	24	346
País Basco	228	261	84	573
La Rioja	119	35	9	163
Cidades Autónomas de Ceuta e Melilla	1	1
Espanha	2.972	10.041	1.676	14.689

Fonte: Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte rodoviário

Investimentos previstos

- O PEIT prevê um investimento no sector rodoviário que rondará os 60.635 milhões de euros de forma a dar resposta a cinco pontos críticos para o desenvolvimento do sector:
 - Aumento da rede de estradas de grande capacidade:
 - Consolidação de uma rede articulada de estradas de grande capacidade (*autopistas e autovías*), com uma longitude superior a 15.000 km, e que proporcione uma cobertura homogénea de todo o território espanhol.
 - Melhoria da conservação e segurança rodoviária:
 - Melhoria das condições da rede existente, de forma a alcançar os parâmetros adequados definidos, incluindo a reposição dos elementos que compõem a infra-estrutura.
 - Maior homogeneidade nos parâmetros da rede de *autovias*, melhorando os parâmetros das estradas mais antigas.
 - Contribuição para a política de transporte estabelecida, de forma a alcançar o objectivo comunitário de reduzir o número de acidentes nas estradas. Isto incluirá a realização de auditorias de segurança rodoviária.
 - Actuações em meios urbanos:
 - As acções a efectuar na rede de estradas estatais situadas em meios urbanos irão orientar-se preferencialmente para dar continuidade às estradas de longa distancia, mediante a execução das correspondentes circunvalações e melhoria das condições de circulação de transporte colectivo dentro destas. Para tal irão incorporar-se medidas de melhoria de mobilidade alternativa aos veículos privados como, por exemplo, autocarros.
 - Aumento da intermodalidade:
 - Desenvolvimento intermodal do transporte de passageiros e de mercadorias
 - Integração:
 - A rede rodoviária espanhola aspira a uma maior integração com a rede rodoviária da União Europeia.

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte ferroviário

Enquadramento

- O sector ferroviário de Espanha compreende uma extensão de cerca de 15.000 km de linhas actualmente em operação, dos quais cerca de 1.500 km são linhas de Alta Velocidade.
- A gestão operacional da rede ferroviária espanhola, com excepção das ferrovias das comunidades autónomas, é da empresa estatal RENFE. A construção e manutenção das ferrovias, por outro lado, são da responsabilidade da empresa ADIF.

Mapa da rede ferroviária em Espanha
(2004)



Legenda:

RENFE



Linha UIC



Linha dupla eletrificada



Linha dupla não eletrificada



Linha singular eletrificada



Linha singular não eletrificada

FEVE



Ferrovias das Comunidades Autónomas

Fonte: Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte ferroviário

Rede ferroviária espanhola

- Nos últimos anos, a extensão da rede ferroviária espanhola tem vindo a aumentar (TCMA de 1,5%). Entre 2002 e 2007, a extensão ferroviária de Espanha foi incrementada em 1.133 km, de 14.426 km em 2002 para 15.559 km em 2007.
- Este aumento deveu-se sobretudo ao investimento realizado em linhas electrificadas (TCMA de 2,8%), uma vez que, neste período, a extensão de linhas não electrificadas sofreu uma redução à taxa média anual de -0,1%, tendência que reflecte uma maior consciencialização e preocupação com o ambiente e com a eficiência energética.

Evolução da rede ferroviária em Espanha¹ (2002-2007; km)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TCMA (2002-2007)
Linhas electrificadas	7.927	8.477	8.338	8.478	8.726	9.104	2,8%
Linhas não electrificadas	6.499	6.432	6.447	6.537	6.486	6.455	-0,1%
Total das linhas	14.426	14.909	14.785	15.015	15.212	15.559	1,5%

¹Inclui as linhas públicas de via larga e via estreita e as linhas particulares
Fonte: Instituto Nacional de Estadística; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte ferroviário

Investimentos previstos

- O PEIT estabelece um investimento de cerca de 103.410 milhões de euros no sector ferroviário, o que representa 42,84% do orçamento total deste plano. Para o desenvolvimento do sector ferroviário, o PEIT define seis pontos críticos:
 - Desenvolvimento de uma rede de altas prestações:
 - Será estabelecida uma rede de altas prestações constituída por linhas de Alta Velocidade de linhas duplas electrificadas e bitola UIC. A rede será concebida maioritariamente para trânsito misto.
 - Melhoria da rede ferroviária convencional:
 - Será dada atenção prioritária à manutenção e melhoria da rede convencional através da implementação de um sistema actualizado de manutenção integral e preventivo.
 - Reforço das linhas de periferia e subúrbios:
 - Irão ser completadas as redes de periferia e subúrbios das grandes áreas metropolitanas e cidades.
 - Melhoria da segurança:
 - Aumento dos níveis de segurança do transporte ferroviário com especial atenção à supressão ou melhoria da segurança das passagens de níveis.
 - Modernização do material circulante:
 - Impulso à modernização do material circulante, melhoria dos sistemas de gestão e formação e adaptação dos recursos humanos ao novo contexto tecnológico e de competências.
 - Saneamento do sector ferroviário e liberalização das ferrovias:
 - Consolidação e desenvolvimento do novo modelo ferroviário, inspirado na reforma ferroviária da União Europeia, que está orientada para a melhoria das ferrovias europeias.
 - O novo modelo implica a separação da gestão da infra-estrutura e da operação, a criação de um sistema de licenças para as empresas ferroviárias, permitindo o acesso a novos operadores ferroviários e o fortalecimento da administração ferroviária criando um organismo regulador da actividade.

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte marítimo

Enquadramento

- O sector marítimo de Espanha é constituído por uma rede de 28 autoridades portuárias com uma considerável autonomia operacional e financeira, as quais englobam os 44 portos marítimos existentes, coordenados pela entidade pública *Puertos del Estado* criada em 1992.

Mapa das infra-estruturas marítimas de Espanha
(2004)



Fonte: Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em Espanha

Transporte marítimo

Investimentos previstos

- No domínio marítimo, o PEIT prevê um investimento total de 23.460 milhões de euros, o que representa 9,7% do orçamento total previsto neste plano. Para o sector portuário, o PEIT definiu quatro objectivos que permitem o desenvolvimento do sector:
 - Aumento da capacidade dos portos:
 - O PEIT definiu como objectivo prioritário o aumento da capacidade das infra-estruturas portuárias disponíveis, para garantir que a oferta marítima corresponde à procura prevista em 2020. Para tal, prevê-se um aumento de 61.876 m² de espaço de atracagem e ampliação de 2.203 ha das superfícies em terra.
 - Auto-estradas do mar:
 - Potenciação do transporte marítimo de curta distância, de âmbito nacional e europeu, dependente do desenvolvimento de infra-estruturas e sistemas de gestão específicos, com particular atenção ao desenvolvimento das auto-estradas do mar, dentro dos parâmetros das redes transeuropeias de transporte marítimo.
 - Maior segurança marítima e luta contra contaminação:
 - Prevê-se uma melhoria da segurança do transporte marítimo em geral, assim como uma maior protecção ambiental das costas espanholas. As ferramentas serão a participação mais activa de Espanha em organizações internacionais (Organização Marítima Internacional e União Europeia), a adequada organização e dotação dos meios materiais e humanos dos serviços de salvamento marítimo e de luta contra a contaminação das águas e o reforço dos meios de controlo e inspecção.
 - Melhoria de acessos para a Espanha não peninsular:
 - Concepção de um tratamento particularizado às conexões marítimas e aéreas território espanhol continental, por forma a melhorar as acessibilidades aos arquipélagos espanhóis.

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. <i>Análise de benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
I. Breve caracterização do sistema de transportes	
II. <i>Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária</i>	
III. Caracterização do sector turístico em Espanha	
IV. <i>Key findings</i>	
3. <i>Análise de benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Enquadramento

- Em Espanha, a Alta Velocidade é comumente denominada de AVE e é um serviço da RENFE, gestora operacional da rede ferroviária espanhola.
- A Alta Velocidade ferroviária em Espanha teve a sua génese em 1986. Nesse ano, o Governo espanhol decidiu construir um novo acesso ferroviário à região da Andaluzia, devido ao elevado grau de saturação que a linha convencional existente apresentava maioritariamente decorrente do seu traçado pelo desfiladeiro de Despeñaperros, o qual impedia a expansão da sua capacidade.
- Desde então vários investimentos têm sido realizados no desenvolvimento desta rede e na modernização das redes existentes.
- Deste modo, tendo em consideração a extensão de vias ferroviárias em construção e também as projectadas, prevê-se que Espanha se venha a tornar, num futuro próximo, num dos líderes mundiais no sector ferroviário de Alta Velocidade, sendo o segundo país que detém a maior extensão de rede de Alta Velocidade ferroviária, ultrapassando a França (actualmente, líder na Europa) e também o Japão (actual líder mundial). Somente a China possuirá uma maior extensão de vias ferroviárias de Alta Velocidade.

Mapa da rede de Alta Velocidade em Espanha
(2009)

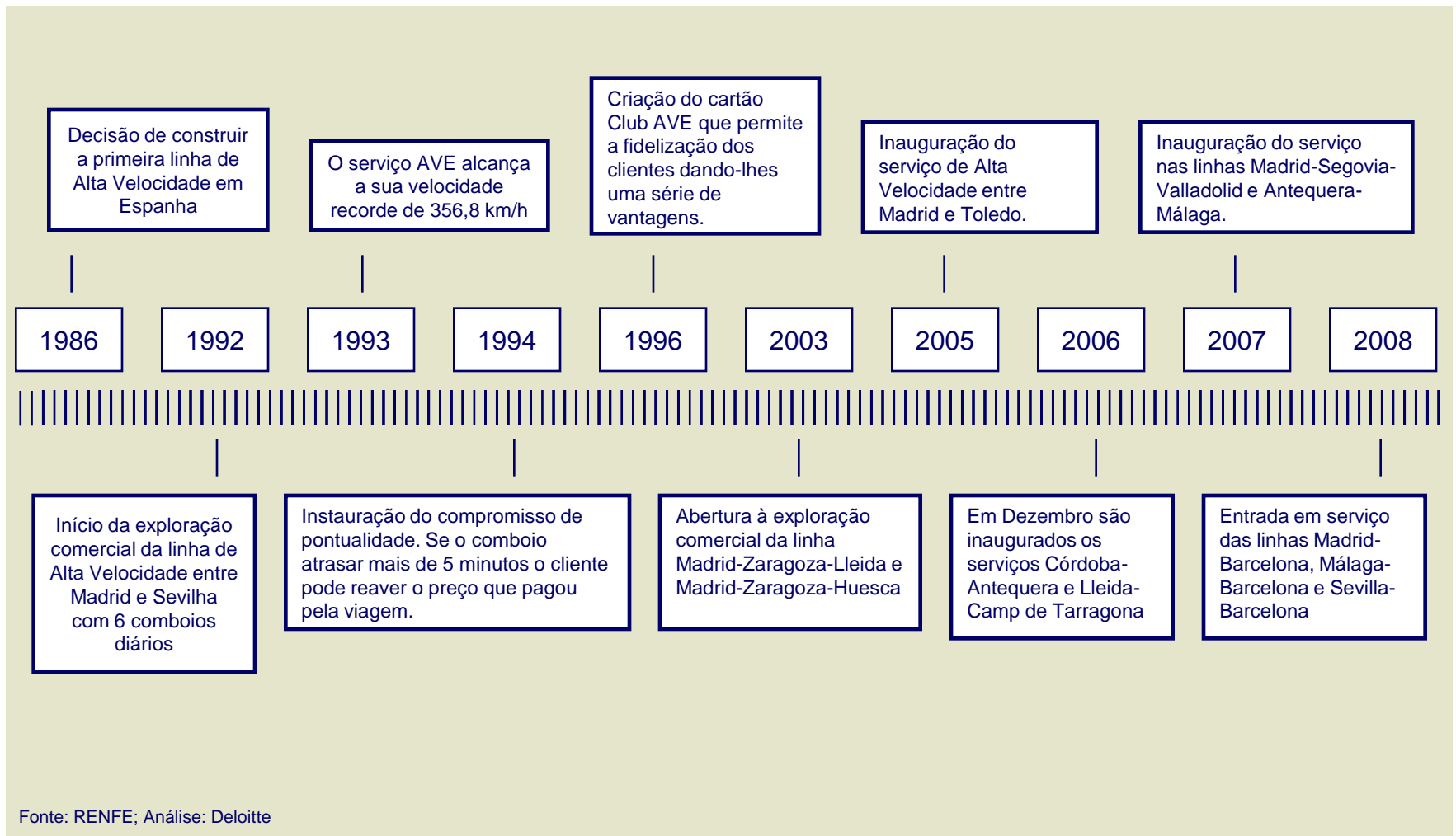


Fonte: RENFE; UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Evolução da rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha

- O esquema abaixo apresenta um breve resumo da evolução da rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha.



Fonte: RENFE; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Linhas de Alta Velocidade ferroviária em operação

- A rede de Alta Velocidade espanhola tem, actualmente, 1.594 km. Por questões operacionais relacionadas com a sinalização das ferrovias, a velocidade máxima admitida, actualmente é de 300 km/h, sendo que a linha Madrid-Sevilla só permite atingir velocidades até aos 270 km/h e a linha Zaragoza-Huesca até 200 km/h.

Linhas de Alta Velocidade ferroviária em operação em Espanha
(2008; km)

Ano de entrada em funcionamento	Linha	Extensão	Velocidade máxima (km/h)
1992	Madrid-Sevilla	471	270
2002	Madrid-Lleida	519	300
2003	Zaragoza-Huesca	79	200
2005	Madrid-Toledo	21	250
2006	Cordoba-Antequera	100	300
2006	Lleida-Camp de Tarragona	62	300
2007	Madrid-Segovia	179	300
2007	Antequerra-Malaga	55	300
2008	Camp de Tarragona-Barcelona	88	300

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Linhas de Alta Velocidade ferroviária em construção

- No que se refere às linhas em construção, estão actualmente em desenvolvimento 2.219 km de linhas de Alta Velocidade nos quais se inserem as ligações às fronteiras portuguesa e francesa.

Linhas de Alta Velocidade ferroviária em construção em Espanha

(2008; km)

Conclusão prevista	Linha	Extensão	Velocidade máxima (km/h)
2009	Figueres-Frontera (Perpignan)	20	300
2010/ 2012	Barcelona-Figueres	132	300
2010/ 2012	Madrid-Valencia /Alicante / Murcia	902	300
2012	Vitoria-Bilbao-San Sebastián	175	250
2012	Variante de Pajares	50	250
2012	Ourense -Santiago	88	300
2012	Bobadilla-Granada	109	250
2012	La Coruña – Vigo	158	250
2013	Navalmoral-Cáceres-Badajoz-Fronteira Portuguesa	278	300
-	Sevilla-Cádiz	152	250
-	Hellín-Cieza (Variante de Camarillas)	27	250
-	Sevilla -Antequera	128	300

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Linhas de Alta Velocidade ferroviária previstas

- Para além das linhas de Alta Velocidade em construção estão ainda previstos 1.702 km de linhas de Alta Velocidade no território espanhol, no entanto, ainda sem datas de início de construção ou início de exploração definidas.

Linhas de Alta Velocidade ferroviária previstas para Espanha

(2008; km)

Linha	Extensão	Velocidade máxima (km/h)
Valladolid-Burgos -Vitoria	211	300
Venta de Baños-León-Asturias	238	-
Madrid-Navalmoral de la Mata	191	300
Almería-Murcia	190	-
Valencia-Castellón	64	-
Olmedo-Zamora-Orense	323	300
Palencia-Santander	201	300
Zaragoza-Castejón-Logroño	149	250
Castejón-Pamplona	75	300
Orense-Vigo (vía Cerdedo)	60	250

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Número de circulações no transporte de Alta Velocidade ferroviária

- O número de circulações de Alta Velocidade em Espanha tem vindo a aumentar sucessivamente desde a inauguração da primeira linha (Madrid-Sevilla) em 1992. Desde esse ano até 2008, a taxa de crescimento média anual registada no número de circulações diárias por sentido foi de 14,0%. A mesma tendência positiva foi registada na linha Madrid-Sevilla cujas circulações diárias evoluíram à taxa média anual de 5,9%.
- No que concerne à oferta registada na linha Madrid-Sevilla, entre 1993 e 2003, o número de comboios-km sofreu um acréscimo de 6,7% ao ano e, conseqüentemente, também o número de lugares-km registou uma evolução positiva, este último a uma TCMA de 6,6%.

Evolução do número de circulações na rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha

(1992-2008; circulações diárias por sentido)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TCMA (1992-2008)
Linha Madrid-Sevilla	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	20	20	20	20	5,9%
Total	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	23	25	27	27	46	65	14,0%

Evolução da oferta da linha Madrid-Sevilla

(1993-2003; milhões)

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	TCMA (1993-2003)
Comboios-km	5,2	6,6	7,3	8,9	10,2	9,9	6,7%
Lugares-km	1.682	2.049	2.331	2.763	3.239	3.193	6,6%

Fonte: RENFE; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Número de passageiros no transporte de Alta Velocidade ferroviária

- Desde 1992, o número de passageiros transportados na rede de Alta Velocidade em Espanha tem registado um crescimento médio anual de 15,3%, passando de 1.183 milhares de passageiros em 1992, para 11.615 milhares em 2008. Note-se que a evolução acentuada registada nos últimos anos deveu-se sobretudo à introdução de novos serviços de Alta Velocidade, nomeadamente, para Barcelona, Málaga e Valladolid.
- No que diz respeito à linha que une Madrid e Sevilha, o aumento médio anual do número de passageiros ascendeu a 7,1%, passando de 1.183 milhares de passageiros em 1992 para 3.548 milhares em 2008.
- No que diz respeito ao aproveitamento da capacidade instalada, verifica-se que, desde a sua introdução até 2003, a taxa de ocupação na linha Madrid-Sevilla tem-se mantido relativamente estável, entre 63% e 65%.

Evolução do número de passageiros no transporte de Alta Velocidade ferroviária em Espanha

(1992-2008; milhares)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TCMA (1992-2008)
Linha Madrid-Sevilla	1.183	1.886	1.942	2.099	2.215	2.390	2.591	2.832	3.036	3.237	3.394	3.349	3.285	3.435	3.673	3.634	3.548	7,1%
Total	1.183	1.886	1.942	2.099	2.215	2.390	2.591	2.832	3.036	3.237	3.394	3.480	3.786	4.136	4.873	5.565	11.615	15,3%

Evolução da taxa de ocupação no transporte de Alta Velocidade ferroviária na linha Madrid-Sevilla

(1993-2003; %)

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	Varição (1993-2003)
Taxa de Ocupação	65%	63%	63%	65%	64%	63%	-2,0 p.p.

Fonte: RENFE; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Relação preço/ duração da viagem nos diferentes modos de transporte entre Madrid e Sevilha

- Nas deslocações entre Madrid e Sevilha, o transporte aéreo é o modo de transporte que apresenta o menor tempo de duração. No entanto, tal como anteriormente referido, a este deverão acrescer os tempos de *check-in*, recolha de bagagem no destino e, na pior das hipóteses, atrasos na descolagem e/ ou aterragem. Para além disso, este é claramente o modo de transporte mais dispendioso.
- O transporte rodoviário (automóvel e autocarro), por sua vez, é o modo de transporte que regista os maiores tempos de deslocação com cerca de 5h25m e 6h00m, todavia destaca-se por ser o mais barato.
- Neste contexto, constata-se que o modo de transporte com melhor relação preço/ duração da viagem é o transporte ferroviário, independentemente da sua categoria, convencional ou de Alta Velocidade. A deslocação em comboio convencional (serviço Alvia) afigura-se como a mais vantajosa uma vez que demora apenas mais 12 minutos que o serviço de Alta Velocidade e o seu custo é cerca de 17 euros inferior.

Duração e preço da viagem nos diferentes modos de transporte entre Madrid e Sevilha (2009)

		Avião	Automóvel	Autocarro	Comboio convencional	Alta Velocidade
Madrid-Sevilla	Duração	1h00m	5h24m	6h00m	2h42m	2h30m
	Preço	144,0 €	61,6 €	19,4 €	60,8 €	77,6 €

* Preços consultados no dia 26 de Agosto de 2009 para viagem a 2 de Setembro do mesmo ano.
Fonte: RENFE; Socibus, SA, Terminal A; Via Michelin; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Impacte da Alta Velocidade ferroviária na repartição modal comboio/ avião

- A introdução da Alta Velocidade ferroviária em Espanha, em particular no eixo Madrid-Sevilha, veio alterar a tradicional repartição modal entre o avião e o comboio. Neste contexto, no período que antecede a exploração da Alta Velocidade ferroviária entre Madrid e Sevilha, o avião era o principal meio de transporte, registando, em 1991, uma quota de mercado de 67%, mais 34 p.p. do que o comboio (33%).
- Oito anos após a introdução da Alta Velocidade ferroviária entre Madrid e Sevilha, em 2000, a Alta Velocidade ferroviária registou uma quota de mercado de cerca de 84% enquanto que o avião passou a representar apenas 16%.

Impacte da introdução da Alta Velocidade ferroviária na repartição modal comboio/ avião no percurso entre Madrid e Sevilha (1991 e 2000; %)



Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Política de *pricing* praticada pela RENFE

- A RENFE desenvolveu diversos tarifários para o seu serviço de Alta Velocidade consoante os segmentos de mercado alvo e respectivas características e necessidades, de forma a potenciar a sua utilização.
- No desenvolvimento da sua actividade corrente, a RENFE recorre a práticas de *Revenue Management* com o objectivo de maximizar, por um lado, a capacidade disponível em cada comboio e, por outro, a respectiva receita.

Tarifas praticadas pela RENFE no serviço de Alta Velocidade

	Descrição
Tarifa Web	<ul style="list-style-type: none">• Tarifário que permite obter até 60% de desconto em todas as tipologias de lugares sempre que a compra se realize via Internet e com uma antecedência mínima de 15 dias (em alguns casos poderá ser menos) em relação ao dia da viagem. Este não permite efectuar alterar a viagem comprada e a anulação do bilhete garante a restituição de apenas metade do preço do bilhete, tendo esta de ser realizada antes da partida do comboio.
Tarifa Estrella	<ul style="list-style-type: none">• Tarifário que permite obter até 40% de desconto em todas as tipologias de lugares sempre que a compra se realize com antecedência mínima de 7 dias (em alguns casos poderá ser menos) face à data de realização da viagem. Este tarifário encontra-se limitado ao número de lugares disponíveis.
Tarifa Última Hora	<ul style="list-style-type: none">• Tarifário que permite obter até 50% de desconto em todas as tipologias de lugares sempre que a compra seja feita via Internet nas 24 horas que antecedem a saída do comboio. Esta opção não admite alterações, nem a anulação da viagem.
Tarifa Ida y Vuelta	<ul style="list-style-type: none">• Desconto de até 20% é dirigido a pessoas que realizem a viagem de ida e volta num limite temporal de 60 dias, mantendo as mesmas cidades de origem e destino.
Tarifa Conexión Tren + Avión/Barco	<ul style="list-style-type: none">• Esta tarifa permite um desconto especial para clientes em trânsito que pretende potenciar o transporte intermodal de viajantes "avião + comboio" ou "barco + comboio". Para a aplicação desta tarifa será necessário que o tempo máximo entre a chegada e a saída de ambos os modos de transporte seja de 48 horas, sendo necessária a apresentação do documento justificativo. O desconto a aplicar situar-se-á entre 10% e 25%.

Fonte: RENFE, Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Política de *pricing* praticada pela RENFE (cont.)

Tarifas praticadas pela RENFE no serviço de Alta Velocidade

	Descrição
Tarifa Cartão Jovem	<ul style="list-style-type: none">Tarifário dirigido a menores de 26 anos que sejam titulares de um cartão jovem válido, emitido por qualquer uma das Comunidades Autónomas do Estado Espanhol e também para titulares de cartões jovens emitidos no estrangeiro.
Tarifa Família Numerosa	<ul style="list-style-type: none">Tarifário de carácter oficial dirigido a membros de famílias numerosas que disponham de acreditação válida. O desconto é de 20% para os membros de uma família numerosa “geral” e de 50% para membros de famílias numerosas “especiais”. Este tarifário é aplicável todos os dias e em todas as tipologias de lugares.

Fonte: RENFE, Imprensa diversa; Análise: Deloitte

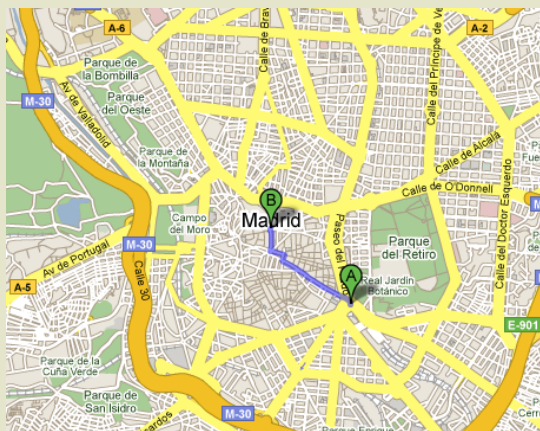
Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Análise das principais plataformas intermodais – Linha Madrid-Sevilla

Estação de Madrid Puerta de Atocha

- A Estação de Madrid Puerta de Atocha é a maior estação espanhola, encontrando-se situada a 1,5 km do centro de Madrid, na Praça Imperador Carlos V, num ponto de intersecção de várias artérias urbanas. A sua existência data de 1851 e a sua última reforma deu-se entre 1987 e 1992, um investimento que teve como ímpeto preparar a estação para receber a Alta Velocidade.
- Actualmente, esta estação recebe passageiros provenientes de toda a Espanha através de diversos serviços ferroviários, designadamente serviços suburbanos (*Cercanías*), média distância, grande distância (Talgo, Trenhotel, Alaria) e Alta Velocidade. Simultaneamente, disponibiliza também ligações com a cidade de Madrid através da linha de metropolitano e de vários autocarros urbanos diurnos e nocturnos.
- No interior da estação é possível encontrar diversos espaços de restauração (restaurantes e cafetarias), livrarias, tabacarias, entre outros e um impressionante jardim tropical com mais de 500 espécies vegetais e animais.
- No exterior da estação existe um parque de estacionamento, aluguer de automóveis e serviço de táxis, assim como uma grande variedade de hotéis e pontos de interesse turístico da cidade.

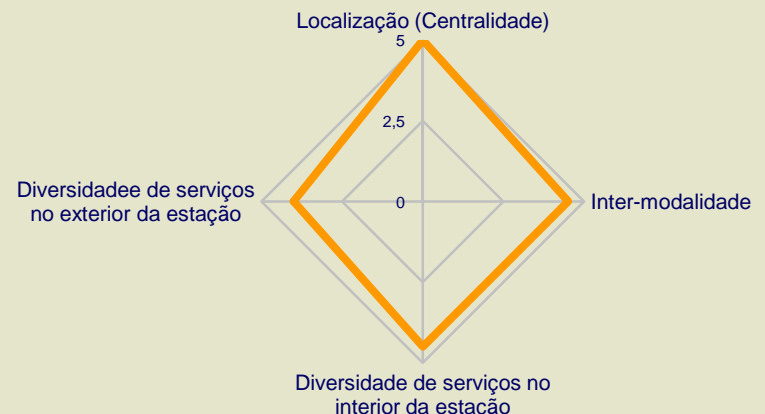
Mapa de localização da Estação Puerta de Atocha



Fonte: ADIF; RENFE; Google Maps; Análise: Deloitte

Análise multi-dimensional da Estação Madrid Puerta de Atocha

- A Estação Madrid Puerta de Atocha
- B Puerta del Sol (Centro da Cidade)



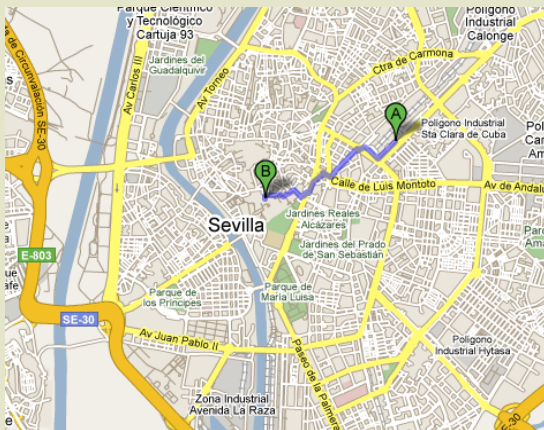
Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Análise das principais plataformas intermodais – Linha Madrid-Sevilla (cont.)

Estação de Sevilha Santa Justa

- A Estação de Sevilha Santa Justa é a terceira maior estação espanhola, encontrando-se situada a 2,5 km do centro de Sevilha numa avenida nova com ligação directa ao centro histórico (a 10 minutos de carro). A estação foi construída entre 1987 e 1991, com o intuito de garantir a existência de infra-estruturas com capacidade para receber a Alta Velocidade na cidade.
- Servida por diversas avenidas novas, construídas para facilitar o acesso rodoviário à estação, quer por automóvel particular, quer pelas várias linhas de autocarro, entre elas, uma directa ao aeroporto que fica a 12 km de distância da estação, esta é, actualmente, um ponto comum a todas as linhas suburbanas (*Cercanías*) de Sevilha, constituindo-se como estação charneira de várias linhas de média distância e de outros serviços de grande distância além do AVE, designadamente, Arco, Altaria e Trenhotel.
- No interior da estação há um vasto espaço comercial com espaços de restauração, lojas, agências de viagens e lojas de câmbio, entre outros. No exterior existe um grande parque de estacionamento, serviço de aluguer de veículos, serviço de táxis, hotéis e diversos estabelecimentos de restauração.

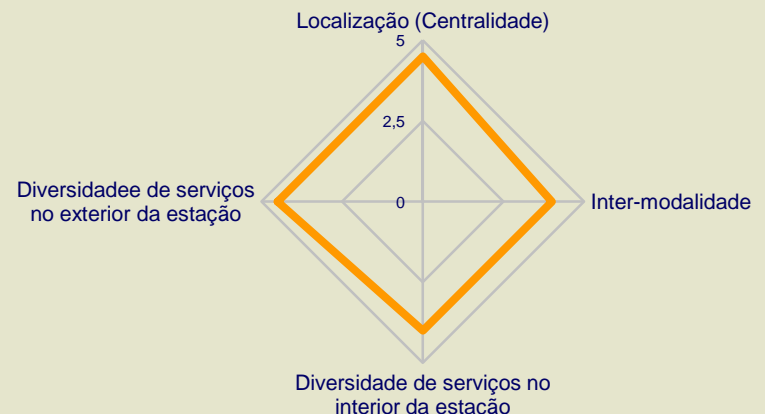
Mapa de localização da Estação Sevilha Santa Justa



- A Estação de Sevilha Santa Justa
- B Catedral de Sevilha (Centro da Cidade)

Fonte: ADIF; RENFE; Google Maps; Análise: Deloitte

Análise multi-dimensional da Estação de Sevilha Santa Justa

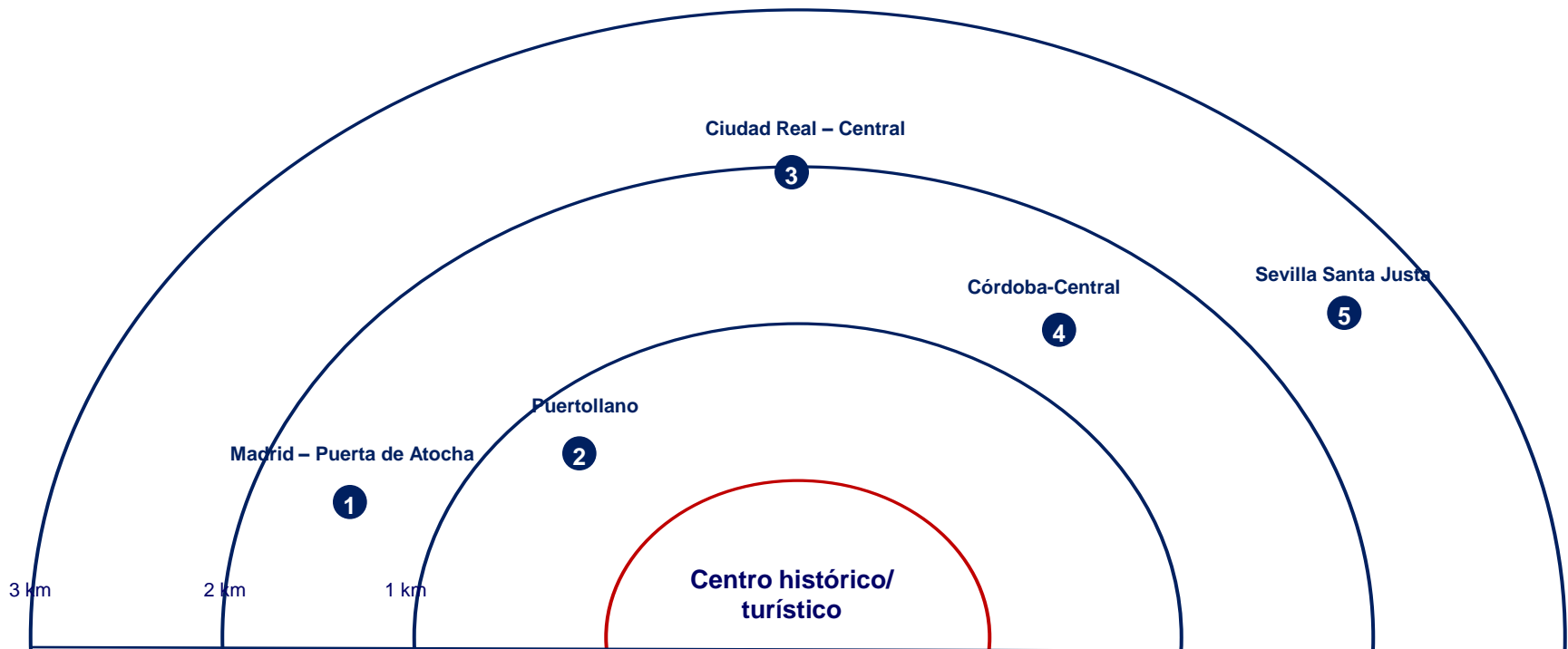


Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Análise das principais plataformas intermodais – Linha Madrid-Sevilla (cont.)

Localização das estações

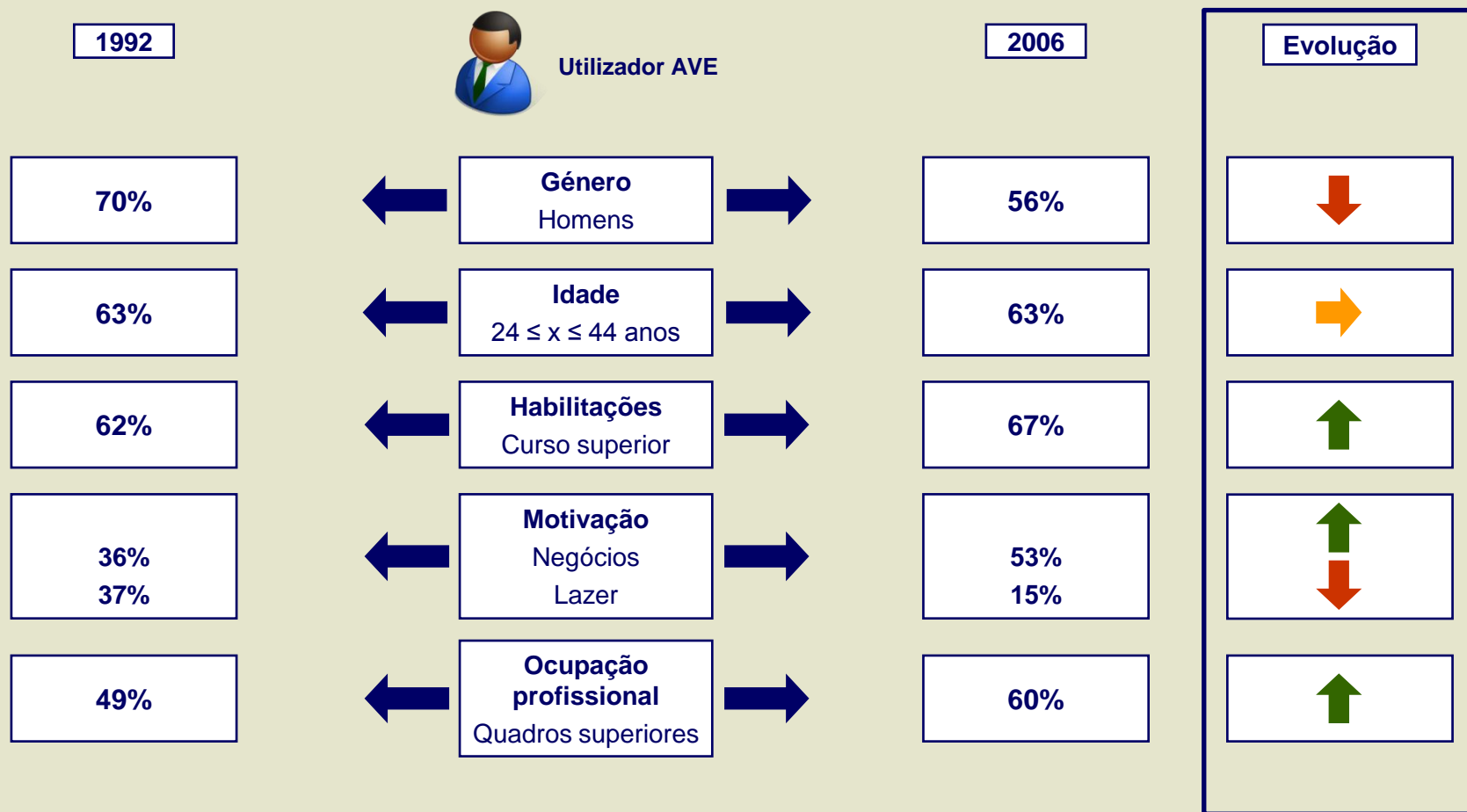
- A localização das estações face ao centro histórico/ turístico das cidades em que se inserem varia de localidade para localidade. No caso da linha Madrid-Sevilha, as diversas estações encontram-se implantadas no centro das cidades. Apenas a de Sevilla se encontra um pouco mais longe do centro histórico, a 2,5 km, ou seja, 10 minutos de carro.



Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Perfil do utilizador da rede de Alta Velocidade

Evolução do perfil do utilizador do serviço de Alta Velocidade ferroviária em Espanha

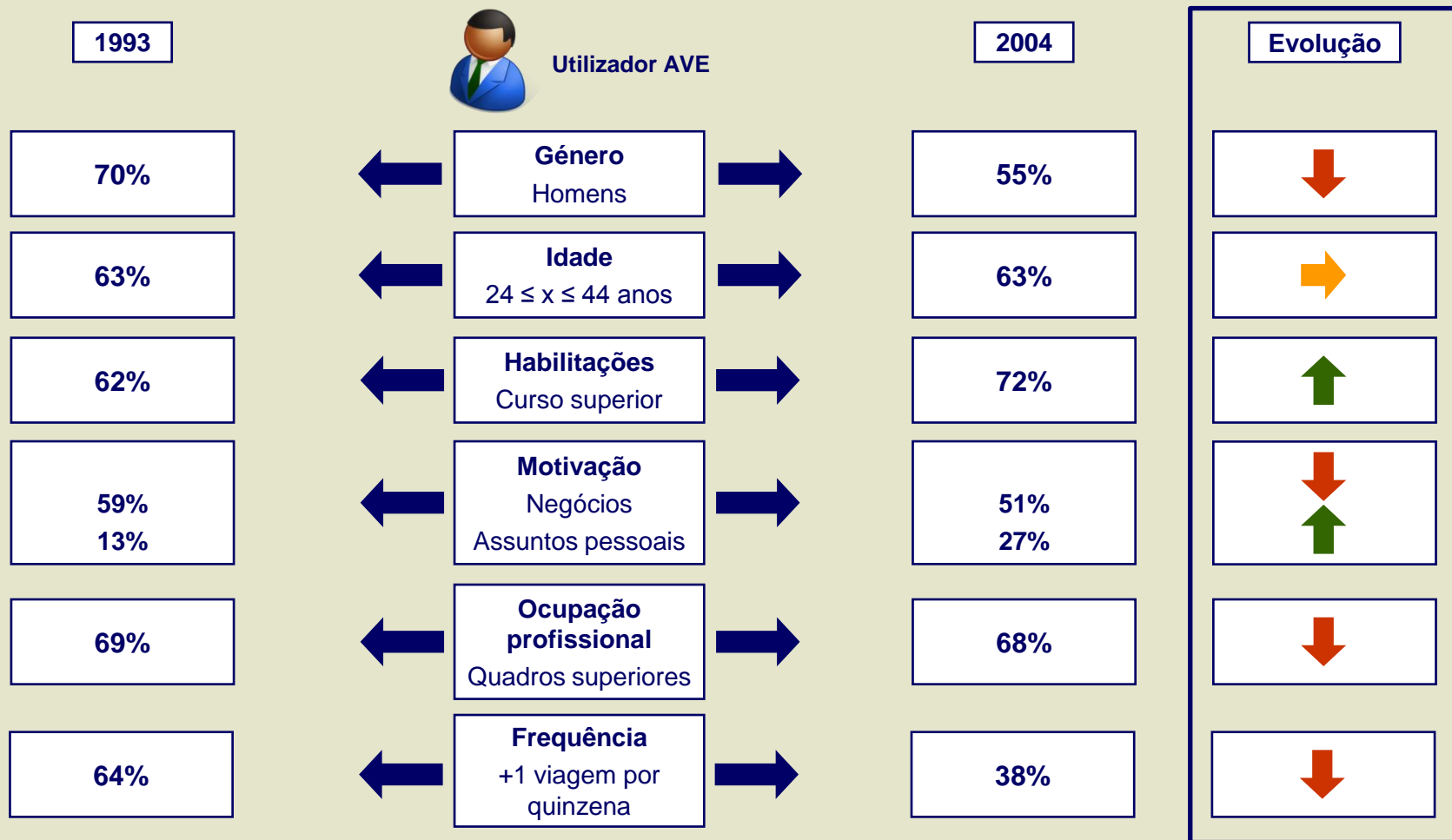


Fonte: Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Perfil do utilizador da rede de Alta Velocidade (cont.)

Evolução do perfil do utilizador da linha de Alta Velocidade ferroviária Madrid-Sevilla



Fonte: Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Perfil do utilizador da rede de Alta Velocidade (cont.)

- Em 2007, a RENFE realizou um inquérito aos seus utilizadores com o objectivo de avaliar a qualidade do seu serviço através das suas impressões, necessidades e expectativas sobre os serviços prestados. No total foram realizados cerca de 24.000 inquéritos, sendo que 50,2% foram realizados em viagens de curta distância, 20,7% em viagens de média distância e 28,9% em viagens de longa distância.
- Os resultados obtidos pela RENFE permitem concluir que, em termos médios e globais, o grau de satisfação dos seus clientes é satisfatório, sendo que todas as dimensões analisadas foram classificadas com uma pontuação acima da média (5), (escala de 0 a 10, em que 10 é a pontuação mais elevada).

Grau de satisfação do utilizador dos serviços da RENFE (2007; n = 24.023)

Qualidade global	
Viagens de curta distância	7,21
Viagens de média distância (comboio convencional)	6,58
Viagens de média distância (Alta Velocidade)	7,78
Viagens de longa distância (Alta Velocidade)	7,30

Legenda:

Avaliação de 0 a 10, sendo 10 a pontuação mais elevada.

Fonte: RENFE; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Perfil do utilizador da rede de Alta Velocidade (cont.)

- No que diz respeito ao grau de satisfação dos utilizadores dos serviços de Alta Velocidade em viagens de média distância é possível observar que, entre 2006 e 2007, a avaliação global dos serviços da RENFE evolui de uma forma positiva, tendo estes sido classificados com 7,78 numa escala de 0 a 10, no último ano em análise.
- Importa destacar que, apesar deste resultado, o grau de satisfação dos utilizadores dos serviços da RENFE diminuiu no que diz respeito à pontualidade dos comboios, segurança, condições e serviço da cafetaria, serviço do staff e aspecto do comboio.
- Destaca-se ainda neste contexto, o aumento da satisfação dos utilizadores no que se refere à adequação dos horários do serviço de Alta Velocidade e à duração das viagens.

Grau de satisfação do utilizador dos serviços de Alta Velocidade da RENFE em viagens de média distância

(2007; n = 24.023)

Dimensões	2006	2007
Quantidade de comboios disponíveis	6,80	6,95
Adequação dos horários	6,90	7,15
Duração da viagem	8,60	8,80
Pontualidade	9,30	9,15
Facilidade de embarque	8,00	8,25
Conservação	8,20	8,35
Conforto	8,00	8,15
Limpeza no início da viagem	8,60	8,65
Limpeza durante a viagem	8,20	8,60
Instalações sanitárias	7,60	7,85
Espaço para bagagem	7,00	7,20
Segurança da bagagem	7,70	7,50
Segurança de outros pertences	8,00	7,95
Cafetaria do comboio	7,40	7,05
Facilidade de localização do staff do comboio	6,80	6,45
Aspecto do comboio	8,30	8,15
Avaliação global	7,72	7,78

Legenda:

Avaliação de 0 a 10, sendo 10 a pontuação mais elevada.

Fonte: RENFE; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Perfil do utilizador da rede de Alta Velocidade (cont.)

- Paralelamente, no que concerne ao grau de satisfação do utilizador dos serviços de Alta Velocidades em viagens de longa distância é possível constatar, à semelhança do que aconteceu para as viagens de média distância, que a avaliação global aumentou entre 2006 e 2007, cifrando-se, em 2007, em 7,30.
- Neste contexto, é possível verificar que o grau de satisfação do utilizador dos serviços de Alta Velocidade em todas as dimensões analisadas, com excepção dos serviços de lazer e entretenimentos oferecidos durante as viagens, registou um aumento.
- Importa então destacar os aumentos registados ao nível da adequação dos horários e da duração da viagem, pontualidade dos comboios, estado de conservação e conforto das carruagens e nível de informação disponibilizada a bordo.

Grau de satisfação do utilizador dos serviços de Alta Velocidade da RENFE em viagens de longa distância (2007; n = 24.023)

Dimensões	2006	2007
Quantidade de comboios disponíveis	6,40	6,55
Adequação dos horários	6,91	7,00
Duração da viagem	6,92	7,20
Pontualidade	8,09	8,35
Facilidade de embarque	7,21	7,55
Conservação	7,00	7,50
Conforto	6,71	7,05
Limpeza no interior das carruagens	7,57	7,75
Instalações sanitárias	6,51	6,75
Segurança e espaço para bagagem	6,40	6,70
Climatização das carruagens	7,15	7,35
Imagem do staff	8,09	8,15
Disponibilidade do staff	7,94	8,10
Cafetaria do comboio	7,00	7,25
Restauração	7,50	7,60
Serviços de lazer e entretenimento	6,91	6,90
Informação disponibilizada a bordo	7,73	8,45
Avaliação global	7,25	7,30

Legenda:

Avaliação de 0 a 10, sendo 10 a pontuação mais elevada.

Fonte: RENFE; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

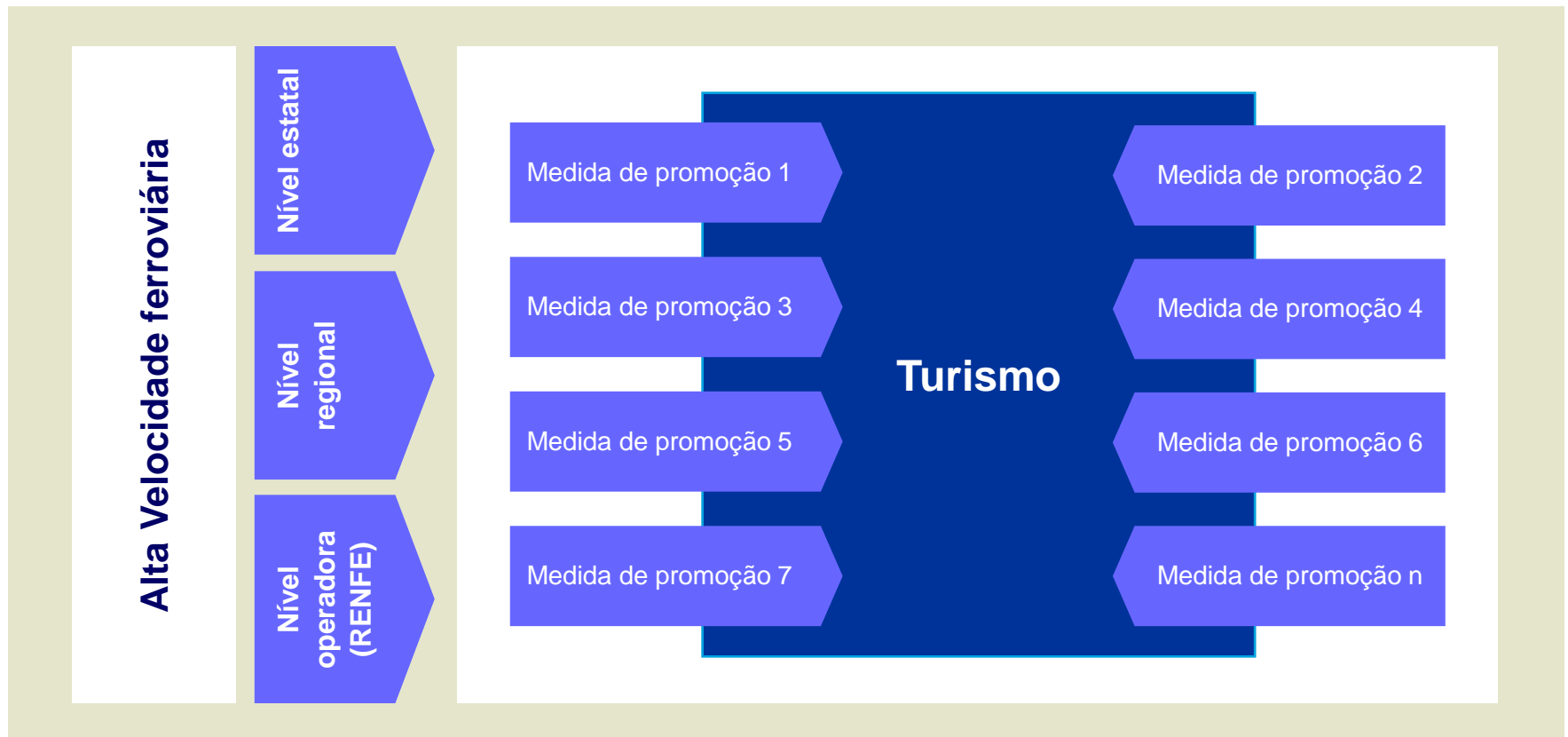
Principais investimentos previstos para a Rede de Alta Velocidade ferroviária

- Tal como para os restantes modos de transporte, o Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) define as orientações estratégicas para o transporte ferroviário de Alta Velocidade, entre 2005 e 2020. Neste sentido, haverá dois grandes focos de acção:
 - Investimento em material circulante:
 - O PEIT prevê o investimento de 3.750 milhões de euros na aquisição de material circulante.
 - No entanto, no Contrato-Programa aprovado pelo Conselho de Administração da RENFE que estabelece os objectivos, obrigações e compromissos mútuos entre a Administração Geral do Estado e a operadora. Esta compromete-se a realizar, até 2010, um investimento global de 5.772 milhões de euros. Destes, 4.436 milhões de euros serão destinados à aquisição de novas locomotivas e carruagens de passageiros.
 - É expectável que, com a entrada em serviço do novo material circulante, venha a haver um crescimento exponencial da eficiência e qualidade do serviço, não descurando, contudo, o compromisso social do serviço público.
 - Construção de linhas de grande prestação:
 - O PEIT prevê 83.450 milhões de euros para a construção de diversas novas linhas de Alta Velocidade, designadamente, Barcelona-Figueres-Frontera, Madrid-Valencia-Alicante-Murcia, Vitoria-Bilbao-San Sebastián, Variante de Pajares, Ourense-Santiago, Bobadilla-Granada, La Coruña-Vigo, Navalmoral-Cáceres-Badajoz-Fronteira portuguesa, Sevilla-Cádiz, Hellín Cieza e Sevilla-Antequera, as quais já se encontram em desenvolvimento. Note-se que este investimento equivale a 33,5% do total do orçamento previsto para investimento em transportes.

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Medidas de promoção orientadas para o turismo

- As páginas que se seguem apresentam uma análise às políticas promocionais relacionadas com a Alta Velocidade ferroviária que têm sido adoptadas em Espanha pelas diferentes entidades públicas e privadas, de forma a potenciar não só a utilização deste novo modo de transporte, mas também a actividade turística em todo o território espanhol.
- Procurou-se identificar políticas promocionais desenvolvidas e implementadas a um nível estatal, a um nível regional e também ao nível da entidade responsável pela operação da Alta Velocidade ferroviária em Espanha, a RENFE.



Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível estatal

Acções de promoção da Alta Velocidade como infra-estrutura turística

- A Turespaña, entidade pública responsável pela promoção do turismo em Espanha, celebrou um acordo com a RENFE para a promoção da Alta Velocidade como infra-estrutura privilegiada para deslocações turísticas em Espanha. Este acordo contempla a participação conjunta em feiras turísticas, eventos profissionais e seminários realizados nos principais mercados emissores de turistas em Espanha: Alemanha, Itália, Reino Unido e Japão.
- Para além disso, ficou também definida a exibição de vídeos promocionais de Espanha nos comboios de Alta Velocidade (AVE) e a inclusão de folhetos e guias turísticos das cidades de Madrid, Córdoba, Cidade Real, Sevilha, Málaga, Cádiz e Huelva, assim como, informação específica sobre as linhas de Alta Velocidade.

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível regional

Acções de promoção turística entre cidades servidas pela Alta Velocidade

- Em 2005, as cidades servidas pela Alta Velocidade ferroviária criaram a Red Ciudades AVE com o intuito de promover, de forma conjunta, a sua oferta turística. Esta entidade veio permitir a partilha de experiências através da elaboração de boletins de informação, reuniões periódicas e de acções de promoção turística, entre outros.
- Em 2009, La Generalitat de Catalunya e as Juntas de Barcelona, Lleida, Tarragona, El Prat del Llobregat, Girona, Figueres e Perpinyà, acordaram a constituição de uma rede de cooperação turística motivadas pela sua ligação através da rede de Alta Velocidade ferroviária.

Realização de acções promocionais conjuntas com a RENFE

- Os gestores do parque de diversões Port Aventura, em Tarragona, consideraram a chegada do AVE como uma oportunidade para romper com a sazonalidade que caracterizava a actividade do parque. Desta forma, encetaram conversações com a RENFE para capitalizar a sua experiência e planear diversas acções promocionais, tais como o frete de comboios, a elaboração de pacotes turísticos ou o desenvolvimento de acções promocionais conjuntas.
- A Conselheira Delegada de Fomento e Turismo do Ayuntamiento de Zaragoza, Elena Allué, e o Director da Área de Negócio Nordeste da Direcção Geral de Serviços da RENFE acordaram colaborar na promoção da capital aragonesa. O acordo recorre a um pacote de medidas que visam incentivar a chegada de viajantes e turistas a Saragoça através da utilização do caminho-de-ferro, independentemente da sua categoria (Alta Velocidade ou convencional), como modo de transporte.
- Entre as medidas tomadas destacam-se:
 - Oferta de 6.000 euros em bilhetes para viagens promocionais;
 - Cedência de descontos a congressistas (30%) e a grupos de jovens e de terceira idade (até 40%);
 - Vídeos promocionais de Saragoça nos comboios e pacotes turísticos que incluem viagem e alojamento hoteleiro; e
 - Espaço dedicado a acções promocionais nas páginas *web* de ambas as entidades.

Fonte: Turismo de España; Red Ciudades AVE; Entidades turísticas regionais; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível regional (cont.)

Realização de acções promocionais conjuntas com a RENFE (cont.)

- O Ayuntamiento de Cordoba e a RENFE estabeleceram um acordo para a promoção turística e difusão da imagem do destino Córdoba através da rede de Alta Velocidade ferroviária. Neste contexto, a RENFE comprometeu-se a disponibilizar gratuitamente as suas infra-estruturas e pessoal para a promoção deste destino.
- Paralelamente, com o objectivo de promover o destino e os comboios de Alta Velocidade como principal meio de transporte, ambas as partes colaboraram no desenvolvimento de acções dirigidas à imprensa, agentes de viagens e operadores turísticos.

Promoção de Málaga como o centro de Madrid

- Campanha de promoção da Cidade de Málaga como o novo centro de Madrid, uma vez que a entrada em funcionamento do serviço ferroviário de Alta Velocidade permite a realização de viagens entre estas cidades.

Promoção turística em Madrid com o tema: “Próxima parada: Valladolid”

- Resultado de uma iniciativa do Ayuntamiento de Valladolid, iniciada no ano de 2008, esta campanha compreende diversos anúncios na rádio e televisão, assim como *stands* promocionais próximos da Estação de Chamartín, em Madrid. A campanha visou promover a Cidade de Valladolid e os seus recursos turísticos, culturais, comerciais e de lazer.
- Neste âmbito, para além dos *stands* promocionais, foram distribuídos cerca de 100.000 folhetos em castelhano e 2.000 em inglês na Estação de Chamartín. Como complemento foram publicados 20 anúncios no *Guía del Ocio de Madrid* e as principais ruas de Valladolid, bem como as ruas mais próximas das estações, foram adornadas com o objectivo de dar as boas vindas aos turistas.

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível da operadora (RENFE)

Oferta de bilhetes combinados entre Alta Velocidade e outros modos de transporte

- A RENFE desenvolveu um bilhete conjunto com a Air Europa de forma a promover a viagem de Madrid para outras cidades espanholas servidas pela Alta Velocidade, tais como, Barcelona e Sevilha. Esta aliança tem como objectivo estimular a concorrência entre a Alta Velocidade e o transporte aéreo doméstico. Os bilhetes são comercializados através de agências de viagens e das páginas *web* de ambas as companhias.
- A RENFE, conjuntamente com algumas companhias de cruzeiros, pretende desenvolver uma estratégia de transporte em comboios *charter* com o objectivo de transportar os turistas em Alta Velocidade de uma cidade ou região até a um porto de embarque ou vice-versa.

Desenvolvimento de uma marca vocacionada para nichos de mercado

- Como parte integrante da sua estratégia de crescimento, a RENFE pretende lançar uma marca específica para viagens de lazer. A ideia não é lançar uma agência de viagens, mas sim uma marca de peso que dê suporte a produtos turísticos com elevado grau de especificidade, dirigidos a nichos de mercado, de forma a que a marca se converta numa referência, promovendo o comboio de Alta Velocidade como o modo de transporte ideal para ir de férias.
- Sob a alçada desta nova marca, a RENFE pretende desenvolver diversos produtos específicos de *city breaks*, sol & mar, turismo desportivo (golfe, esqui ou outra modalidade não sujeita a sazonalidade), turismo de saúde e bem-estar e também produtos *premium* que levem o cliente a destinos exclusivos, onde o hotel é uma experiência *per si*.

Oferta de tarifas especiais para operadores

- A RENFE concede tarifas especiais a operadores turísticos e agências de viagens, permitindo-lhes usufruir de descontos de 60% sobre a tarifa base. Entre os operadores destacam-se a IberRail, a IberoJet, a Tourmundial da Viajes El Corte Inglés e a Aviontren, entre outros.

Fonte: RENFE; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível da operadora (RENFE) (cont.)

Promoções para clientes AVE

- A RENFE criou o Club AVE com o objectivo de aumentar o grau de fidelização dos seus clientes, oferecendo-lhes descontos, assim como, outros benefícios que decorrem das viagens realizadas. Neste domínio, ao viajar em Alta Velocidade, o cliente acumula pontos que podem ser trocados por bilhetes de avião, comboio ou cinema, estadas em hotéis ou unidades de turismo rural, aluguer de veículos ou contribuições para causas sociais, entre outros.
- Paralelamente, a RENFE desenvolve diversas promoções para os seus clientes. Por exemplo, o cliente que compre uma viagem em Alta Velocidade e reserve uma noite numa das unidades hoteleiras com as quais a RENFE detém uma parceria, terá direito à oferta do pequeno-almoço, ao *upgrade* do quarto ou a descontos em extras.

Promoção da Alta Velocidade como modo de transporte associado a actividades de lazer

- Protocolos estabelecidos entre a RENFE e a Fundación Orfeo Catalá-Palau de la Musica Catalana permitem ao utilizador obter descontos de 50% na aquisição de bilhetes para visitas ao Palau de la Musica Catalana.
- Apoios e patrocínios a várias entidades do sector turístico (teatros, cinemas, museus, etc.), com o objectivo de promover o transporte ferroviário de Alta Velocidade como modo de transporte privilegiado para deslocações em lazer.

Promoção de destinos turísticos com a Alta Velocidade

- A unidade de Negócios de Alta Velocidade da RENFE elaborou diversos produtos para a promoção turística de Aragón;
- Publicação de diversos artigos relacionados com a Expo 2008 em Saragoça no catálogo “De compras en el AVE”.

Criação de pacotes turísticos

- No seguimento do programa “Tren + Hotel” da Iberojet, desenvolvido em parceria com a RENFE, foi lançada a campanha “100 desde 57”, que disponibiliza 100 viagens a partir de 57 euros. O objectivo é a promoção de viagens internas de curta duração. Esta campanha inclui alojamento em unidades hoteleiras dos grupos Tryp, Sol Meliá e NH Hoteles.

Fonte: RENFE; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível da operadora (RENFE) (cont.)

Promoção do Turismo de Negócios, Turismo Cultural, Turismo de Terceira Idade e Turismo Juvenil

- A RENFE e a Prodetur (Promoción del Desarrollo Económico y del Turismo, da Diputación de Sevilla), assinaram um acordo de colaboração, em Fevereiro de 2009, para potenciar a actividade turística em Sevilha. A colaboração incidirá particularmente na promoção do Turismo de Negócios (oferta de 30% de desconto a todos os participantes de jornadas, congressos ou convenções), Turismo Cultural, Turismo de Terceira Idade e Turismo Juvenil (descontos até 50% sobre os preços base para viagens de grupo).
- Neste contexto, foram realizadas 10 viagens com o intuito de estimular a utilização da Alta Velocidade e difundir a iniciativa junto da imprensa especializada e agências de viagens.

Promoção turística das Cidades Património Mundial da UNESCO

- Em 2007, a RENFE e as Cidades Património Mundial da UNESCO criaram um passaporte, designado de RENFE-Ciudades Patrimonio, iniciativa que foi premiada pela publicação “Actualidad Económica” como uma das 100 melhores ideias do ano. O passaporte é preenchido à medida que os passageiros chegam às cidades e após sete creditações este confere viagens gratuitas.
- O acordo compreende também outras acções de promoção, destacando-se, neste contexto, a elaboração de folhetos com os itinerários da rede de Alta Velocidade para estas cidades. Para além disso, a RENFE disponibilizou um espaço na sua página *web* exclusivamente dedicado às Cidades Património Mundial de Espanha, com informação sobre os destinos e os itinerários disponíveis em Alta Velocidade. Por outro lado, ficou também acordado o apoio das Cidades Património Mundial aos produtos, ofertas e itinerários da RENFE através da sua página *web* e através de outros canais de distribuição como o “Guia Profissional”.

Caracterização da rede de AV ferroviária em Espanha

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível da operadora (RENFE) (cont.)

Oferta de descontos sobre as tarifas base para frequentadores de eventos

- A RENFE disponibiliza um desconto de 30% para todos os participantes de eventos que reúnam mais de 75 pessoas, mediante a reserva prévia por parte do organizador do evento. Deste modo, os frequentadores de eventos são incentivados a utilizar o serviço de Alta Velocidade ferroviária como modo de transporte.

Oferta de descontos sobre as tarifas base durante determinados períodos específicos

- A RENFE promove campanhas especiais em épocas de férias, tais como a Operación Verano, implementada nos meses de Julho e Agosto. Esta visa aumentar em cerca de 350.000 lugares adicionais o serviço de Alta Velocidade, vendendo aproximadamente 15% através de tarifas promocionais que podem chegar a descontos de 60% sobre a tarifa base.
- Em 2008, a RENFE aumentou em cerca de 60% a oferta de lugares com “Tarifa Estrella” para as viagens de Alta Velocidade entre Madrid e Barcelona, com descontos que ascendem a 40%. Este reforço da oferta ficou a dever-se, em parte, ao número adicional de turistas que se deslocaram a Saragoça para visitar a Expo 2008.

Ofertas especiais para famílias, jovens e grupos

- A RENFE desenvolveu uma campanha dirigida a famílias, jovens e grupos:
- A campanha destinada a famílias compreende a oferta de uma viagem para crianças até aos 14 anos por cada viagem realizada por um adulto da família.
- A campanha destinada aos jovens compreende descontos de 50% no preço da viagem, mediante a apresentação de um cartão que comprove que o passageiro pertence ao escalão etário jovem (Cartão Jovem).
- A campanha para grupos compreende descontos de 25% para grupos de 4 pessoas e 50% para grupos de 9 pessoas. Estas campanhas de promoção são válidas em toda a rede de Alta Velocidade em Espanha, no entanto, a compra dos bilhetes deverá ser efectuada com 72 horas de antecedência através da página *web* da RENFE ou através de uma agência de viagens.

Fonte: RENFE; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. <i>Análise de benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
I. Breve caracterização do sistema de transportes	
II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
III. Caracterização do sector turístico em Espanha	
• <i>Oferta</i>	
• Procura	
• Análise à contribuição do turismo para a economia	
• Análise aos potenciais impactes da introdução da Alta Velocidade ferroviária no sector turístico (Madrid e Sevilha)	
IV. <i>Key findings</i>	
3. <i>Análise de benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

Caracterização do sector turístico em Espanha

Enquadramento

Enquadramento

- A análise desenvolvida neste capítulo, em particular à oferta e à procura turística, centra-se nas regiões NUTS III que integram as cidades extremo da linha de Alta Velocidade em análise, designadamente, a linha Madrid-Sevilla.
- No caso de Espanha, as regiões NUTS III analisadas são Província de Madrid e a Província de Sevilla.
- A análise às regiões NUTS III justifica-se pelo facto dos efeitos da Alta Velocidade não se circunscreverem apenas às cidades onde se encontram as estações ferroviárias, estendendo-se pelo território que as integram.

Localização das NUTS II e NUTS III analisadas em Espanha



NUTS II	NUTS III	Município
Andaluzia	Província de Sevilla	Sevilla
Comunidade de Madrid	Província de Madrid	Madrid

Fonte: Eurostat; Análise: Deloitte

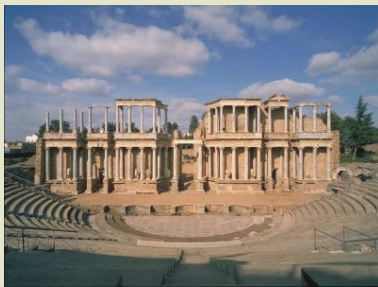
Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Principais produtos turísticos de Espanha

- O Plan del Turismo Español Horizonte 2020 apresenta o *Touring Cultural* e de Cidade, o MICE/ Turismo de Negócios, o Sol e Mar e o Turismo Desportivo como os principais produtos turísticos de aposta para o sector do turismo do país. Dentro do produto Turismo Desportivo, este plano considera ainda a divisão em 5 produtos turísticos – Golfe, Turismo Náutico, Esqui e Montanha, Saúde e Bem-Estar e o Turismo Rural e Activo.

Produtos turísticos prioritários para Espanha



Touring Cultural e de Cidade



MICE/ Turismo de negócios



Sol & Mar



Turismo Desportivo

Golfe

Náutico

Ski e Montanha

Saúde e Bem-Estar

Rural e Activo



Fonte: www.spain.info; Turismo 2020 – Plan del Turismo Español Horizonte 2020; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Principais produtos turísticos de Espanha (cont.)

- Em Espanha, os produtos turísticos que apresentam um grau de desenvolvimento mais avançado nas regiões de Madrid e de Sevilha são o *Touring Cultural e de Cidade*, o MICE/ Turismo de Negócios, o Golfe e a Saúde e Bem-Estar.

Principais produtos turísticos por região

Produtos turísticos	Madrid	Sevilha
<i>Touring Cultural e de Cidade</i>	✓	✓
MICE/ Turismo de Negócios	✓	✓
Sol e Mar		
Turismo Desportivo		
Golfe		✓
Turismo Náutico		
Esqui e Montanha		
Saúde e Bem-Estar	✓	✓
Turismo Rural e Activo		

Fonte: www.spain.info; Turismo 2020 – Plan del Turismo Español Horizonte 2020; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Número de estabelecimentos hoteleiros

- No período compreendido entre 1987 (5 anos antes do início da operação da rede de Alta Velocidade em Espanha, mais concretamente entre Madrid e Sevilha) e 2008, constata-se que o número de estabelecimentos hoteleiros existentes em Espanha aumentou de 10.465 para 18.026 estabelecimentos, o que equivale a um crescimento médio anual de 2,6%.
- Por outro lado, entre 1987 e 1992 (período que antecede o início de actividade do AVE Madrid-Sevilla), o número de estabelecimentos hoteleiros existentes na Província de Madrid decresceu, em média, 4,1% por ano (825 para 668 unidades, respectivamente). No período subsequente à entrada em funcionamento da linha Madrid-Sevilla (1992-2008), a evolução do número de estabelecimentos hoteleiros apresentou uma taxa de crescimento média anual de 3,9%. Importa realçar, no entanto, que não é possível traçar uma relação de causa efeito entre a introdução desse serviço e o incremento de 613 unidades hoteleiras verificado nesse período. Entre 1987 e 2008, a taxa de crescimento médio anual foi de 2,1%.
- Em 1982, na Província de Sevilha, existiam 156 estabelecimentos hoteleiros, sendo que, em 1992, a oferta hoteleira da região correspondia a 147 estabelecimentos hoteleiros (decréscimo de 1,2% ao ano). Entre 1992 e 2008, registou-se um aumento de 188 unidades hoteleiras, que traduzem uma taxa de crescimento média anual de 5,3%. Na totalidade do período analisado (1987-2008), o crescimento do número de unidades na Província de Sevilha apresentou uma TCMA de 3,7%, variando de 156 para 335.

Evolução do número de estabelecimentos hoteleiros (1987-2008)

Ano	Espanha	Δ%	Província de Madrid	Δ%	Província de Sevilha	Δ%
1987	10.465	1,3%	825	N.d.	156	N.d.
1988	10.477	0,1%	817	-1,0%	160	2,6%
1989	9.883	-5,7%	756	-7,5%	155	-3,1%
1990	9.436	-4,5%	747	-1,2%	88	-43,2%
1991	9.603	1,8%	683	-8,6%	125	42,0%
1992	9.792	2,0%	668	-2,2%	147	17,6%
1993	9.734	-0,6%	634	-5,1%	160	8,8%
1994	10.063	3,4%	648	2,2%	160	0,0%
1995	10.002	-0,6%	647	-0,2%	159	-0,6%
1996	9.482	-5,2%	627	-3,1%	155	-2,5%
1997 ¹	7.520	-20,7%	404	-35,6%	143	-7,7%
1998 ¹	7.539	0,3%	404	0,0%	143	0,0%
1999	16.229	115,3%	1.242	207,4%	281	96,5%
2000	16.287	0,4%	1.261	1,5%	283	0,7%
2001	16.369	0,5%	1.202	-4,7%	283	0,0%
2002	16.732	2,2%	1.209	0,6%	286	1,1%
2003	17.102	2,2%	1.144	-5,4%	293	2,4%
2004	17.402	1,8%	1.186	3,7%	308	5,1%
2005	17.607	1,2%	1.234	4,0%	323	4,9%
2006	18.304	4,0%	1.242	0,6%	318	-1,5%
2007	17.827	-2,6%	1.263	1,7%	326	2,5%
2008	18.026	1,1%	1.281	1,4%	335	2,8%
TCMA (87-08)	2,6%	-	2,1%	-	3,7%	-
TCMA (87-92)	-1,4%	-	-4,1%	-	-1,2%	-
TCMA (92-08)	3,9%	-	4,2%	-	5,3%	-
TCMA (02-08)	1,2%	-	1,0%	-	2,7%	-

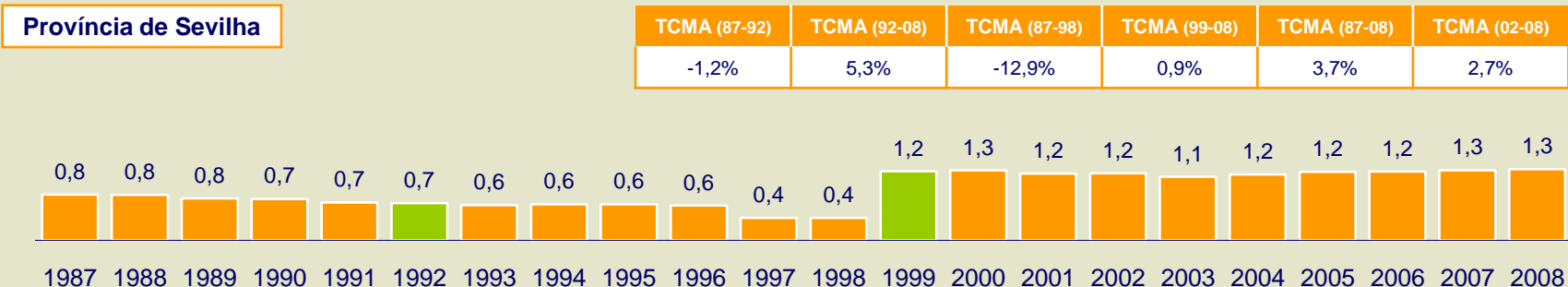
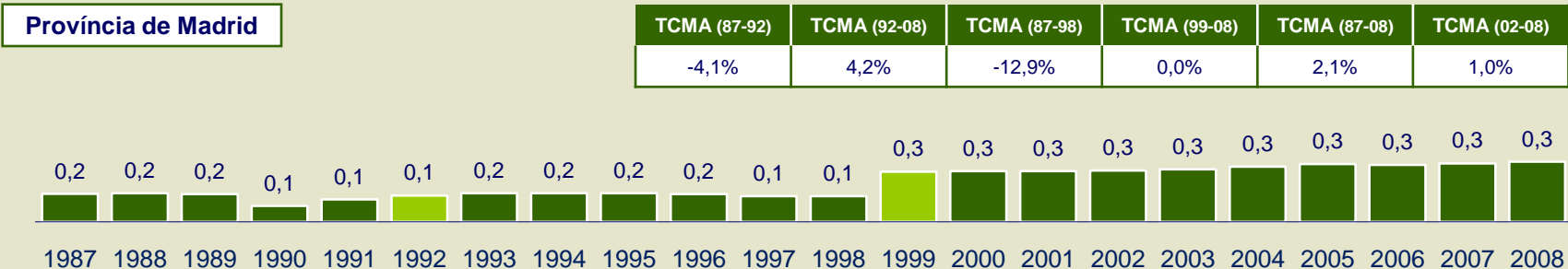
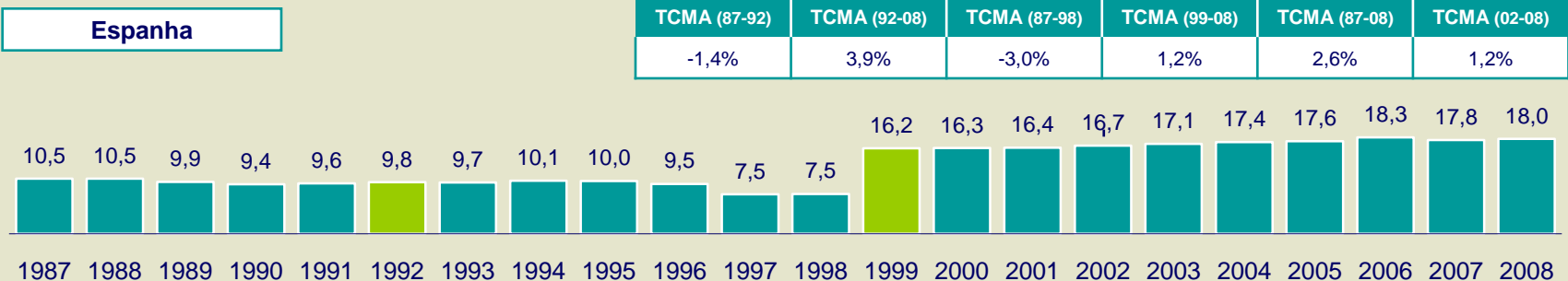
Nota: Até 1996, a fonte de informação era a Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pequeña y Mediana Empresa. Após 1997, a recolha dos dados passou a estar a cargo do INE España, sendo que esta entidade passou a contabilizar as pensões; ¹ Os dados de 1997 e 1998 não incluem a categoria de uma estrela de prata; N.d. – Não disponível.
Fonte: INE España; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Evolução do número de estabelecimentos hoteleiros

(1987-2008; milhares)



Fonte: INE España; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros

- Em 2008, a capacidade de alojamento em Espanha ascendia a 1.685.118 camas, o que equivale a um aumento de 798.419 camas face a 1987 (TCMA de 3,1%), ano em que existiam 886.699 camas.
- Em relação à Província de Madrid, constata-se que o crescimento registado entre 1987 e 2002 foi negativo (TCMA de -0,1%), registando-se uma variação da capacidade de alojamento de 347 camas (49.950 em 1987 para 49.603 camas em 1992). No entanto, após o ano de entrada em funcionamento da linha AVE Madrid-Sevilla, a capacidade de alojamento evoluiu a uma taxa média anual de 4,3%, representativa da variação de 49.603 camas em 1992, para 96.547 camas em 2008 (46.944 camas). Assim, na totalidade do período analisado, a variação registada correspondeu a um crescimento médio anual de 3,2%.
- No que concerne à Província de Sevilha, o crescimento observado foi mais acentuado antes da introdução do serviço AVE do que no período subsequente. Assim, de 1987 a 1992, registou-se uma TCMA de 13,1% na capacidade de alojamento (variação de 10.163 para 18.814 camas). Já entre 1992 e 2008, a TCMA da capacidade de alojamento fixou-se em 2,0% (variação de 18.814 camas em 1992 para 25.972 em 2008). Entre 1987 a 2008, registou-se um crescimento à taxa média anual de 4,6%.
- No entanto, a introdução da linha AVE não é suficiente para justificar as variações observadas, uma vez que a evolução da oferta hoteleira é afectada por outras variáveis.

Evolução da capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros

(1987-2008; camas)

Ano	Espanha	Δ%	Província de Madrid	Δ%	Província de Sevilha	Δ%
1987	886.699	2,5%	49.950	N.d.	10.163	N.d.
1988	907.921	2,4%	49.559	-0,8%	10.296	1,3%
1989	918.649	1,2%	49.226	-0,7%	10.606	3,0%
1990	929.533	1,2%	49.635	0,8%	8.790	-17,1%
1991	972.292	4,6%	48.966	-1,3%	16.417	86,8%
1992	1.003.199	3,2%	49.603	1,3%	18.814	14,6%
1993	1.009.241	0,6%	51.335	3,5%	19.391	3,1%
1994	1.053.355	4,4%	52.728	2,7%	18.515	-4,5%
1995	1.050.074	-0,3%	52.558	-0,3%	18.505	-0,1%
1996	1.025.208	-2,4%	53.415	1,6%	18.167	-1,8%
1997 ¹	972.721	-5,1%	48.890	-8,5%	17.441	-4,0%
1998 ¹	979.325	0,7%	49.061	0,3%	17.484	0,2%
1999	1.299.021	32,6%	63.307	29,0%	20.413	16,8%
2000	1.315.697	1,3%	64.427	1,8%	20.611	1,0%
2001	1.333.441	1,3%	64.814	0,6%	20.605	0,0%
2002	1.393.930	4,5%	67.871	4,7%	21.746	5,5%
2003	1.451.922	4,2%	71.448	5,3%	22.240	2,3%
2004	1.511.592	4,1%	78.862	10,4%	23.412	5,3%
2005	1.579.965	4,5%	86.624	9,8%	25.178	7,5%
2006	1.614.545	2,2%	89.576	3,4%	25.371	0,8%
2007	1.642.417	1,7%	92.802	3,6%	25.786	1,6%
2008	1.685.118	2,6%	96.547	4,0%	25.972	0,7%
TCMA (87-08)	3,1%	-	3,2%	-	4,6%	-
TCMA (87-92)	2,5%	-	-0,1%	-	13,1%	-
TCMA (92-08)	3,3%	-	4,3%	-	2,0%	-
TCMA (02-08)	3,2%	-	6,0%	-	3,0%	-

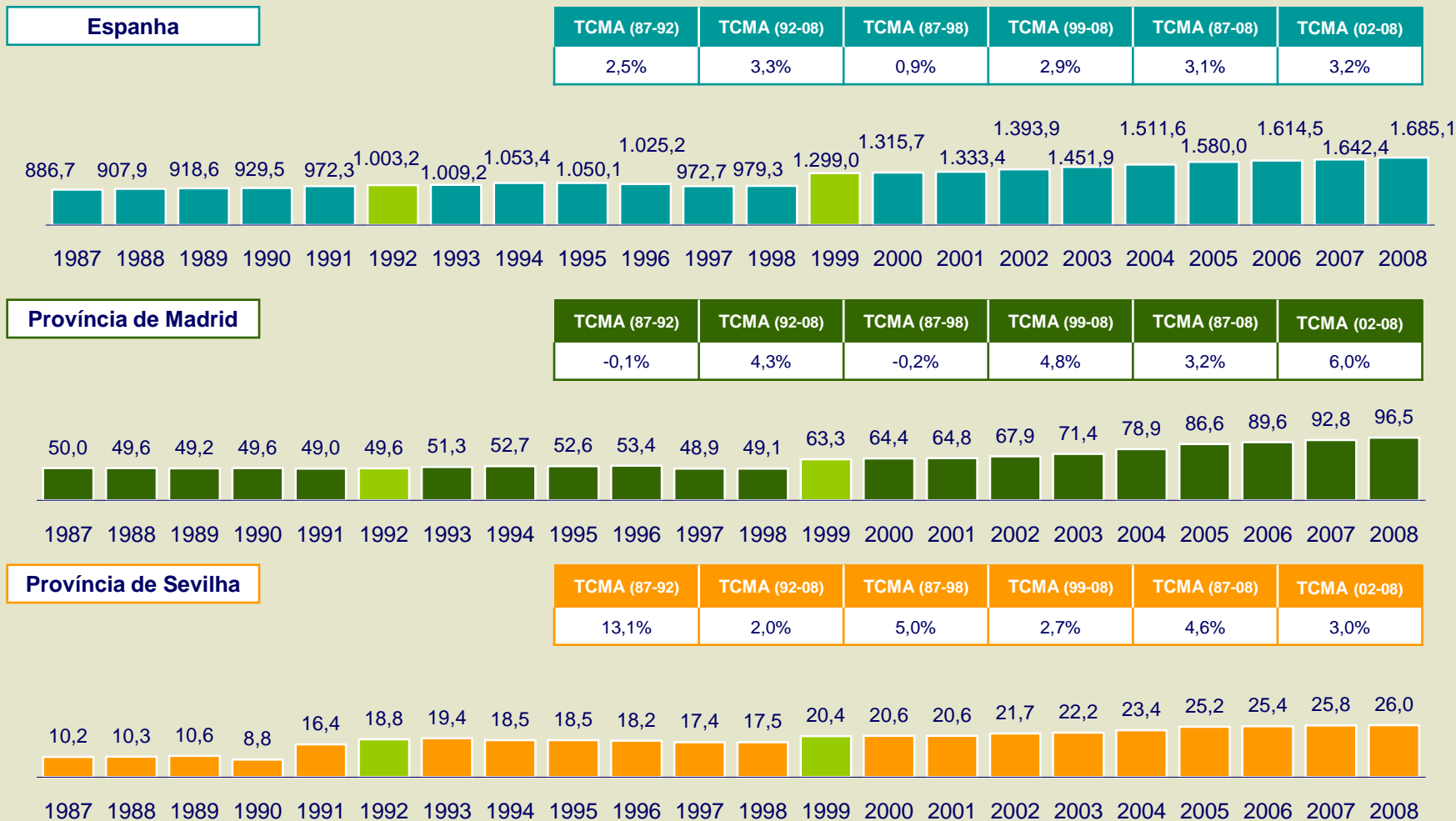
Nota: Até 1996, a fonte de informação era a Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pequeña y Mediana Empresa. Após 1997, a recolha dos dados passou a estar a cargo do INE España, sendo que esta entidade passou a contabilizar as pensões; ¹ Os dados de 1997 e 1998 não incluem a categoria de uma estrela de prata; N.d. – Não disponível.
Fonte: INE España; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Evolução da capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros

(1987-2008; milhares de camas)



Fonte: INE España; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Enquadramento do sector da imobiliária turística em Espanha – Mercado interno

- Ao analisar o tipo de alojamento utilizado pelos turistas espanhóis aquando das suas deslocações internas, verifica-se que a habitação de familiares ou amigos é a tipologia de alojamento mais frequente (34,6% em 2007), embora se tenha registado um decréscimo de 6,6 p.p. na sua representatividade no período considerado.
- De notar que as habitações próprias/ multipropriedade, ou seja, as segundas residências, são a segunda tipologia de alojamento mais utilizado nas estadas dos espanhóis no seu país (26,1%). Adicionalmente, constata-se que, de 2001 para 2007, os espanhóis têm vindo a optar cada vez mais por este tipo de alojamento, na medida em que se registou uma evolução de 12,8 p.p. na sua representatividade (o maior aumento).
- Por outro lado, os estabelecimentos hoteleiros/ similares eram, em 2007, a terceira tipologia de alojamento mais utilizada aquando de viagens internas. Ao contrário do que aconteceu com as segundas residências, comparando os valores registados em 2001 e 2007, os estabelecimentos hoteleiros/ similares, protagonizaram a diminuição mais acentuada (4,0 p.p.).

Tipo de alojamento utilizado para alojamento nas deslocações internas dos espanhóis
(2001-2007; %)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Habitação de familiares ou amigos	41,2%	39,7%	38,5%	38,9%	41,2%	40,6%	34,6%
Habitação própria/ multipropriedade	13,3%	14,2%	13,6%	13,8%	24,0%	22,8%	26,1%
Estabelecimentos hoteleiros/ similares	23,5%	25,5%	25,8%	26,8%	17,2%	17,9%	19,5%
Habitação arrendada a particulares	7,7%	8,1%	7,4%	6,5%	6,6%	7,5%	8,4%
Camping/ Caravana	4,7%	4,5%	5,9%	4,9%	3,0%	2,6%	1,9%
Casa rural	2,5%	3,0%	3,2%	3,7%	1,5%	1,8%	1,6%
Complexo turístico	0,6%	0,3%	0,4%	0,5%	0,2%	0,1%	0,1%
Outros	6,5%	4,7%	5,2%	4,9%	6,3%	6,7%	7,8%

Fonte: FAMILITUR - Encuesta de Movimientos Turísticos de los Españoles; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Enquadramento do sector da imobiliária turística em Espanha – Mercado interno (cont.)

- Estima-se que, em 2007, cerca de 18,0% dos agregados familiares espanhóis tinham acesso a uma segunda residência, o que corresponde a um aumento de 5,3 p.p. face ao valor de 2001 (12,7%).
- A Comunidade Autónoma de Madrid é a região de Espanha de segundas residências com maior representatividade, sendo que 27,2% agregados têm acesso a uma segunda residência. Na Andaluzia, por sua vez, em 2007, cerca de 11,9% dos agregados familiares espanhóis tinham acesos a segundas residências. Em qualquer uma das regiões, entre 2001 e 2007, a representatividade dos agregados familiares com acesso a segundas residências registou uma evolução positiva (4,7 p.p. na Comunidade Autónoma de Madrid e 4,5 p.p. na Andaluzia).

Representatividade dos agregados familiares espanhóis com acesso a segundas residências¹

(2001-2007; %)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Comunidade Autónoma de Madrid	22,5%	22,2%	24,1%	24,3%	27,7%	26,3%	27,2%
Múrcia	12,0%	13,3%	12,7%	15,0%	22,6%	23,7%	23,5%
Comunidade Autónoma de Valência	13,7%	13,2%	13,3%	15,7%	23,4%	22,9%	22,6%
Aragão	13,3%	15,1%	16,2%	18,7%	23,1%	20,1%	21,8%
País Basco	19,5%	20,4%	20,0%	17,3%	21,0%	20,9%	21,5%
Astúrias	11,5%	16,7%	16,1%	17,0%	22,0%	20,8%	19,9%
Catalunha	14,2%	16,2%	17,1%	15,0%	17,8%	17,5%	18,7%
Ilhas Baleares	10,0%	13,9%	12,3%	10,5%	13,8%	16,1%	16,5%
Castela-Leão	10,1%	12,6%	12,9%	13,5%	19,1%	16,0%	16,0%
La Rioja	15,2%	17,2%	18,3%	17,0%	19,2%	15,9%	15,9%
Galiza	8,2%	10,7%	10,0%	12,5%	17,1%	13,7%	14,5%
Extremadura	5,4%	5,9%	6,9%	9,0%	12,8%	14,5%	14,3%
Navarra	14,6%	14,6%	14,2%	10,4%	14,5%	13,0%	12,0%
Andaluzia	7,4%	9,4%	10,4%	9,4%	13,2%	11,8%	11,9%
Cantabria	10,5%	8,6%	9,0%	12,6%	16,4%	12,0%	11,2%
Castilla-La Mancha	9,4%	10,5%	10,7%	11,9%	13,7%	10,7%	10,7%
Ilhas Canárias	7,4%	10,3%	9,0%	9,6%	14,5%	10,4%	9,8%
Espanha	12,7%	14,2%	14,6%	14,7%	19,0%	17,7%	18,0%

¹ Consideram-se como segundas residências as habitações (excluindo a residência habitual) das quais se pode fazer uso regular, em regime de propriedade.

Fonte: Tourism, mobility and second homes: Between Elite Landscape and Common Ground – C. Michael Hall and Dieter K. Müller, 1993; FAMILITUR - Encuesta de Movimientos Turísticos de los Españoles; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Enquadramento do sector da imobiliária turística em Espanha – Mercado interno (cont.)

- No que concerne à localização da segunda residência, constata-se que, na maioria dos casos (57,5%), as deslocações da primeira para a segunda residência assumem um carácter intra-regional, uma vez que as segundas residências se situam dentro da região de residência.
- Nos casos de Madrid (Comunidade Autónoma de Madrid) e Sevilha (Andaluzia) as realidades são díspares. Se na Comunidade Autónoma de Madrid, a representatividade das segundas residências localizadas fora desta região é maior (84,9%), na Andaluzia esta é a menos representativa (12,2%).

Localização da segunda residência

(2007; %)

	Dentro da Comunidade Autónoma de residência	Fora da Comunidade Autónoma de residência
Comunidade Autónoma de Madrid	11,5%	84,9%
País Basco	26,4%	72,8%
Castilla-La Mancha	58,6%	58,3%
La Rioja	39,8%	55,4%
Navarra	52,0%	46,8%
Extremadura	58,1%	39,9%
Astúrias	61,3%	38,7%
Aragão	59,4%	38,3%
Cantabria	62,5%	37,5%
Ilhas Baleares	60,6%	33,3%
Catalunha	65,9%	29,3%
Murcia	71,7%	25,0%
Comunidade Autónoma de Valência	75,9%	22,2%
Castela-Leão	68,3%	21,8%
Galiza	85,9%	13,4%
Ilhas Canárias	86,1%	12,4%
Andaluzia	86,2%	12,2%
Espanha	57,5%	42,5%

Fonte: Tourism, mobility and second homes: Between Elite Landscape and Common Ground – C. Michael Hall and Dieter K. Müller, 1993; FAMILITUR - Encuesta de Movimientos Turísticos de los Españoles; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Enquadramento do sector da imobiliária turística em Espanha – Mercado interno (cont.)

- No que se refere à distância que separa a primeira da segunda residência, em 2003, os agregados familiares que tinham acesso a uma segunda residência dentro da comunidade autónoma que habitam usualmente, percorriam 47 km e 93 km na Comunidade Autónoma de Madrid e Andaluzia, respectivamente. Já no caso em que a segunda residência se situa fora da Comunidade Autónoma de origem, as distâncias médias são de 355 km e 665 km, respectivamente.
- Assim, constata-se que o serviço de Alta Velocidade constitui uma alternativa viável para os residentes espanhóis que têm uma segunda residência, uma vez que este tipo de serviço constitui um modo de transporte extremamente competitivo em distâncias entre os 200 e os 600 km.

Distância média entre a primeira e segunda residências

(2003; km)

	Dentro da Comunidade Autónoma de residência	Fora da Comunidade Autónoma de residência
Ilhas Canárias	86	2.731
Ilhas Baleares	26	912
Catalunha	84	890
Galiza	72	716
Andaluzia	93	665
Comunidade Autónoma de Valência	46	506
Extremadura	60	448
Castela-Leão	59	401
Cantabria	47	392
Aragão	78	386
País Basco	52	380
Asturias	61	377
Murcia	47	364
Navarra	50	359
Comunidade Autónoma de Madrid	47	355
Castilla-La Mancha	67	309
La Rioja	56	292
Espanha	71	479

Fonte: Tourism, mobility and second homes: Between Elite Landscape and Common Ground – C. Michael Hall and Dieter K. Müller, 1993; FAMILITUR - Encuesta de Movimientos Turísticos de los Españoles; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Enquadramento do sector da imobiliária turística em Espanha – Mercado externo

- Espanha é o principal mercado receptor de turismo residencial da Europa. Em 2006, existiam 3,8 milhões de segundas residências em Espanha, das quais cerca de 2,0 milhões pertenciam a cidadãos estrangeiros. Nesse ano as regiões mais procuradas eram a Costa Blanca, no Este e a Costa del Sol, no Sul.
- Desde 2001, haviam sido construídas mais de 100.000 novas habitações na costa espanhola, o que significou um crescimento médio anual de aproximadamente 4,0%. Consequentemente, em 2006, 34% da costa continental espanhola, encontrava-se ocupada com construções de cariz imobiliário. Em Málaga e em Valência mais de metade das habitações construídas destinavam-se a uso turístico.
- Segundo o Banco de Espanha, o investimento estrangeiro em imobiliária atingiu, em 2004, 854 milhões de euros.
- Segundo a Organização Mundial de Turismo, previa-se que, nos próximos anos, entre 800 mil e 1,7 milhões de famílias do Norte da Europa fixassem a sua segunda residência em território Espanhol.
- Os principais investidores eram os britânicos (52%), alemães (22%), franceses (8%), italianos (6%), escandinavos (6%) e belgas (3%). Este forte investimento estrangeiro no sector da imobiliária turística reflectiu-se ao nível da estrutura social das principais cidades costeiras, onde 10% da população das cidades com mais de 100.000 habitantes eram estrangeiros, com destaque para as províncias de Málaga e Alicante.
- Pela saturação dos solos localizados nas zonas costeiras, prevê-se que as próximas promoções imobiliárias se localizem em zonas do interior espanhol, ainda que relativamente próximos da faixa costeira, prevalecendo os elevados padrões de qualidade. Alguns terão como âncora actividades desportivas como o Golfe, que acrescenta valor à propriedade e ao turista durante a sua estada.
- As segundas residências localizadas em território espanhol serão, a médio/ longo prazo, as primeiras habitações de cidadãos estrangeiros que, actualmente, compram com a motivação de investir e passar alguns períodos das suas férias.
- Resta ainda perceber qual a evolução futura das tendências registadas nos últimos anos, uma vez que os agentes que intervêm directamente no mercado tenderão a adaptar o seu comportamento, de forma a evitar que, no futuro, se repitam fenómenos como a crise do *subprime*.

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Enquadramento do sector da imobiliária turística em Espanha – Comparação com Portugal

- No quadro apresentado, observa-se que o mercado de segundas residências em Portugal encontra-se em termos absolutos menos desenvolvido do que em Espanha. Todavia, em termos relativos, a procura nacional apresenta sinais de maior maturidade do que o mercado espanhol, uma vez que os rácios de segundas residências por habitante, e por km², apresentam valores mais elevados.
- Por outro lado, os rácios analisados indicam-nos que, em Espanha, o mercado internacional de segundas residências encontra-se mais desenvolvido do que em Portugal, constatando-se que poderá existir margem para o crescimento deste mercado em Portugal.

Benchmark do mercado imobiliário – Espanha e Portugal (2005)

	Espanha	Portugal
Habitantes (2005)	44.108.530	10.569.592
Área total do país (2005)	504.782	92.391
Total de segundas residências	3.300.000	924.419
Total de segundas residências/ Total de habitantes	0,07	0,09
Total de segundas residências/ Área total do país em km ²	6,54	10,01
Total de segundas residências – Proprietários nacionais	1.600.000	854.419
Total de segundas residências de nacionais/ Total de habitantes nacionais	0,04	0,08
Total de segundas residências de nacionais/ Área total do país em km ²	3,17	9,25
Total de segundas residências – Proprietários estrangeiros	1.700.000	70.000
Total de segundas residências de estrangeiros/ Total de habitantes nacionais	0,04	0,01
Total de segundas residências de estrangeiros / Área total do país em km ²	3,37	0,76

Fonte: PENT; INE – Portugal e España; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da oferta

Ilustrativo

Enquadramento do sector da imobiliária turística em Espanha – Relação com a AV ferroviária

- O mercado de imobiliária residencial em Espanha tem-se desenvolvido sobretudo no litoral sul do país, destacando-se, neste contexto a Comunidade Valenciana, a Catalunha e a Andaluzia como as regiões com um maior parque habitacional de segundas residências.
- Neste contexto, embora não seja possível identificar uma relação causa efeito entre a actual rede de Alta Velocidade ferroviária e as regiões com maiores parques habitacionais de segundas residências, pois, regra geral, as redes de transportes procuram servir as populações de grandes aglomerados urbanos e não propósitos turísticos, é possível constatar que os futuros projectos de Alta Velocidade ferroviária em Espanha se encontram, na sua maioria, orientados para regiões do litoral espanhol.

Mapa de distribuição dos principais parques habitacionais de segundas residências em Espanha

Traçado actual da rede de Alta Velocidade ferroviária



Legenda:
Principais pólos de imobiliária residencial

Fonte: IESE Business School; Análise: Deloitte

Traçado previsto da rede de Alta Velocidade ferroviária



Legenda:
AV em serviço
AV em obras
AV em projecto
AV em estudo
Principais pólos de imobiliária residencial

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. <i>Análise de benchmark à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha</i>	13
I. Breve caracterização do sistema de transportes	
II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
III. Caracterização do sector turístico em Espanha	
• Oferta	
• <i>Procura</i>	
• Análise à contribuição do turismo para a economia	
• Análise aos potenciais impactes da introdução da Alta Velocidade ferroviária no sector turístico (Madrid e Sevilha)	
IV. <i>Key findings</i>	
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da procura

Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros

- Entre 1987 e 2008, período que compreende os 5 anos que antecedem a inauguração da primeira linha de Alta Velocidade em Espanha (1992), o número de hóspedes em estabelecimentos hoteleiros aumentou (TCMA de 4,7%), registando-se uma variação de 51,2 milhões de hóspedes. No entanto, embora numa perspectiva de longo prazo se concretize um aumento da procura, no curto prazo (nomeadamente entre 2007 e 2008), o número de hóspedes em Espanha diminuiu.
- Por outro lado, entre 1987 e 1992 (período que antecede a entrada em funcionamento do AVE Madrid-Sevilla), o número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros da Província de Madrid aumentou (TCMA de 2,2%), registando-se uma variação de 3,4 milhões de hóspedes em 1987 para 3,8 milhões em 1992. No período subsequente à introdução do AVE, embora se tenha registado um ritmo de crescimento mais acentuado deste indicador (TCMA de 5,7%), importa realçar que este efeito poderá não estar intrinsecamente relacionado com a introdução da Alta Velocidade. Entre 1987 e 2008, embora este indicador tenha apresentado uma performance volátil, registou-se um aumento de cerca de 5,8 milhões de hóspedes.
- Na Província de Sevilha, entre 1987 e 1992, este indicador evoluiu a um ritmo de crescimento elevado (TCMA de 5,9%), sendo que o ano de 1992 foi o ano com maior número de hóspedes, o que poderá estar relacionado com a realização da Expo 92. No período subsequente (1992 a 2008), este indicador evoluiu positivamente a uma TCMA de 4,1%.

Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros (1987-2008; milhares)

Ano	Espanha	Δ%	Província Madrid	Δ%	Província Sevilha	Δ%
1987	31.752,1	6,2%	3.424,9	7,7%	868,3	-2,5%
1988	31.905,2	0,5%	3.590,4	4,8%	849,3	-2,2%
1989	33.099,3	3,7%	3.850,1	7,2%	973,5	14,6%
1990	32.266,6	-2,5%	3.975,5	3,3%	990,5	1,7%
1991	33.278,5	3,1%	3.683,3	-7,4%	950,9	-4,0%
1992	31.972,3	-3,9%	3.760,5	2,1%	1.173,7	23,4%
1993	32.051,8	0,2%	3.622,9	-3,7%	966,0	-17,7%
1994	35.529,8	10,9%	4.094,8	13,0%	1.277,9	32,3%
1995	37.456,6	5,4%	4.289,1	4,7%	1.372,2	7,4%
1996	38.888,0	3,8%	4.082,5	-4,8%	1.400,9	2,1%
1997 ¹	41.597,5	7,0%	4.012,3	-1,7%	1.591,3	13,6%
1998 ¹	45.866,8	10,3%	5.045,0	25,7%	1.724,2	8,4%
1999	58.588,9	27,7%	5.447,9	8,0%	2.003,5	16,2%
2000	59.282,5	1,2%	5.781,2	6,1%	2.069,5	3,3%
2001	59.904,3	1,0%	5.572,8	-3,6%	1.970,5	-4,8%
2002	59.868,8	-0,1%	5.684,4	2,0%	1.996,6	1,3%
2003	62.531,4	4,4%	5.751,7	1,2%	1.908,0	-4,4%
2004	66.831,3	6,9%	6.478,6	12,6%	1.975,9	3,6%
2005	70.629,0	5,7%	7.305,8	12,8%	2.185,3	10,6%
2006	81.855,9	15,9%	8.645,6	18,3%	2.379,9	8,9%
2007	84.423,4	3,1%	9.307,7	7,7%	2.428,6	2,0%
2008	82.951,3	-1,7%	9.190,4	-1,3%	2.286,4	-5,9%
TCMA (87-08)	4,7%	-	4,9%	-	4,6%	-
TCMA (87-92)	0,1%	-	2,2%	-	5,9%	-
TCMA (92-08)	6,1%	-	5,7%	-	4,1%	-
TCMA (02-08)	5,6%	-	8,3%	-	2,3%	-

Nota: Até 1996, a fonte de informação era a Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pequeña y Mediana Empresa. Após 1997, a recolha dos dados passou a estar a cargo do INE España, sendo que esta entidade passou a contabilizar as pensões; ¹ Os dados de 1997 e 1998 não incluem a categoria de uma estrela de prata; N.d. – Não disponível.
Fonte: INE España; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

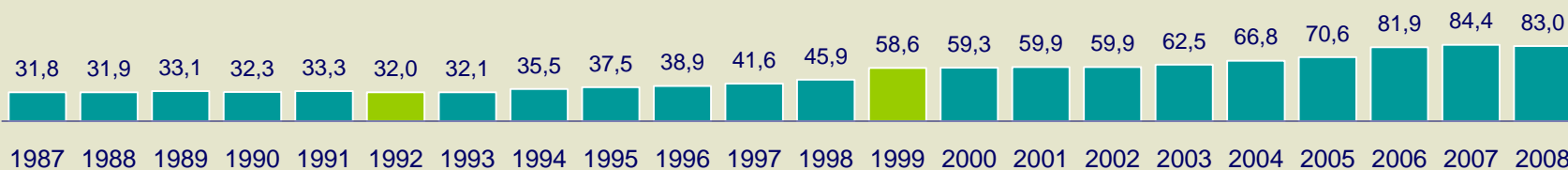
Análise da procura

Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros

(1987-2008; milhões)

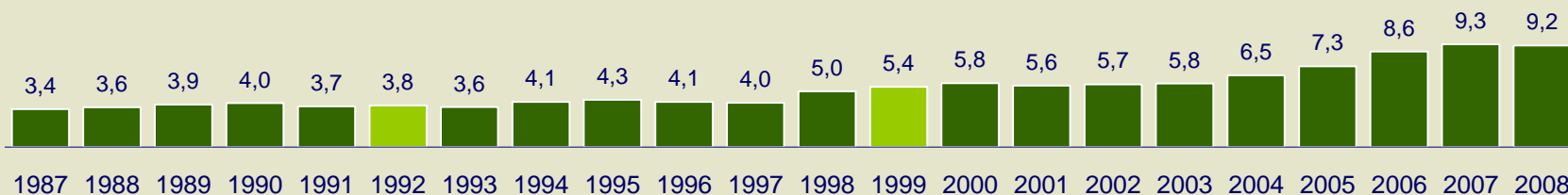
Espanha

TCMA (87-92)	TCMA (92-08)	TCMA (87-98)	TCMA (99-08)	TCMA (87-08)	TCMA (02-08)
0,1%	6,1%	3,4%	3,9%	4,7%	5,6%



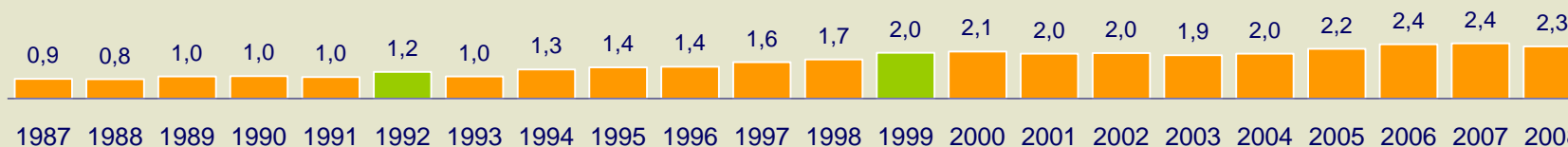
Província de Madrid

TCMA (87-92)	TCMA (92-08)	TCMA (87-98)	TCMA (99-08)	TCMA (87-08)	TCMA (02-08)
2,2%	5,7%	7,2%	6,1%	4,9%	8,3%



Província de Sevilha

TCMA (87-92)	TCMA (92-08)	TCMA (87-98)	TCMA (99-08)	TCMA (87-08)	TCMA (02-08)
5,9%	4,1%	13,6%	1,6%	4,6%	2,3%



Fonte: INE España; IE de la Comunidad de Madrid; IE de Andalucía; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da procura

Número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros

- Entre 1987 e 2008, o número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros de Espanha evoluíram positivamente, ainda que de forma volátil, registando-se, nesse período, uma TCMA de 3,2%, o que representa um aumento de 129,7 milhões de dormidas.
- Entre 1987 e 1992, embora se tenha verificado um ritmo de crescimento positivo até 1990, os anos de 1991 e 1992 reflectiram um decréscimo das dormidas. Em termos globais, registou-se uma TCMA de -1,2%. No período subsequente à introdução do AVE, o número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros aumentou a um ritmo médio anual de 5,1%, no entanto, a sua performance, ao longo deste período, foi bastante volátil. Nos últimos 21 anos, este indicador, apesar de apresentar algumas oscilações, evoluiu positivamente a uma TCMA de 3,6%, registando um aumento de cerca de 9,0 milhões de dormidas.
- Por outro lado, entre 1987 e 1992, a Província de Sevilha registou um aumento do número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros de cerca 1,0 milhões (TCMA de 9,3%). Em 1992, registou-se um considerável aumento do número de dormidas (44,7% face a 1991), o que poderá estar relacionado com a realização da Expo 92 e não directamente com a introdução do AVE em Espanha. O período subsequente à introdução do AVE reflectiu um aumento do número de dormidas (cerca de 1,7 milhões de dormidas), no entanto, o ano de 1993 registou um decréscimo acentuado das dormidas, resultado do impacte da Expo 92. Entre 1987 e 2008, o número de dormidas na Província de Sevilha aumentou a uma TCMA de 5,0%.

Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros (1987-2008; milhares)

Ano	Espanha	Δ%	ProvínciaM adrid	Δ%	Província Sevilha	Δ%
1987	138.721,0	7,1%	8.164,9	4,5%	1.552,8	0,7%
1988	135.407,6	-2,4%	8.529,4	4,5%	1.557,7	0,3%
1989	131.424,5	-2,9%	9.218,6	8,1%	1.799,8	15,5%
1990	119.880,8	-8,8%	9.481,7	2,9%	1.830,7	1,7%
1991	132.052,1	10,2%	8.726,8	-8,0%	1.734,9	-5,2%
1992	131.403,4	-0,5%	7.674,3	-12,1%	2.509,9	44,7%
1993	138.103,4	5,1%	7.185,6	-6,4%	1.829,0	-27,1%
1994	154.488,3	11,9%	8.072,2	12,3%	2.437,2	33,3%
1995	159.116,6	3,0%	8.410,5	4,2%	2.648,5	8,7%
1996	158.945,7	-0,1%	8.129,3	-3,3%	2.711,4	2,4%
1997 ¹	167.260,9	5,2%	7.783,5	-4,3%	3.002,6	10,7%
1998 ¹	178.314,1	6,6%	9.891,5	27,1%	3.229,9	7,6%
1999	230.539,6	29,3%	11.721,6	18,5%	3.781,1	17,1%
2000	227.143,6	-1,5%	12.655,4	8,0%	3.879,8	2,6%
2001	228.681,6	0,7%	12.184,4	-3,7%	3.753,7	-3,3%
2002	222.554,8	-2,7%	12.337,1	1,3%	3.846,5	2,5%
2003	228.160,9	2,5%	12.235,8	-0,8%	3.586,2	-6,8%
2004	234.697,2	2,9%	13.449,0	9,9%	3.774,8	5,3%
2005	245.637,2	4,7%	14.932,2	11,0%	4.101,8	8,7%
2006	267.027,9	8,7%	16.498,3	10,5%	4.443,2	8,3%
2007	271.689,5	1,7%	17.489,2	6,0%	4.484,7	0,9%
2008	268.407,1	-1,2%	17.131,9	-2,0%	4.226,1	-5,8%
TCMA (87-08)	3,2%	-	3,6%	-	5,0%	-
TCMA (87-92)	-1,1%	-	-1,2%	-	9,3%	-
TCMA (92-08)	4,6%	-	5,1%	-	3,7%	-
TCMA (02-08)	3,2%	-	5,6%	-	1,6%	-

Nota: Até 1996, a fonte de informação era a Secretaria de Estado de Comercio, Turismo y Pequeña y Mediana Empresa. Após 1997, a recolha dos dados passou a estar a cargo do INE España, sendo que esta entidade passou a contabilizar as pensões; ¹ Os dados de 1997 e 1998 não incluem a categoria de uma estrela de prata; N.d. – Não disponível. Fonte: INE España; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

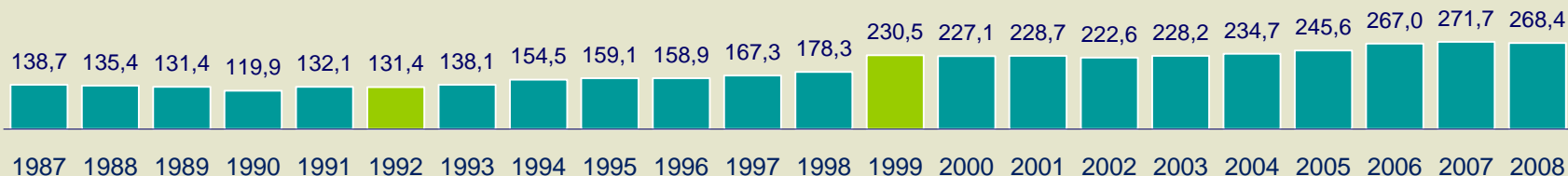
Análise da procura

Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros

(1987-2008; milhões)

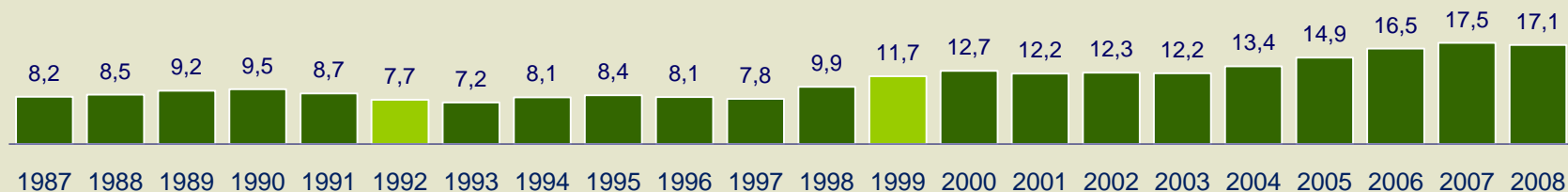
Espanha

TCMA (87-92)	TCMA (92-08)	TCMA (87-98)	TCMA (99-08)	TCMA (87-08)	TCMA (02-08)
-1,1%	4,6%	2,3%	1,7%	3,2%	3,2%



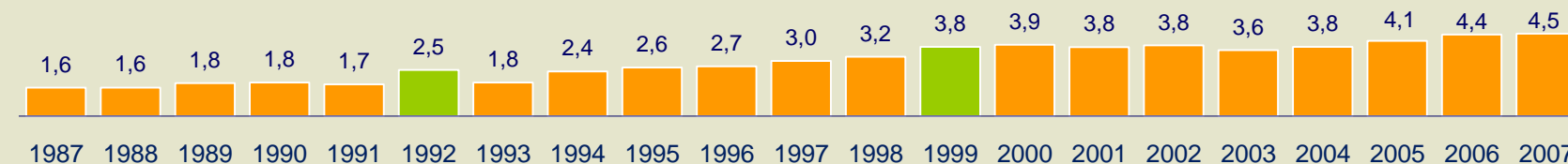
Província de Madrid

TCMA (87-92)	TCMA (92-08)	TCMA (87-98)	TCMA (99-08)	TCMA (87-08)	TCMA (02-08)
-1,2%	5,1%	1,7%	4,3%	3,6%	5,6%



Província de Sevilha

TCMA (87-92)	TCMA (92-08)	TCMA (87-98)	TCMA (99-08)	TCMA (87-08)	TCMA (02-08)
9,3%	3,7%	6,5%	1,9%	5,0%	1,6%



Fonte: INE Espanha; IE de la Comunidad de Madrid; IE de Andalucía; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

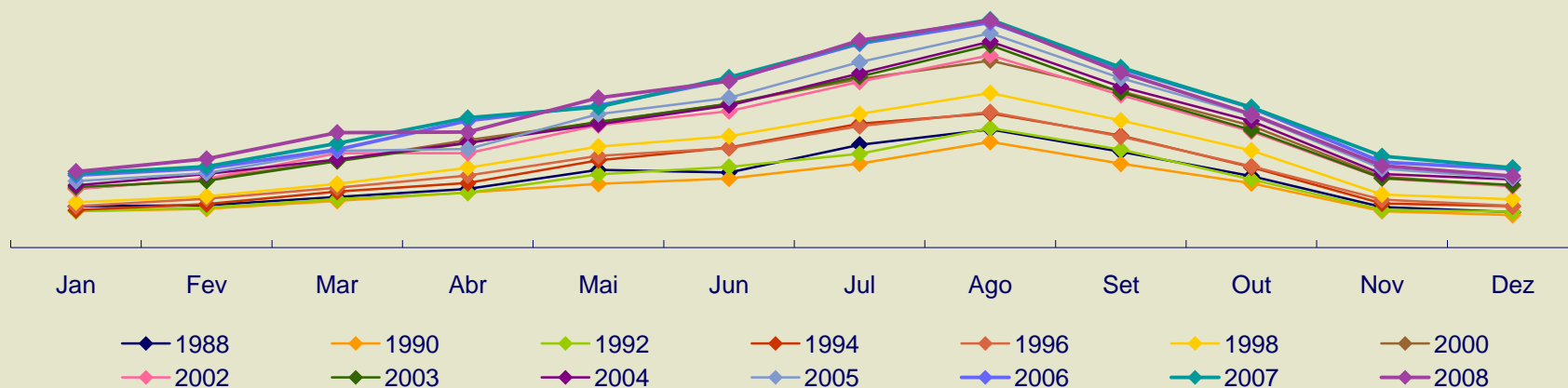
Análise da procura

Sazonalidade das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros – Espanha

- No período compreendido entre 1982 e 2008, em Espanha, a sazonalidade da actividade turística, medida pelo número de dormidas, tem-se mantido relativamente constante. De facto, apesar do acréscimo de dormidas registado, em todos os anos analisados, os meses de Julho a Setembro foram aqueles que concentraram um maior número de dormidas, sendo que, os meses de Janeiro e Dezembro foram os meses de menor procura.
- Ainda assim, entre 1988 e 2002, é possível verificar que a sazonalidade tem-se vindo a acentuar, na medida em que a diferença entre os meses de maior procura e os meses de menor procura aumentou. Por exemplo, em 1982, a diferença entre o mês de maior procura (Agosto) e os dois meses de menor procura (Janeiro e Dezembro) era de 12,8 e 13,3 milhões de dormidas, respectivamente. Em 1992 esta tendência acentuou-se, registando-se uma diferença de 13,8 e 14,0 milhões de dormidas, respectivamente. Por último, 10 anos após a inauguração da primeira linha de Alta Velocidade ferroviária em Espanha (2002) a diferença aumentou novamente, desta vez, para 22,3 e 21,9 milhões, respectivamente. No período considerado verifica-se que a diferença entre as dormidas de Agosto face aos meses de menor procura (Janeiro e Dezembro) tem evoluído a um ritmo superior após 1992 do que entre 1982 e 1992, verificando-se que, aparentemente, em Espanha, a Alta Velocidade não atenuou, de forma evidente, o efeito da sazonalidade registado nas dormidas. Note-se que esta está dependente de diversos factores endógenos.

Evolução mensal do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros – Espanha

(1988-2008)



Fonte: INE España; Análise: Deloitte

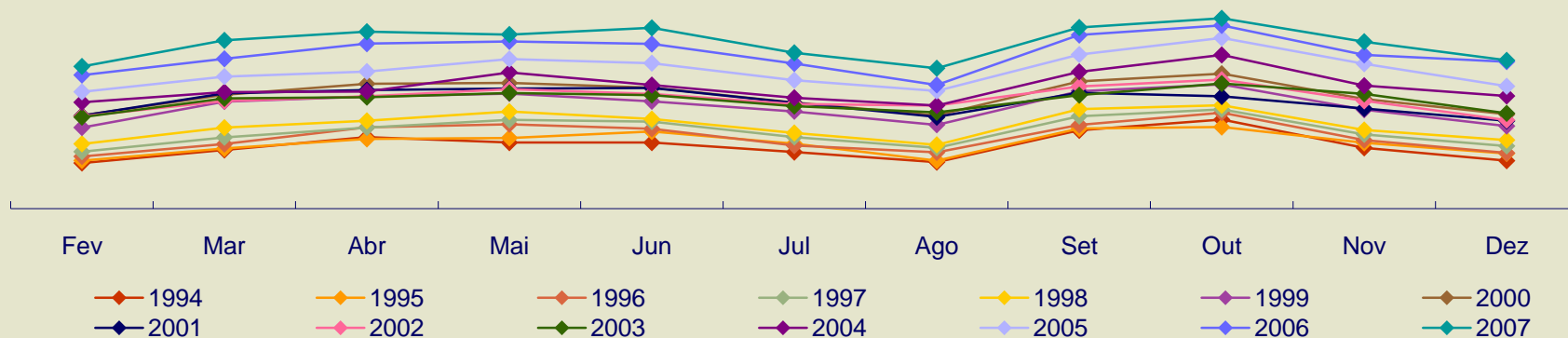
Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da procura

Sazonalidade das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros – Província de Madrid

- Em Madrid, contrariamente ao que acontece em Espanha, o número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros concentra-se essencialmente nos meses de Setembro e Outubro, sendo os meses de Janeiro, Fevereiro, Agosto e Dezembro os meses com menor volume de dormidas, ainda que a amplitude entre os meses de maior e menor procura não seja acentuada como em Espanha.
- Assim, apesar de, no período entre 1994 e 2008, se verificar que a sazonalidade tem vindo a aumentar, uma vez que a diferença entre os meses de maior procura e os meses de menor procura tem aumentado, é possível constatar que a sazonalidade das dormidas em Madrid é menos acentuada do que a sazonalidade das dormidas em Espanha.
- Mais uma vez, conclui-se que, nos últimos anos, tal como aconteceu em Espanha, na Província de Madrid, a linha de Alta Velocidade entre Madrid e Sevilha não exerceu um efeito evidente na atenuação da sazonalidade das dormidas, ainda que esta possa estar dependente de diversas variáveis.

Evolução mensal do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros – Província de Madrid
(1994 -2008)



Fonte: IE de la Comunidad de Madrid; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

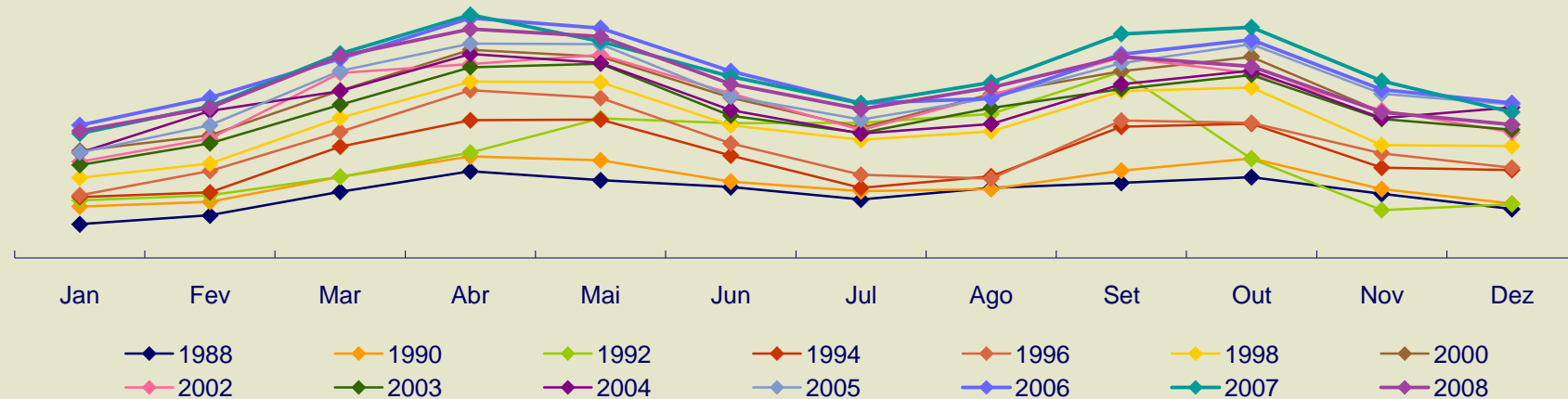
Análise da procura

Sazonalidade das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros – Província de Sevilha

- Na Província de Sevilha, entre 1988 e 2008, a tendência de sazonalidade não tem apresentado alterações consideráveis na maioria dos anos, com excepção do ano de 1992 que apresentou uma tendência de sazonalidade um pouco alterada face aos restantes anos, o que poderá estar relacionado com a realização da Expo 92 que decorreu entre o mês de Abril e o mês de Outubro. Deste modo, regra geral, os meses de maior procura são Abril, Maio e Setembro e, por outro lado, os meses de menor procura são Janeiro e Dezembro.
- Analisando a série histórica apresentada é então possível constatar que a sazonalidade ao longo dos anos tem-se vindo a acentuar, pois a diferença entre os meses de maior procura e os meses de menor procura tem aumentado. Realça-se que a diferença entre o mês de Abril e o mês de Janeiro foi especialmente elevada no ano de 1992 e a partir de 1996 até 2008.
- É então possível concluir que a linha de Alta Velocidade entre Madrid e Sevilha não teve um efeito positivo inequívoco na sazonalidade das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros desta cidade.

Evolução mensal do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros – Província de Sevilha

(1988-2008)



Fonte: IE de Andalucía; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da procura

Evolução da estada média nos estabelecimentos hoteleiros

- A estada média nos estabelecimentos hoteleiros de Espanha, por sua vez, tem evoluído negativamente, na medida em que, em 1987, a média de noites nos estabelecimentos hoteleiros espanhóis era de 4,4, tendo, em 1992, passado para 4,1 noites e posteriormente, em 2008, para 3,2 noites.
- Na Província de Madrid, a estada média no período considerado apresentou um comportamento ligeiramente volátil, mantendo-se inalterada nas 2,4 noites entre 1987 e 1991, decrescendo no ano da entrada em funcionamento do AVE para 2,0 noites e mantendo-se posteriormente constante até 1996. Em 1998, volta a aumentar até ao ano de 2002, tendo, a partir desse ano, vindo sempre a diminuir, cifrando-se, em 2008, numa média de 1,9 noites.
- Na Província de Sevilha, a estada média tem-se mantido relativamente estável, oscilando entre as 1,8 noites registadas antes da entrada em funcionamento do AVE Madrid-Sevilha e, mais recentemente, em 2007 e 2008 e as 2,1 noites (estada média mais elevada), registada no ano de 1992, o que poderá estar relacionado com a realização da Expo 92.
- Neste contexto, ainda que com algumas reservas, é possível concluir que a introdução da rede de Alta Velocidade em 1992, entre Madrid e Sevilha, não exerceu um efeito inequívoco neste indicador da actividade turística, na medida em que os seus efeitos não são homogéneos nas diferentes regiões analisadas.

Evolução da estada média¹ nos estabelecimentos hoteleiros (1987-2008; número de noites)

Ano	Espanha	Província de Madrid	Província de Sevilha
1987	4,4	2,4	1,8
1988	4,2	2,4	1,8
1989	4,0	2,4	1,8
1990	3,7	2,4	1,8
1991	4,0	2,4	1,8
1992	4,1	2,0	2,1
1993	4,3	2,0	1,9
1994	4,3	2,0	1,9
1995	4,2	2,0	1,9
1996	4,1	2,0	1,9
1997 ¹	4,0	1,9	1,9
1998 ¹	3,9	2,0	1,9
1999	3,9	2,2	1,9
2000	3,8	2,2	1,9
2001	3,8	2,2	1,9
2002	3,7	2,2	1,9
2003	3,6	2,1	1,9
2004	3,5	2,1	1,9
2005	3,5	2,0	1,9
2006	3,3	1,9	1,9
2007	3,2	1,9	1,8
2008	3,2	1,9	1,8

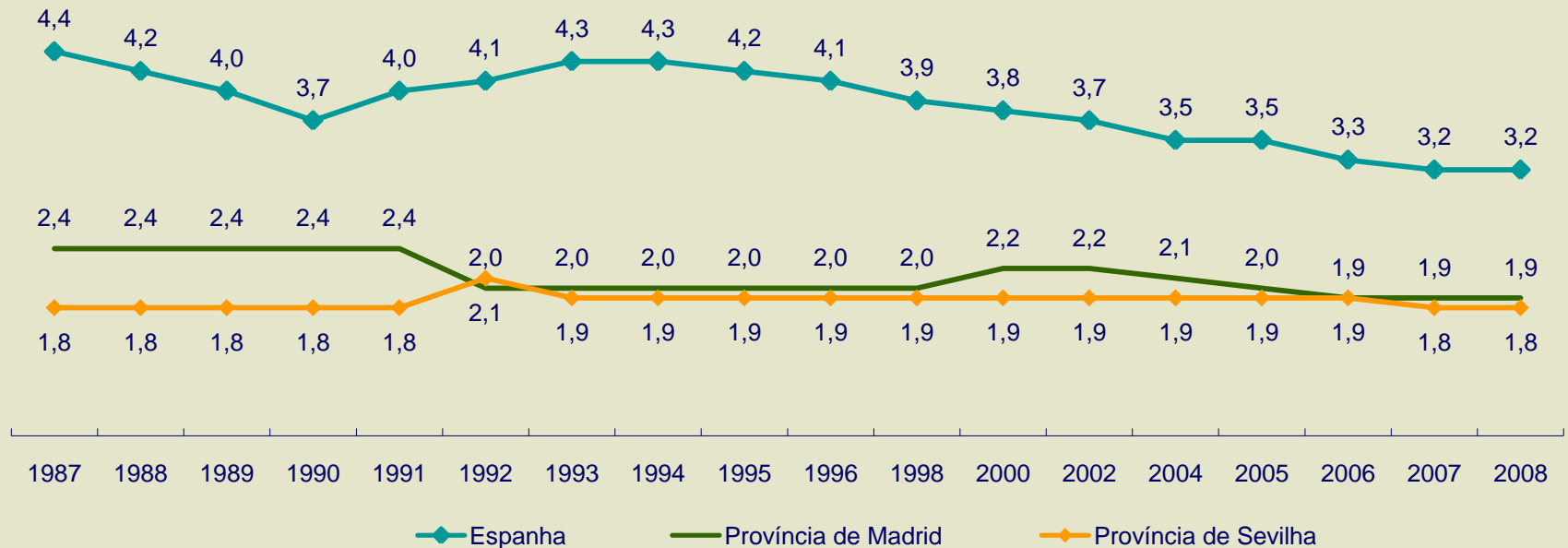
Nota: Até 1996, a fonte de informação dos dados era a Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pequeña y Mediana Empresa. Após 1997, a recolha da informação passou a estar a cargo do INE España, sendo que esta entidade passou a contabilizar as pensões; ¹ Estada média calculada com base na relação entre o número de dormidas e de hóspedes; ² Os dados de 1997 e 1998 não incluem a categoria de uma estrela de prata.

Fonte: INE España; IE de la Comunidad de Madrid, IE de Andalucía; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise da procura

Evolução da estada média¹ nos estabelecimentos hoteleiros
(1987-2008; número de noites)



¹ Estada média calculada com base na relação entre o número de dormidas e de hóspedes.
N.d. – Não disponível
Fonte: INE España; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

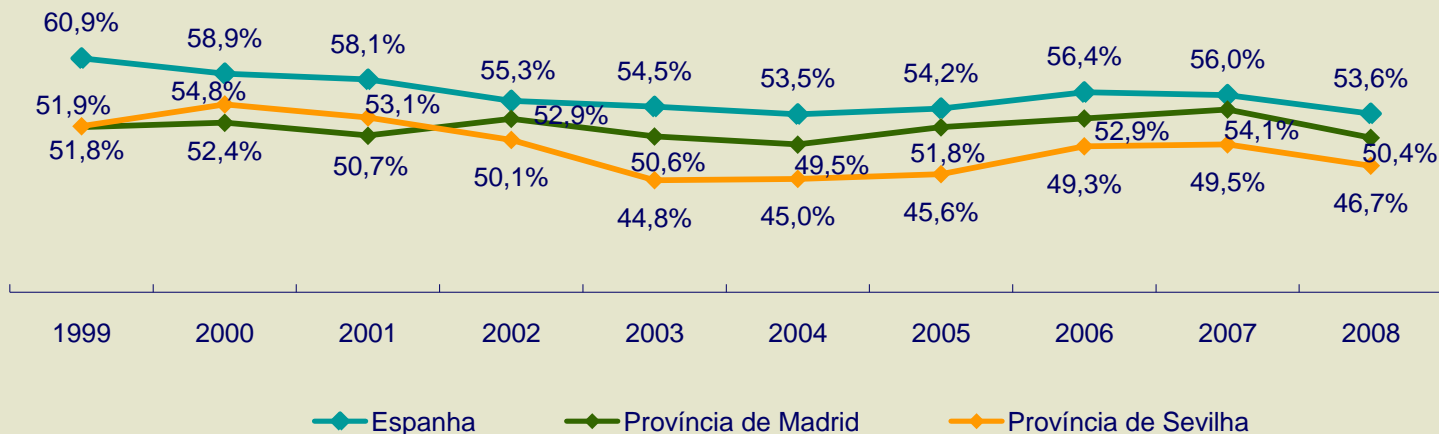
Análise da procura

Taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros

- Seguindo a tendência da estada média, a taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros espanhóis, índice que corresponde à relação entre o número de dormidas e o número de camas disponíveis num estabelecimento hoteleiro, num dado período, tem vindo igualmente a diminuir. Em Espanha, entre 1999 e 2008, a taxa de ocupação-cama diminuiu de 60,9% para 53,6%, respectivamente. Nas províncias de Madrid e Sevilha a tendência registada foi também de decréscimo, verificando-se que, em 2008, a taxa de ocupação cama foi de 50,4% e 46,7%, menos 1,4 p.p. e 5,2 p.p. que em 1999, respectivamente.
- Entre 1999 e 2001, a taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros de Madrid foi sempre inferior à taxa de ocupação cama registada nas unidades de Sevilha. No entanto, com base na informação histórica apresentada, é possível constatar que a partir de 2002 essa situação inverteu-se e Madrid ultrapassou Sevilha no que se refere à taxa de ocupação cama dos estabelecimentos hoteleiros, o que poderá estar relacionado com a diminuição das dormidas em Sevilha a partir de 2002 e, posteriormente, com o facto das dormidas em Sevilha (TCMA de 1,6% entre 2002 e 2008) registarem um ritmo de crescimento inferior às dormidas em Madrid (TCMA de 5,6% entre 2002 e 2008).

Evolução da taxa de ocupação cama nos estabelecimentos hoteleiros

(1999-2008; %)



Fonte: INE España; Análise: Deloitte

Índice

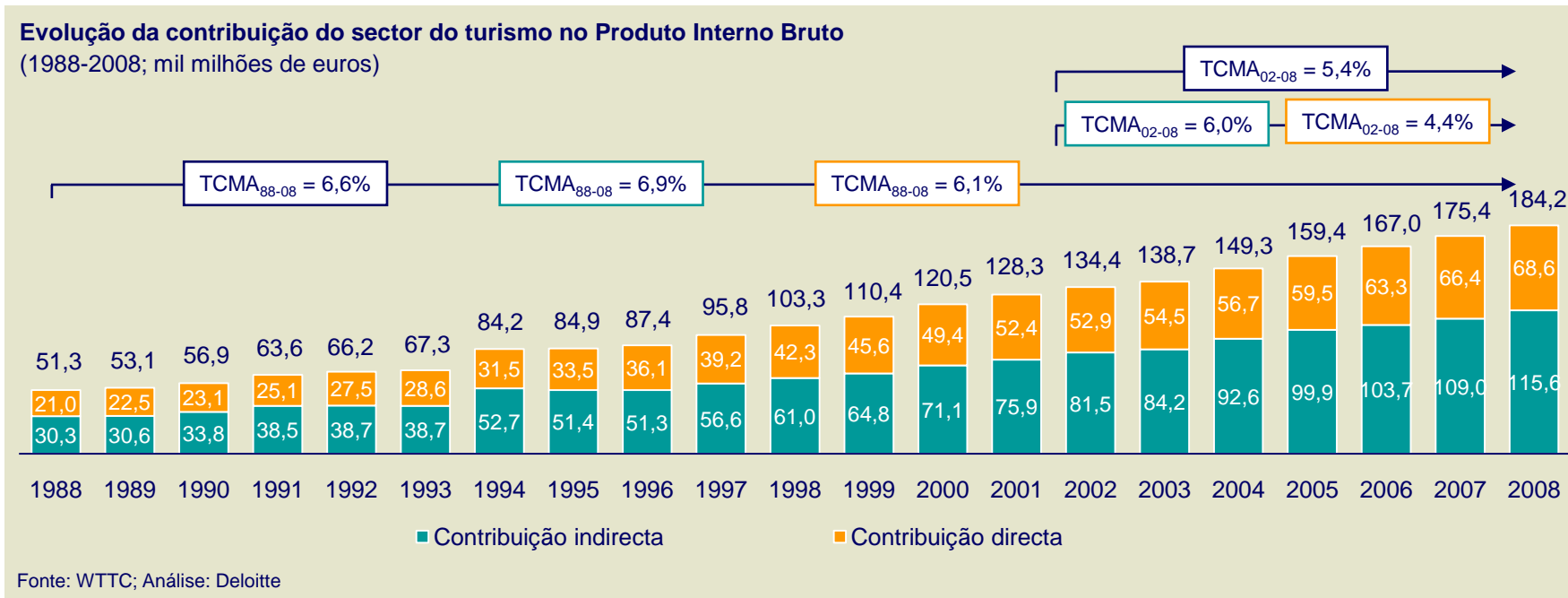
1.	Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2.	<i>Análise de benchmark à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha</i>	13
	I. Breve caracterização do sistema de transportes	
	II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
	III. Caracterização do sector turístico em Espanha	
	• Oferta	
	• Procura	
	• <i>Análise à contribuição do turismo para a economia</i>	
	• Análise aos potenciais impactes da introdução da Alta Velocidade ferroviária no sector turístico (Madrid e Sevilha)	
	IV. <i>Key findings</i>	
3.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4.	Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5.	Recomendações estratégicas	247

Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no Produto Interno Bruto

- Segundo a Conta Satélite do Turismo da World Travel & Tourism Council (WTTC), entre 1988 e 2008, a contribuição do sector turístico no Produto Interno Bruto espanhol apresentou uma tendência crescente (TCMA de 6,6%), cifrando-se em 184,2 mil milhões de euros no ano de 2008, o que representa um acréscimo de 139,2 mil milhões de euros face a 1988.
- Durante o período em análise, a contribuição indirecta do sector turístico para o PIB espanhol foi sempre superior à contribuição directa. No último ano analisado, 62,8% do PIB turístico espanhol advinha de actividades indirectamente relacionadas com o turismo, sendo o remanescente (37,2%) proveniente de actividades directamente relacionadas com este sector.

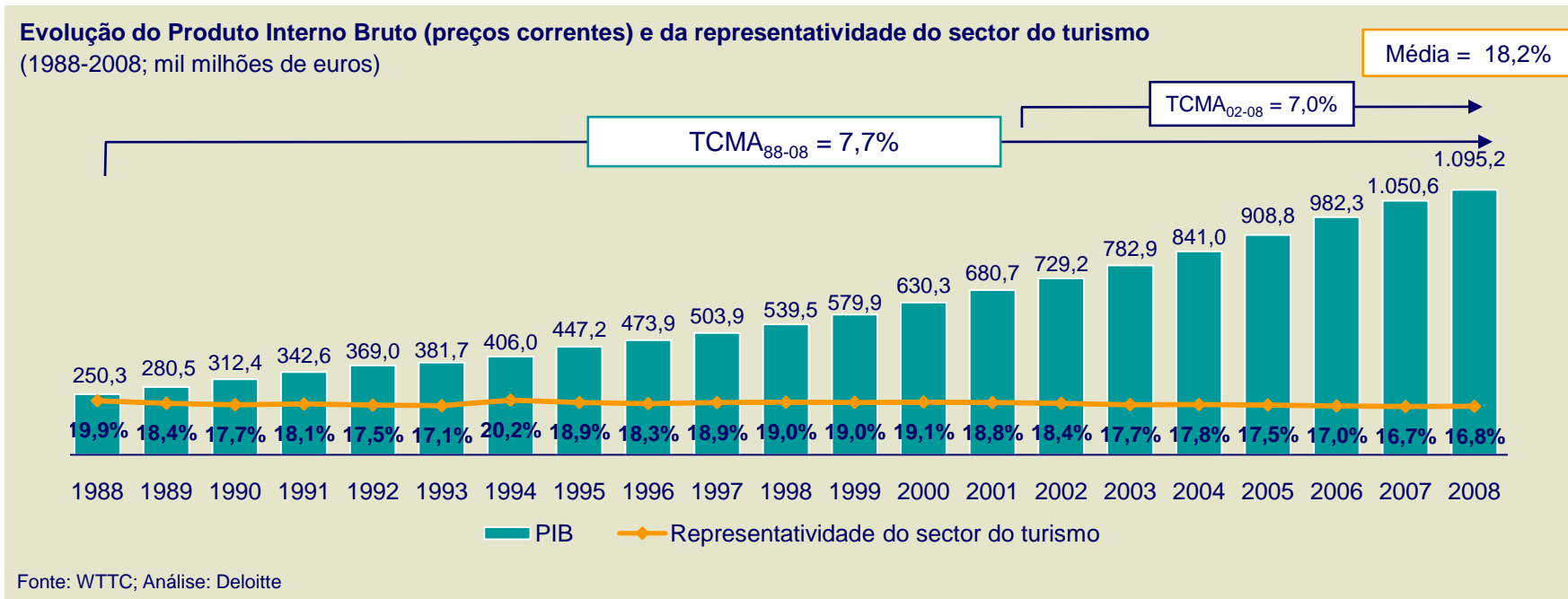


Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no Produto Interno Bruto (cont.)

- No que se refere à evolução da representatividade do sector do turismo no PIB, é possível constatar a presença de alguma volatilidade, sendo que a tendência neste período, é para um decréscimo da importância deste sector no PIB. Em 1988, 19,9% do PIB espanhol era referente ao valor criado pelo sector turístico, sendo que, no ano 2008, a sua representatividade reduziu-se para 16,8%. Note-se que este indicador registou o valor mais elevado (20,2%) em 1994, enquanto que o valor mais baixo (16,7%) foi verificado no ano 2007.
- Esta tendência decrescente poderá ser justificada pelo facto do PIB espanhol, no período entre 1988 e 2008, ter apresentado um ritmo de crescimento mais acentuado que o registado pelo sector do turismo, expresso numa taxa de crescimento média anual de 7,7%.

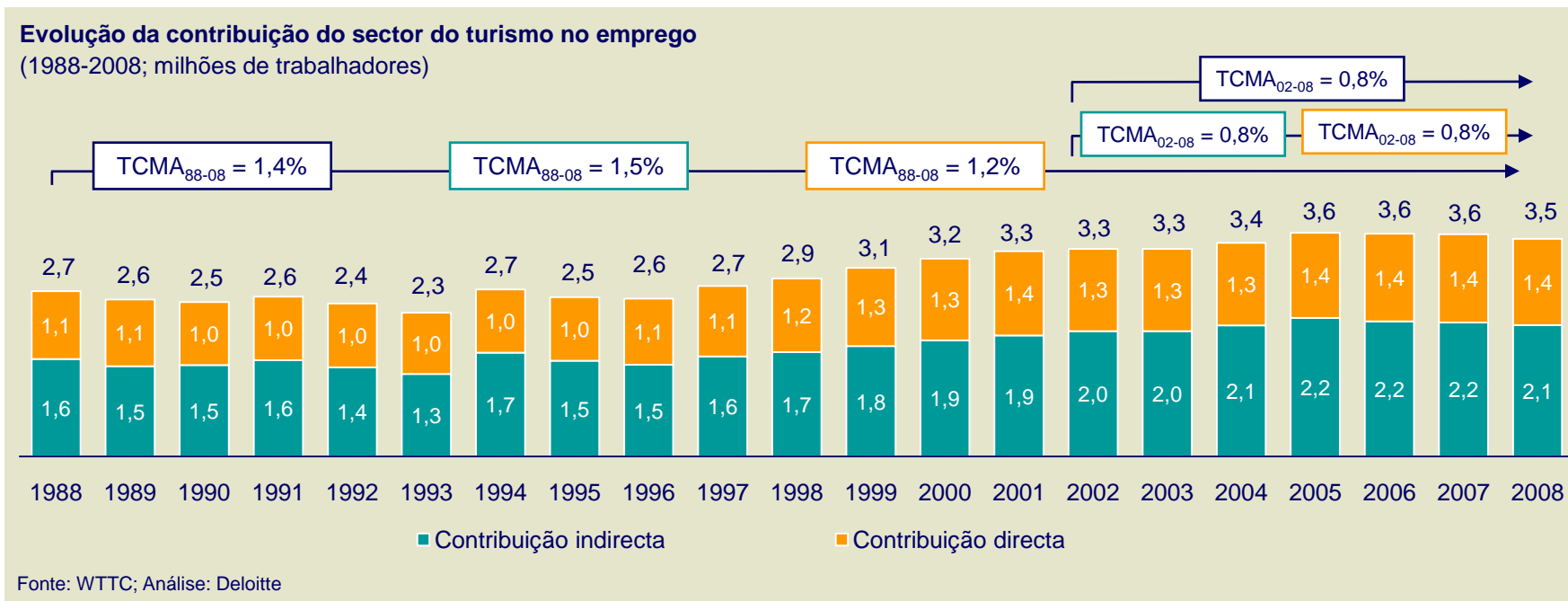


Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no emprego

- No âmbito do emprego, constata-se que o sector do turismo tem vindo a ter uma contribuição crescente na economia espanhola. Em 1988, o turismo empregava 2,7 milhões de trabalhadores em Espanha tendo, em 2008, aumentado para 3,5 milhões de trabalhadores. Esta evolução correspondeu a uma taxa de crescimento média anual neste período de 1,4%.
- Por outro lado, em consequência de uma maior representatividade no PIB, ainda que a relação não seja directa, é possível verificar que, no período em análise, a contribuição indirecta do sector do turismo no emprego assumiu sempre valores superiores à contribuição directa, ascendendo em 2008 a 60,4% do emprego total.

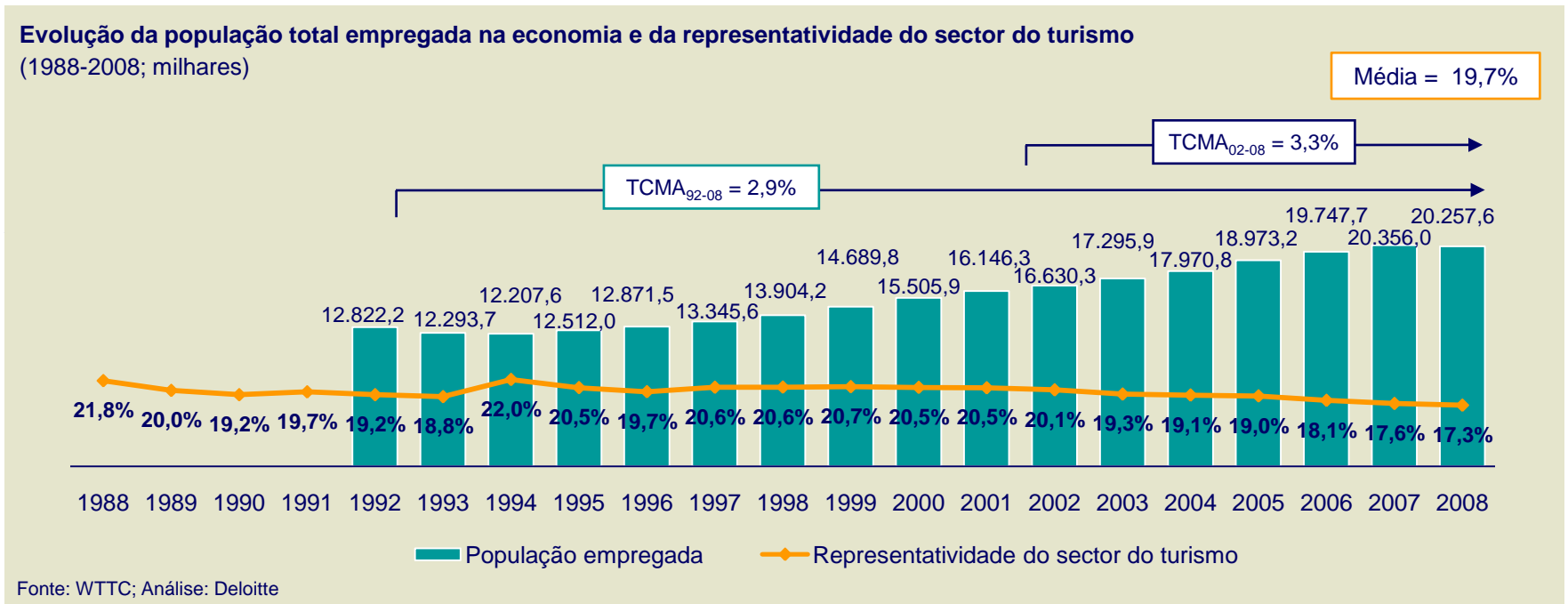


Caracterização do sector turístico em Espanha

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no emprego (cont.)

- À semelhança da evolução da representatividade registada pelo sector turístico no PIB espanhol, entre 1988 e 2008, constatou-se uma redução da importância do sector do turismo no mercado de trabalho espanhol. Em 1988, as actividades relacionadas com o sector do turismo empregavam 21,8% dos trabalhadores espanhóis, enquanto que, em 2008, este indicador se cifrou nos 17,3%.
- No que se refere à população total empregada, constata-se que, entre 1992 e 2008, a população empregada em Espanha aumentou a uma taxa de crescimento média anual de 2,9%, cifrando-se em 20.257,6 milhares em 2008.



Índice

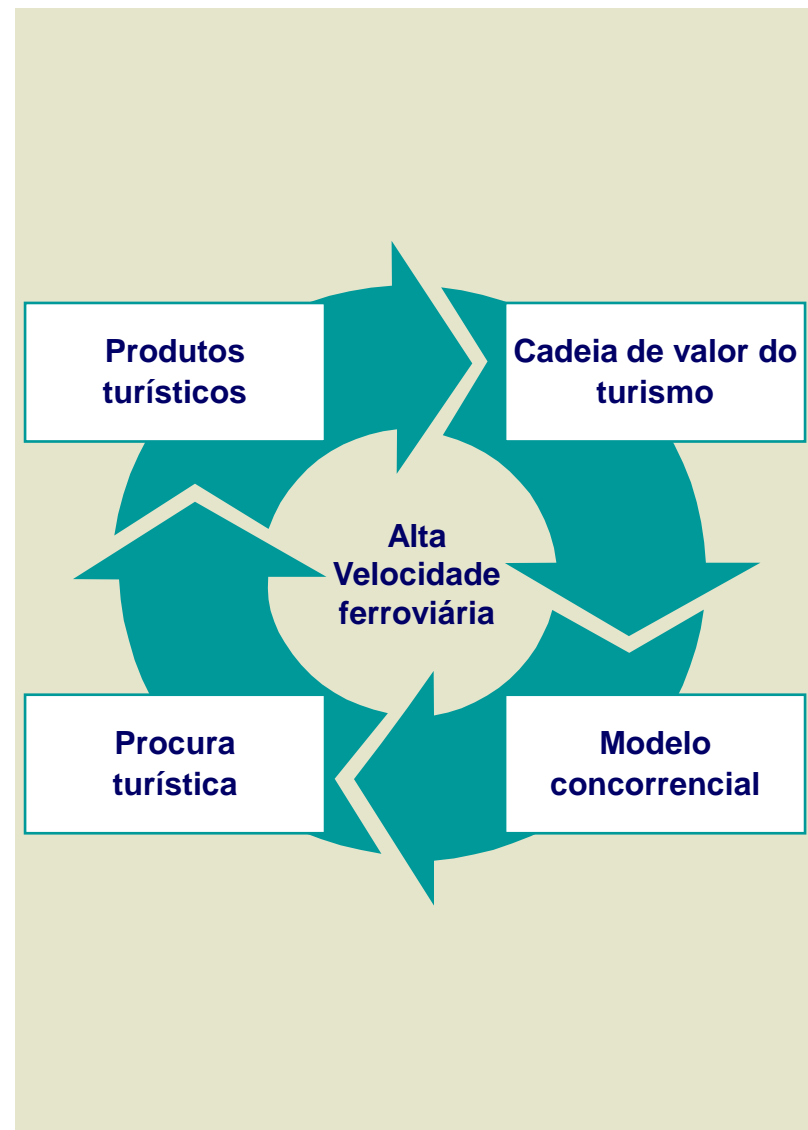
1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. <i>Análise de benchmark à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha</i>	13
I. Breve caracterização do sistema de transportes	
II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
III. Caracterização do sector turístico em Espanha	
• Oferta	
• Procura	
• Análise à contribuição do turismo para a economia	
• <i>Análise aos potenciais impactes da introdução da Alta Velocidade ferroviária no sector turístico (Madrid e Sevilha)</i>	
IV. <i>Key findings</i>	
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

Caracterização do sector turístico em Espanha

Potenciais impactes da AV no sector do turismo

Enquadramento

- O presente capítulo tem como objectivo analisar, em termos qualitativos, o impacte que a rede ferroviária de Alta Velocidade induziu no sector do turismo em Espanha, em particular, nas cidades de Madrid e Sevilha.
- Deste modo, de forma a identificar quais as alterações directa ou indirectamente induzidas pela introdução de um novo padrão de mobilidade no sector do turismo foram identificados e analisados vários estudos e artigos de diversas entidades.
- A identificação das alterações induzidas pela entrada em funcionamento do serviço de Alta Velocidade centrou-se nas seguintes dimensões:
 - **Produtos turísticos** – alterações observadas ao nível dos produtos turísticos tradicionais ou a introdução de novos produtos;
 - **Cadeia de valor do turismo** – alterações observadas nas actividades que compõem a cadeia de valor do turismo e no posicionamento dos diferentes *players* que a compõem;
 - **Procura turística** – alterações ao nível dos diferentes indicadores que caracterizam a procura e também ao nível do perfil do turista; e
 - **Modelo concorrencial** – alterações dos padrões de concorrência entre os modos de transporte coexistentes (aéreo, rodoviário, ferroviário – Alta Velocidade e convencional – e marítimo).











Caracterização do sector turístico em Espanha

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Produtos turísticos

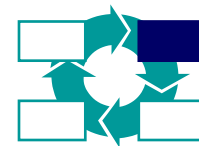
Facto	Madrid	Sevilha	Linha Madrid-Sevilla
<ul style="list-style-type: none"> • Criação de pacotes turísticos que relacionam a Alta Velocidade ferroviária com diferentes produtos turísticos (ex. pacotes que combinam o transporte ferroviário de Alta Velocidade, a estada numa unidade hoteleira e o aluguer de viatura automóvel). 			
<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento, por parte de alguns <i>players</i> do sector hoteleiro, de pacotes turísticos direccionados ao segmento <i>corporate</i> (ex. pacote que combina o aluguer de salas de reuniões/ congressos e a estada na unidade hoteleira). 			
<ul style="list-style-type: none"> • Captação de um maior número de eventos relacionados com o turismo de negócios: jornadas, congressos, feiras, etc. 			

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Cadeia de valor do turismo

Facto	Madrid	Sevilha	Linha Madrid-Sevilla
• Desenvolvimento de novos serviços e infra-estruturas turísticas (ex., museus temáticos, parques de entretenimento e lazer, restauração, etc.).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• Aumento do número de estabelecimentos hoteleiros nas regiões servidas pela rede de Alta Velocidades ferroviária.			<input checked="" type="checkbox"/>
• Aumento da capacidade de alojamento dos estabelecimentos hoteleiros, com destaque para os estabelecimentos de categoria superior.			<input checked="" type="checkbox"/>
• Aumento da oferta de restauração nas zonas adjacentes às principais estações de Alta Velocidade ferroviária.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• Modernização de serviços turísticos, na sua maioria localizados junto às estações (<i>rent-a-car</i> , restauração, espaços comerciais, etc.).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• Desenvolvimento de novas infra-estruturas para o segmento <i>corporate</i> : centros de congressos, parques de exposições, etc.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Procura turística (1/2)

Facto	Madrid	Sevilha	Linha Madrid-Sevilla
• Aumento do número de viagens de turismo de negócios.			
• Aumento do número de viagens de curta duração (<i>short breaks</i>).			
• Concentração da procura turística no início da manhã e no final da tarde (Turistas deslocam-se com os <i>Commuters</i> – Pessoas que se deslocam em trabalho).			
• Alteração do perfil do turista.			
• Aumento da frequência das viagens e redução da estada média.			
• Redução do gasto médio do turista, em particular, do turista cuja viagem é motivada por negócios.			

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.










Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Procura turística (2/2)

Facto	Madrid	Sevilha	Linha Madrid-Sevilla
<ul style="list-style-type: none"> • Criação de novas viagens (procura induzida) resultado da introdução de serviços de Alta Velocidade que oferecem reduções do tempo de viagem. 			
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento do investimento no sector da imobiliária residencial. 			
<ul style="list-style-type: none"> • Ampliação do mercado turístico potencial para as regiões servidas pela Alta Velocidade ferroviária. 			

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.















Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em Espanha

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Modelo concorrencial

Facto	Madrid	Sevilha	Linha Madrid-Sevilla
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento da quota de mercado dos transportes ferroviários face aos restantes modos de transporte. 			
<ul style="list-style-type: none"> • Redução/ eliminação de ligações aéreas concorrenciais ao percurso de Alta Velocidade ferroviária. 			
<ul style="list-style-type: none"> • Alteração do sistema de transportes: redução do número de viagens aéreas internas e aumento do número de viagens ferroviárias de longa distância. 			
<ul style="list-style-type: none"> • Quebra na procura de viagens de médio/ longo curso nos transportes ferroviários convencionais. 			
<ul style="list-style-type: none"> • Criação de condições para a potenciação da intermodalidade entre os diferentes modos de transporte. 			

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Índice

1.	Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2.	<i>Análise de benchmark à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha</i>	13
	I. Breve caracterização do sistema de transportes	
	II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
	III. Caracterização do sector turístico em Espanha	
	IV. <i>Key findings</i>	
3.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4.	Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5.	Recomendações estratégicas	247

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em Espanha

Key findings – Transportes

Espanha	Província de Madrid	Província de Sevilha	
Aumento do número de movimentos e de passageiros nos aeroportos de Espanha			<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2008, o número de movimentos e de passageiros nos aeroportos de Espanha evoluiu positivamente (TCMA de 4,2% e 6,1%, respectivamente). Em 2008, os aeroportos da AENA transportaram cerca de 203,9 milhões de passageiros, sendo que os aeroportos de Barajas (Madrid), Barcelona e Palma de Mallorca foram os que registaram um maior volume de passageiros.
Evolução positiva da extensão da rede rodoviária de Espanha			<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2007, a rede rodoviária espanhola evoluiu positivamente a uma TCMA de 0,2%. Neste contexto, a rede de estradas de grande capacidade foi a que mais evoluiu (TCMA de 5,2%), aumentando de 11.406 km em 2002 para 14.689 km em 2007.
Evolução positiva da extensão da rede ferroviária de Espanha			<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2007, a extensão da rede ferroviária espanhola aumentou em 1.133 km (TCMA de 1,5%), variando de 14.426 km em 2002 para 15.559 km em 2007. Este aumento deveu-se sobretudo ao investimento realizado em linhas electrificadas (TCMA de 2,8%), uma vez que, neste período, a extensão de linhas não electrificadas sofreu uma redução à taxa média anual de -0,1%.

Fonte: Instituto Nacional de Estadística; AENA; PEIT; Ministério de Fomento – Gobierno de España; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em Espanha

Key findings – Rede de AV ferroviária (1/2)

Espanha	Província de Madrid	Província de Sevilha	
Evolução positiva da rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha			<ul style="list-style-type: none">• Actualmente, a rede de Alta Velocidade em Espanha conta com uma extensão de cerca de 1.594 km. Para além disso, estão em construção cerca de 2.219 km e projectados mais 1.702 km.
Espanha poderá tornar-se num dos líderes mundiais no sector ferroviário de Alta Velocidade			<ul style="list-style-type: none">• Tendo em consideração a extensão das vias ferroviárias em construção e também as projectadas, prevê-se que Espanha se venha a tornar, num futuro próximo, num dos líderes mundiais no sector ferroviário de Alta Velocidade, sendo o segundo país que detém a maior extensão de rede de Alta Velocidade ferroviária, ultrapassando a França (actualmente, líder na Europa) e também o Japão (actual líder mundial). Somente a China possuirá uma maior extensão de vias ferroviárias de Alta Velocidade.
Aumento do número de lugares-km na linha Madrid-Sevilla			<ul style="list-style-type: none">• A oferta registada na linha de Alta Velocidade entre Madrid e Sevilha, dada pelo número de lugares-km disponíveis, tem evoluído positivamente, tendo-se registado, entre 1993-2003, uma TCMA de 6,6%.
Aumento do número de passageiros-km transportados na rede de Alta Velocidade em Espanha			<ul style="list-style-type: none">• Entre 1992 e 2008, o número de passageiros-km transportados na rede de Alta Velocidade em Espanha evoluiu a uma taxa de crescimento média anual de 15,3%, tendo-se registado em 2008, um total de 11.615 milhões de passageiros-km. No mesmo período, a linha que une Madrid e Sevilha registou uma TCMA de 7,1%.

Fonte: RENFE; UIC; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em Espanha

Key findings – Rede de AV ferroviária (2/2)

Espanha	Província de Madrid	Província de Sevilha	
Alteração do perfil do utilizador do serviço de Alta Velocidade ferroviária em Espanha			<ul style="list-style-type: none">• Entre 1992 e 2006, o perfil do utilizador da Alta Velocidade em Espanha sofreu algumas alterações. Entre outras destacam-se, a redução do número de utilizadores do género masculino e o aumento das deslocações por motivos profissionais.
Alteração do perfil do utilizador do serviço de Alta Velocidade ferroviária entre Madrid e Sevilha			<ul style="list-style-type: none">• À semelhança da evolução registada em Espanha, também o perfil do utilizador da linha de Alta Velocidade entre Madrid e Sevilha se alterou nos últimos anos. Registou-se uma diminuição do número de passageiros do género masculino e uma diminuição das deslocações por motivos profissionais, em contrapartida de um aumento das deslocações em lazer. O número de pessoas que realizam mais do que uma viagem por quinzena também registou um decréscimo.
Transporte ferroviário é o modo de transporte com melhor relação preço/ duração da viagem			<ul style="list-style-type: none">• Apesar do transporte aéreo ser o modo de transporte que apresenta uma menor duração de viagem entre destinos, o modo de transporte com melhor relação entre a duração e o preço médio de viagem é o transporte ferroviário, seja este convencional ou de Alta Velocidade.

Fonte: RENFE; UIC; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em Espanha

Key findings – Turismo (1/2)

Espanha	Província de Madrid	Província de Sevilha	
Aumento do número de estabelecimentos e da capacidade de alojamento			<ul style="list-style-type: none">• Entre 1992 e 2008, o número de estabelecimento hoteleiros em Espanha, Madrid e Sevilha aumentou a um ritmo médio anual de 3,9%, 4,2% e 5,3%, respectivamente. No entanto, não é possível traçar uma relação de causa efeito entre a introdução da Alta Velocidade (1992) e o incremento do número de estabelecimentos/capacidade de alojamento.
Aumento do número de hóspedes e de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros			<ul style="list-style-type: none">• O número de hóspedes e de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros de Espanha, no geral, e nas províncias de Madrid e Sevilha, em particular, tem vindo a evoluir positivamente desde a introdução da primeira linha de Alta Velocidade em Espanha. No entanto, esta evolução poderá não estar intrinsecamente relacionada com a Alta Velocidade.
Aumento da sazonalidade das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros			<ul style="list-style-type: none">• Desde 1992 que a sazonalidade das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros espanhóis tem-se vindo a acentuar, verificando-se que, quer em Espanha, no geral, como nas províncias de Madrid e Sevilha, em particular, a introdução da Alta Velocidade não exerceu um efeito evidente na atenuação da sazonalidade das dormidas, na medida em que esta pode estar dependente de diversas variáveis.

Fonte: INE España; IE de la Comunidad de Madrid; IE de Andalucía; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em Espanha

Key findings – Turismo (2/2)

Espanha	Província de Madrid	Província de Sevilha	
<p>Redução da estada média nos estabelecimentos hoteleiros</p>	<p>Manutenção da estada média nos estabelecimentos hoteleiros</p>	<ul style="list-style-type: none"> Entre 1987 e 2008, a estada média nos estabelecimentos hoteleiros de Espanha e na Província de Madrid tem vindo a diminuir, registando-se, em 2008, uma média de 3,2 e 1,9 noites, respectivamente. Em Sevilha, apesar da evolução volátil, a estada média manteve-se praticamente inalterada (1,8 noites). Assim, conclui-se que os efeitos da Alta Velocidade neste indicador da actividade turística não são homogéneos nas diferentes regiões analisadas. 	
<p>Contribuição crescente/ redução da representatividade do sector do turismo para o PIB de Espanha</p>		<ul style="list-style-type: none"> Apesar de se registar um aumento da contribuição do sector do turismo no PIB espanhol, verifica-se que a representatividade deste sector no PIB, apesar de volátil, tem vindo a diminuir, o que poderá ser justificado pelo facto do PIB espanhol ter apresentado um ritmo de crescimento mais acentuado. 	
<p>Contribuição crescente/ redução da representatividade do sector do turismo no emprego total em Espanha</p>		<ul style="list-style-type: none"> Apesar de se registar um aumento da contribuição do sector do turismo ao nível do emprego é possível constatar que a representatividade deste sector no emprego nacional tem diminuído o que, uma vez mais, está relacionado com o facto do ritmo de crescimento deste sector ser inferior ao ritmo de crescimento da actividade económica. 	

Fonte: INE España; IE de la Comunidad de Madrid; IE de Andalucía; WTTC; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em Espanha

Key findings – Principais indicadores da actividade turística

Principais indicadores de actividade turística	Madrid	Sevilha	Linha Madrid-Sevilla ¹
Estada média	↓	↓	↓
Dormidas	↑	↑	↑
Sazonalidade	→	→	→
Gasto médio	↓	↓	↓
ARR (<i>Average Room Rate</i>)	Sem evidência	Sem evidência	Sem evidência
Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT)	↑	↑	↑
Emprego no sector turístico	↑	↑	↑
Competitividade do destino	↑	↑	↑
Qualidade das infra-estruturas			
Principais	↑	↑	↑
Complementares	↑	↑	↑
Investimento no sector turístico	↑	↑	↑

Legenda: ↑ Aumento ↓ Redução → Manutenção

Nota: A identificação dos impactes nas regiões apresentadas resulta da análise estatística e de outros factos e evidências detectadas nos estudos analisados. Importa realçar que os efeitos identificados poderão não estar exclusivamente relacionados com a entrada em actividade da Alta Velocidade.

¹ Linha Madrid-Sevilla inclui as regiões intermédias com estações de Alta Velocidade ferroviária.

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
I. Breve caracterização do sistema de transportes	
II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
III. Caracterização do sector turístico em França	
IV. <i>Key findings</i>	
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte aéreo

Enquadramento

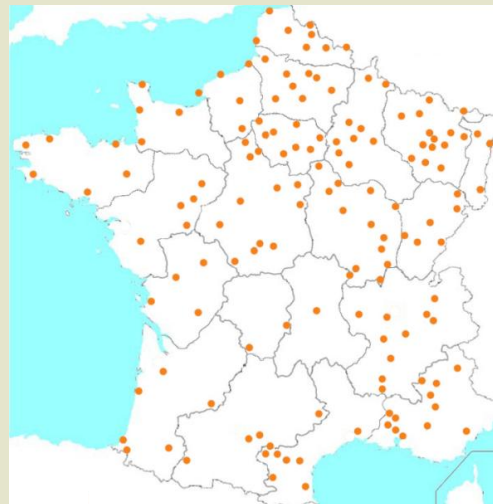
- Durante várias décadas, o panorama aeroportuário francês manteve-se praticamente inalterado. No entanto, a introdução de uma reforma de grande amplitude, no ano de 2005, mudou profundamente o sector.
- Esta reforma visava modernizar a gestão dos aeroportos franceses de forma a assegurar um melhor serviço público contribuindo para o desenvolvimento do transporte aéreo e, indirectamente, para o crescimento económico geral, para o ordenamento do território e para a satisfação das necessidades de mobilidade.
- A reforma começou pelos aeroportos de Paris que se tornaram uma sociedade anónima (Aéroports de Paris) e continuou com a descentralização de 150 aeroportos de vocação local, levando à criação das primeiras sociedades aeroportuárias.
- Os aeroportos de vocação nacional ou internacional, os aeroportos do ultramar e os aeroportos militares foram excluídos do processo de descentralização.

Mapa das infra-estruturas aeroportuárias de França
(2009)

Principais infra-estruturas



Infra-estruturas descentralizadas



Fonte: Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer; Direction Générale d'Aviation Civile; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte aéreo

Enquadramento

- França conta com diversas infra-estruturas aeroportuárias dispersas por todo o território, com diferentes níveis de importância.
- Entre 2002 e 2007, o número de passageiros e de movimentos evoluiu positivamente a taxas de crescimento médio anual de 3,6% e 0,5%, respectivamente. Os aeroportos de Paris Charles de Gaulle e Paris Orly (Aéroports de Paris) e de Nice, seguidos do Aeroporto de Lyon Saint Exupéry, destacam-se como aqueles que transportam um número mais elevado de passageiros, apresentando taxas de crescimento médio anual positivas (3,8%, 2,5% e 4,7%, respectivamente).
- Os 12 aeroportos apresentados na tabela concentram 85,7% do tráfego total de passageiros em território francês.

Evolução do número de passageiros e movimentos nos aeroportos franceses (2002 e 2007; milhares)

Aeroporto	Movimentos			Passageiros		
	2002	2007	TCMA (2002-2007)	2002	2007	TCMA (2002-2007)
Aéroports de Paris	709	777	1,8%	71.402	85.965	3,8%
Nice-Côte d'Azur	176	173	-0,3%	9.183	10.381	2,5%
Lyon-Saint Exupery	115	127	2,0%	5.725	7.193	4,7%
Marseille-Provence	87	97	2,2%	5.361	6.804	4,9%
Toulouse-Blagnac	82	81	-0,2%	5.289	6.111	2,9%
Bordeaux-Merignac	50	51	0,4%	2.905	3.408	3,2%
Bâle-Mulhouse	86	60	-6,9%	2.985	4.261	7,4%
Strasbourg-Entzheim	39	35	-2,1%	1.994	1.700	-3,1%
Nantes-Atlantique	37	37	0,0%	1.804	2.519	6,9%
Beauvais-Lille	7	15	16,5%	675	2.155	26,1%
Montpellier-Mediterranee	24	15	-9,0%	1.560	1.285	-3,8%
Outros	539	531	-0,3%	20.623	22.783	2,0%
Total	1.951	1.999	0,5%	129.506	154.565	3,6%

Fonte: Direction Générale d'Aviation Civile; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte aéreo

Principais investimentos previstos

- No âmbito do investimento no sector aeroportuário, o Estado francês desenvolveu um programa modernização das infra-estruturas aeroportuárias sob o mote “Ecologia, desenvolvimento e ordenamento duráveis” que prevê a aplicação de 23,3 milhões de euros destinados a:
 - Financiar operações de modernização das plataformas sob a responsabilidade directa do Estado; e
 - Apoiar as colectividades locais e de ultramar no quadro dos contratos concluídos entre o Estado e essas entidades.
- Paralelamente, a entidade Aéroports de Paris aprovou um investimento de 2,5 mil milhões de euros, a realizar entre 2009 e 2013, com enfoque na melhoria da qualidade dos serviços prevendo operações de reestruturação e melhoria das seguintes infra-estruturas:
 - Conclusão da reabilitação do Aeroporto Charles de Gaulle em Paris (requalificação do terminal 2B e fusão dos terminais 2A e 2C, de forma a criar um novo espaço comercial no aeroporto);
 - Desenvolvimento da base de operações da FedEx no Aeroporto Charles de Gaulle e de um novo quarteirão de negócios no Aeroporto de Orly (com o valor de 254 milhões de euros) a concretizar até 2013;
 - Construção de um quarto satélite no Aeroporto Charles de Gaulle, com um valor estimado de 560 milhões de euros.

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte rodoviário

Enquadramento

- A rede rodoviária francesa tem sido alvo de um processo de descentralização cujo início foi efectivado no ano de 2006. Desde então, que a responsabilidade de vários quilómetros de estradas nacionais tem sido transferida para as diversas entidades regionais que detêm esta tutela, passando a fazer parte da rede de estradas departamentais já existente.
- O processo de descentralização surge da necessidade de manter sob responsabilidade do Estado apenas a rede rodoviária principal e estruturante, essencial para a economia do país. Actualmente, esta rede é constituída por cerca de 20.000 km de vias rodoviárias, nomeadamente:
 - 11.000 km de auto-estradas, de entre os quais 8.200 km estão concessionados a privados através da celebração de contratos com o Estado; e
 - 9.000 km de estradas nacionais.
- Estas vias rodoviárias acolhem essencialmente tráfego de longa distância e servem as grandes metrópoles regionais e os grandes pólos económicos franceses.

Mapa das principais infra-estruturas rodoviárias principais em França (2007)



Legenda:

- Estradas não concessionadas
- Estradas concessionadas

Fonte: Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte rodoviário

Rede rodoviária francesa

- Entre 2002 e 2007, a rede rodoviária nacional francesa (excluindo, portanto, as estradas sobre a responsabilidade das entidades regionais) registou uma diminuição à taxa de média anual de 11,1%, o que equivale a uma redução de 16.154 km. Note-se, contudo, que esta quebra deveu-se sobretudo à transferência de algumas estradas nacionais, até então sob a tutela do Estado, para a responsabilidade das entidades regionais, deixando, por esse motivo, de integrar a rede rodoviária nacional de França (razão pela qual essa diminuição se verificou essencialmente no ano 2006).
- As auto-estradas francesas, por sua vez, têm registado um aumento de 1,5% ao ano, passando de 10.229 km em 2002 para 11.004 km em 2007.

Evolução da rede rodoviária nacional de França (2002-2007; km)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TCMA (2002-2007)
Estradas nacionais	26.120	25.870	25.315	25.182	9.316	9.188	-18,9%
Auto-estradas sob concessão	7.721	7.846	7.919	8.179	8.296	8.427	1,8%
Auto-estradas não concessionadas	2.505	2.505	2.543	2.573	2.612	2.577	0,6%
Auto-estradas	10.229	10.351	10.482	10.752	10.908	11.004	1,5%
Total	36.346	36.221	35.777	35.934	20.224	20.192	-11,1%

Fonte: Union Routière de France; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte rodoviário

Principais investimentos previstos

- A nova política de transportes francesa, em vigor desde o ano de 2003, dá especial atenção ao sector rodoviário e dedica a este sector um esforço financeiro excepcional desde 2006. Os objectivos são o acompanhamento do desenvolvimento económico do país, o respeito do meio ambiente e a descentralização das vias rodoviárias, já referida, de forma a que o Estado se possa concentrar nos projectos estruturantes para o país.
- As principais acções previstas para o transporte rodoviário francês são
 - Reorganização das entidades responsáveis pela gestão dos grandes itinerários nacionais (cerca de 11.600 km de estradas nacionais e auto-estradas sem regime de concessão) através da criação de novas direcções interdepartamentais;
 - Lançamento de novos projectos:
 - Requalificação da A47 em Rhône-Alpes;
 - Ligação Noroeste de Dijon, na região de Bourgogne ;e
 - Desvio de Allones no centro do país;
 - Maior diligência nos trabalhos já em desenvolvimento, designadamente:
 - Estradas nacionais 59 e 164;
 - Auto-estrada A750; e
 - Desvios de Lure, Lèguevin, Evreux e Livron Lorient, entre outros.

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte ferroviário

Enquadramento

- A rede ferroviária francesa é propriedade do Réseau Ferré de France (RFF), criado em 1997 para libertar a Société Nationale des Chemins de fer (SNCF), actual operadora dos serviços ferroviários franceses, da gestão da infra-estrutura e também para cumprir as directivas da EU, que apontam para a separação da gestão da infra-estrutura da actividade operacional ferroviária. Com esta nova forma de organização, a SNCF tornou-se cliente da RFF e as responsabilidades de cada uma foram claramente definidas.
- Note-se que, quer a RFF quer a SNCF são empresas públicas.
- Actualmente, a rede ferroviária francesa estende-se por cerca de 29.900 km de linhas em operação, da seguinte forma:
 - 1.900 km de linhas de Alta Velocidade;
 - 7.400 km de linhas principais;
 - 7.000 km de linhas de média utilização; e
 - 13.600 km de linhas de menor tráfego das quais 4.300 km são usadas apenas para transporte de mercadorias.
- Actualmente, a RFF dedica cerca de 1,7 mil milhões de euros à manutenção das linhas. A rede ferroviária francesa clássica encontra-se, por esse motivo, em boas condições operacionais, apresentando, no entanto, algumas restrições de capacidade.

Mapa da rede ferroviária de França (2008)



Fonte: RFF; SNCF; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte ferroviário

Rede ferroviária francesa

- A rede ferroviária francesa apresentou, entre 2002 e 2007, um aumento a uma taxa de crescimento média anual de 0,5%, passando de 29.186 km para 29.973 km.
- Note-se que as linhas electrificadas têm registado um crescimento à taxa média anual de 1,2%, o que evidencia a preferência por linhas que promovam a eficiência energética e que minimizem o impacto ambiental.

Evolução da rede ferroviária de França (2002-2007; km)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TCMA (2002-2007)
Linhas electrificadas	14.319	14.406	14.546	14.666	14.778	15.164	1,2%
Outros ¹	14.867	14.697	14.534	14.454	14.425	14.809	-0,1%
Total	29.186	29.103	29.080	29.120	29.203	29.973	0,5%

¹ Inclui as linhas de Alta Velocidade
Fonte: Union Routière de France; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte ferroviário

Principais investimentos previstos

Em 2006, após uma auditoria operacional à rede ferroviária francesa, realizada pela l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, verificou-se que esta apresentava algumas limitações. Como resultado foi lançado o Plano Perben, nesse ano, com o objectivo de renovar o sector ferroviário francês que prevê:

- Aumento substancial dos meios consagrados à renovação das linhas em relação ao montante aplicado em 2005. Neste domínio, encontra-se previsto a aplicação de mais 110 milhões de euros em 2006, mais 260 milhões de euros em 2007 e mais 600 milhões de euros em 2010, permitindo aumentar a renovação das linhas de 450 km/ ano para 650 km/ ano;
- Utilização de métodos de manutenção mais avançados; e
- Preparação do contrato entre o Estado e a RFF para o período 2007– 2010, de forma a alcançar os seguintes objectivos:
 - Garantir os melhores tempos de percurso possíveis aos comboios de passageiros e de mercadorias, o cumprimento dos tempos de percurso anunciados e a segurança das circulações;
 - Fazer face ao crescimento do tráfego utilizando o máximo da capacidade dos novos materiais ferroviários, mais potentes e mais rápidos;
 - Modernizar a rede ferroviária e assegurar a sua sustentabilidade, sem encerramento das linhas; e
 - Iniciar uma nova política de manutenção preventiva da rede, adaptada às necessidades e assente em objectivos específicos.

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte marítimo

Enquadramento

- O sistema portuário francês é , actualmente, composto por 7 portos autónomos estatais, designadamente, os portos de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes St-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux e Marseille, e quatro portos nos Departamentos ultramarinos de Degrad des Cannes, Fort-de-France, Port-Réunion e St-Pierre et Miquelon.
- O sistema é igualmente composto pelo Porto de Port-Cros, cuja administração está a cargo do Parque Nacional de Port-Cros, e por mais de 500 portos marítimos e fluviais sob alçada de colectividades territoriais com vocação maioritariamente de lazer mas também alguns de pesca e de comércio. A transferência destes portos para as colectividades locais deu-se no ano de 2006.

Mapa das principais infra-estruturas portuárias de França (2007)



Fonte: Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer; Análise: Deloitte

Breve caracterização do sistema de transportes em França

Transporte marítimo

Principais investimentos previstos

- A reforma dos portos autónomos franceses foi decidida no Verão de 2008, prevendo um investimento de 350 milhões de euros, a realizar entre 2009 e 2013, com o objectivo de combater a concorrência de outros portos do Mediterrâneo e do Norte da Europa. Alguns dos projectos previstos visam:
 - Alargar a extensão das áreas dos portos existentes e as suas capacidades (construção de novos terminais nos Portos de Marseille e Dunkerke);
 - Realizar operações de reabilitação do património portuário (Porto de Marseille);
 - Reforçar a inter-modalidade com o transporte fluvial e ferroviário;
 - Melhorar os acessos náuticos (Porto de Rouen);
 - Adaptar a rede fluvial à evolução do tráfego, nomeadamente nos canais Dunkerque-Escault, Seine-Aval e Seine-Nord Europe; e
 - Desenvolver o projecto “Autoroutes de la mer”, que prevê o investimento de 15 milhões de euros fornecidos pelo Estado francês para desenvolver a ligação por mar entre Espanha e França, garantindo o transporte integrado (rodoviário e marítimo), assegurando, dessa forma, uma parte significativa do transporte de mercadorias por mar.

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
I. Breve caracterização do sistema de transportes	
II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
III. Caracterização do sector turístico em França	
IV. <i>Key findings</i>	
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

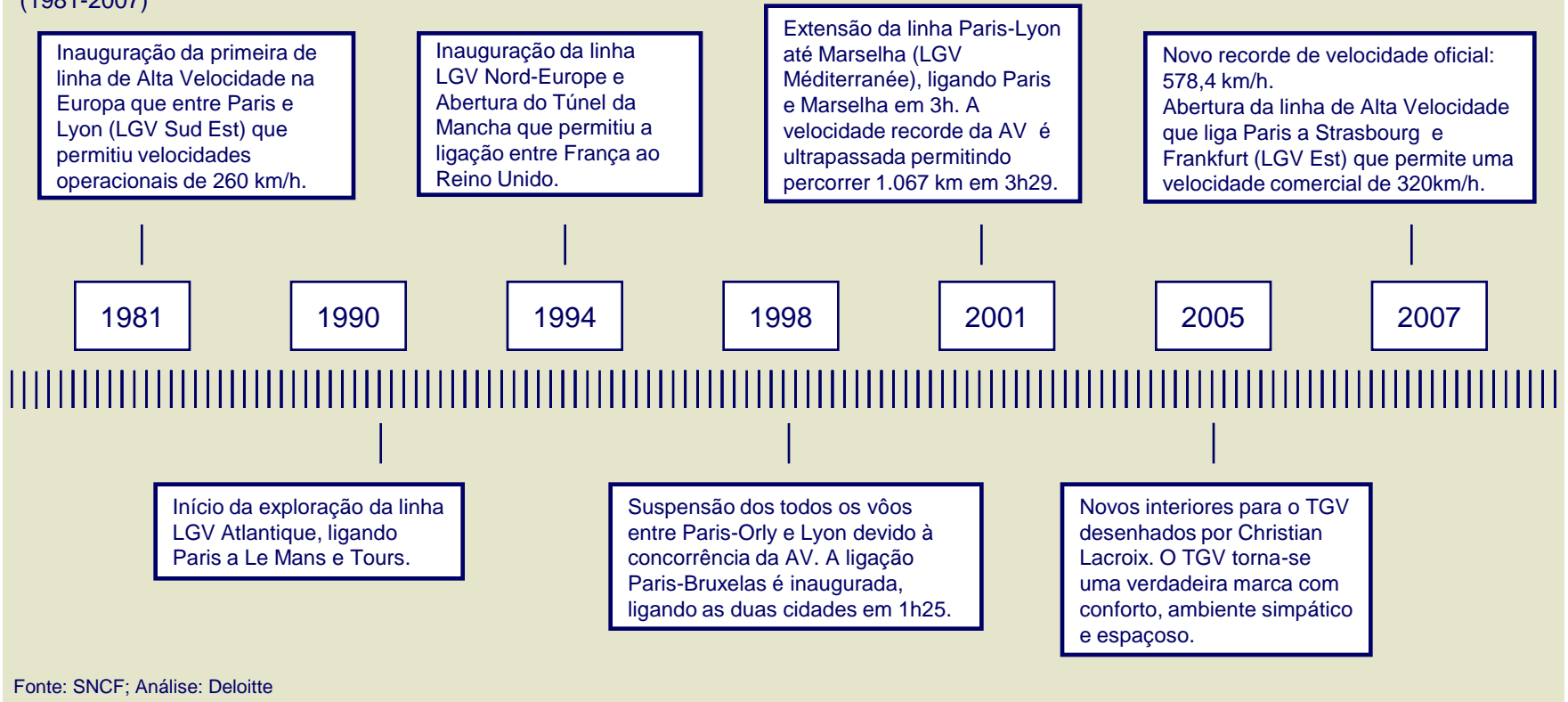
Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Enquadramento

- A Alta Velocidade em França teve o seu início em 1955, quando a SNCF, operadora ferroviária francesa, atingiu a velocidade de 331 km/h nas vias ferroviárias convencionais existentes nessa época.
- A construção da primeira linha de Alta Velocidade na Europa, une Paris a Lyon é, no entanto, somente iniciada em 1976. A decisão de avançar com esta linha prendeu-se com o esgotamento da capacidade da linha existente. Com a abertura deste novo corredor, o tempo de viagem passou de 4h em ferrovia convencional para 2h em Alta Velocidade.

Evolução da rede de Alta Velocidade ferroviária em França

(1981-2007)



Fonte: SNCF; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

A rede de Alta Velocidade em França

- A rede de Alta Velocidade francesa tem, actualmente, 1.872 km nos quais circulam composições que atingem um máximo de 320km/h.
- O território francês apresenta características ideais para o desenvolvimento de ferrovias de Alta Velocidade. As nove principais cidades (além de Paris) encontram-se localizadas entre 400 e 800 km de Paris, excepto Lille e Nice que estão a menos de 400 km e a mais de 800 km, respectivamente. Assim, todas têm o potencial de ser acedidas em 3h30 por comboios de Alta Velocidade se forem construídas ligações directas.
- Para além de potenciar a mobilidade interna, a rede de Alta Velocidade francesa assegura a ligação em alta velocidade com outros países europeus como o Reino Unido, Alemanha, Suíça e Bélgica.

Mapa da rede de Alta Velocidade ferroviária em França (2009)



Legenda:

- | | | | |
|---|--------------------------|-------|---------------------------|
| ■ | Gares TGV | | Em projecto |
| ■ | Gares fora das cidades | — | Em operação ou construção |
| □ | Gares dentro das cidades | — | Em melhoria |

Fonte: Inspection Générale des Finances, 2003 ; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Linhas de Alta Velocidade ferroviária em operação

- A Alta Velocidade ferroviária em França celebrou 18 anos com cerca de 1.800 km de rede que se estende, de forma radial, desde Paris até várias cidades francesas, permitindo o desenvolvimento socioeconómico das regiões servidas pela Alta Velocidade, o aumento da mobilidade e da acessibilidade nas regiões servidas por este serviço.

Linhas de Alta Velocidade ferroviária em operação em França
(2008; km)

Ano de entrada em funcionamento	Linha	Extensão	Velocidade máxima (km/h)
1981/83	LGV Paris Sud Est (Paris-Lyon)	419	300
1989/90	LGV Atlantique (Paris-Tours e Le Mans)	519	300
1992/94	LGV Contournement Lyon (Lyon-Valence)	79	300
1994/96	LGV Nord – Europe (Paris-Lille-Fronteira belga)	21	300
1994/96	LGV Interconnexion IDF (Paris)	100	300
2001	LGV Méditerranée (Valence-Marseille)	62	320
2007	LGV Est (Paris-Strasbourg)	179	320

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Linhas de Alta Velocidade ferroviária em construção

- Estão, actualmente, em construção 299 km de linha de Alta Velocidade, entre os quais se encontra a ligação à fronteira espanhola via Perpignan e Figueres.
- Os troços em construção têm data de conclusão prevista, estando em funcionamento entre 2009 e 2012. Nessa altura, França totalizará um total de 2.000 km de rede de Alta Velocidade ferroviária.

Linhas de Alta Velocidade ferroviária em construção em França (2008; km)

Data de conclusão prevista	Linha	Extensão	Velocidade máxima (km/h)
2009	(Figueres)-Frontière-Perpignan	24	300
2009	Haut-Bugey (amélioration LC)	65	-
2012	Contournement Nîmes-Montpellier	70	300
2012	LGV Dijon-Mulhouse	140	320

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Linhas de Alta Velocidade ferroviária previstas

- Para além das linhas de Alta Velocidade em construção, estão ainda previstos 2.616 km de linhas de Alta Velocidade no território francês. A concretização destes projectos permitirá manter França na linha da frente no que diz respeito à rede ferroviária de Alta Velocidade na Europa, no entanto esta será ultrapassada por Espanha.

Linhas de Alta Velocidade ferroviária previstas em França
(2008; km)

Data de conclusão prevista	Linha	Extensão	Velocidade máxima (km/h)
2013	LGV Sud Europe Atlantique S	120	-
2013	LGV Bretagne-Pays de la Loire	188	-
2014/ 2015	LGV Est-Européenne (2ª fase)	100	-
2015	LGV Poitiers Limoges	115	-
2016	LGV Sud Europe Atlantique N	180	-
2016	LGV Bordeaux-Toulouse	230	-
2015/20	LGV Rhin-Rhône Br Est (2ª fase)	48	-
2020	LGV PACA	200	-
2020	Interconnexion Sud IDF	40	-
2020	LGV Bordeaux-Espagne	230	-

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Linhas de Alta Velocidade ferroviária previstas (cont.)

Linhas de Alta Velocidade ferroviária previstas em França
(2008; km)

Data de conclusão prevista	Linha	Extensão	Velocidade admitida (km/h)
2020	LGV Lyon-Turim	150	-
2022	LGV Montpellier-Perpignan	150	-
2022	LGV Picardie	250	-
2022	LGV Rhin-Rhône Branche S	100	-
2022	LGV Rhin-Rhône Br Ouest	85	-
2025	LGV Paris-Lyon bis	430	-

Fonte: UIC; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Principais investimentos previstos – Rede de Alta Velocidade ferroviária

- Os novos projectos de Alta Velocidade representam anos de reflexão e destinam-se a dar resposta às necessidades de mobilidade sentidas a nível regional, nacional e internacional. Neste sentido, o Governo francês definiu como objectivo para a rede de Alta Velocidade a construção de 900 km de linha até ao ano de 2016, a concretizar através dos seguintes projectos:
 - Desenvolvimento da linha de Alta Velocidade Est-Européenne que prolongará a ligação existente entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin) orçamentada em 1,5 mil milhões de euros;
 - Construção da linha de Alta Velocidade Lyon-Turim que ligará França e Itália num investimento de cerca de 7,0 mil milhões de euros;
 - Desenvolvimento da linha de Alta Velocidade Bretagne-Pays de la Loire, parte integrante da linha Paris-Courtalain-Connerré (a Este de Mans), em direcção a Rennes e Nantes. O custo global do projecto previsto, em 2004, foi de 2,4 mil milhões de euros;
 - Desenvolvimento da linha de Alta Velocidade Sud Europe Atlantique, que permitirá um ganho de tempo nas viagens entre cidades de Bordeaux, Libourne, Angoulême, Poitiers, Châtelleraut, Tours, Orléans e Paris, reforçando os serviços ferroviários existentes;
 - Construção da linha de Alta Velocidade Provence-Alpes-Côte d'Azur num investimento de 5,0 a 7,5 mil milhões de euros;
 - Desenvolvimento da linha de Alta Velocidade Bordeaux-Toulouse que ligará Toulouse a Paris em pouco mais de 3h. O custo de projecto está orçamentado em cerca de 3,0 mil milhões de euros;
 - Construção da linha de Alta Velocidade Poitiers-Limoges num custo estimado de 1,3 mil milhões de euros; e
 - Prolongamento da linha de Alta Velocidade de Bordeaux à fronteira espanhola, através de Perpignan que será alvo de um investimento de aproximadamente 4 mil milhões de euros.

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Número de passageiros no transporte ferroviário de Alta Velocidade

- Em França, o número de passageiros transportados em Alta Velocidade ferroviária tem vindo a evoluir de uma forma positiva nas últimas duas décadas. Entre 1985 e 2007, o número de passageiros-km nas vias ferroviárias de Alta Velocidade francesas evoluiu a uma taxa média anual de 7,7%, passando de 9.300 milhões em 1985 para 47.966 milhões de passageiros-km em 2007.
- O crescimento do número de passageiros-km é amplamente superior no final da década de 80 e na década de 90 quando comparado com o registado no século XXI, não só pelo desenvolvimento que a rede de Alta Velocidade registou nesse período, mas também pela transferência de padrões de consumo que a introdução deste novo produto induziu.
- Entre 2000 e 2005, o número de passageiros-km transportados nas vias ferroviárias de Alta Velocidade em França aumentou de 34.747 milhões para 47.966 milhões de passageiros-km (TCMA de 4,7%).
- Actualmente, a quota de mercado do percurso Paris-Lyon é de 91% para a Alta Velocidade e 9% para o transporte aéreo. Por sua vez, a quota de mercado na viagem entre Paris e Marselha é de 60% para a Alta Velocidade e 40% para o transporte aéreo.

Evolução do número de passageiros no transporte de Alta Velocidade em França

(1985-2007; milhões de passageiros-km)

	1985	1990	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Passageiros-km	9.300	14.900	21.430	30.619	32.192	34.747	37.404	39.856	39.604	41.439	43.130	44.853	47.966

TCMA (1985-2000)	TCMA (1985-2007)	TCMA (2000-2007)
9,2%	7,7%	4,7%

Fonte: UIC; Análise Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Relação preço/ duração da viagem nos diferentes modos de transporte entre Paris, Lyon e Marselha

- A Alta Velocidade ferroviária é, actualmente, o modo de transporte mais utilizado nas deslocações entre Paris, Lyon e Marselha. Todavia, no que se refere à duração da viagem, constata-se que este é significativamente inferior no transporte aéreo. Note-se, contudo, que à duração da viagem dever-se-á acrescer o tempo gasto no *check-in*, na recolha das bagagens e, no pior dos cenários, em atrasos na descolagem e/ ou aterragem. Para além disso, o avião é, entre os considerados, o modo de transporte mais dispendioso. O automóvel, por sua vez, para além de ser demorado é igualmente dispendioso.
- Nos percursos Paris-Lyon e Paris-Marselha, o transporte em autocarro e comboio convencional é incipiente ou inexistente pelo que não foi considerado nesta análise.
- Desta forma, a Alta Velocidade apresenta-se como o modo de transporte com melhor relação preço/ duração da viagem, afirmando-se indiscutivelmente como a melhor opção nas deslocações entre Paris e Lyon.

Duração e custo da viagem nos diferentes modos de transporte entre Paris, Lyon e Marselha

(2009)

		Paris-Lyon	Paris-Marselha	Lyon-Marselha
Avião	Duração	1h05m	1h15m	1h00m
	Preço	283,5 €	333,4 €	284,5 €
Automóvel	Duração	4h20m	7h10m	2h53m
	Preço	72,1 €	122,6 €	50,6 €
Autocarro	Duração	N/A	N/A	N/A
	Preço	N/A	N/A	N/A
Comboio convencional	Duração	N/A	N/A	3h33
	Preço	N/A	N/A	42,4 €
Alta Velocidade	Duração	1h57m	3h10m	1h39m
	Preço	63,1 €	80,9 €	46,4 €

Nota: Preços consultados no dia 26 de Agosto de 2009 para viagens a 2 de Setembro do mesmo ano.

N/A – Não aplicável.

Fonte: SNCF; Terminal A; Via Michelin; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Política de *pricing* praticada pela SNCF

- A SNCF desenvolveu 3 tipos de tarifários (TGV PRO, TGV LOISIRS e TGV Prem's) para o serviço de Alta Velocidade, de forma a, entre outros, corresponder aos diferentes segmentos de mercado que os utilizam, bem como às necessidades por estes expressas.
- No desenvolvimento da sua actividade, a SCNF recorre a práticas de *Revenue Management* com o objectivo de maximizar, por um lado, a capacidade disponível em cada comboio de Alta Velocidade e, por outro, a respectiva receita.

Tarifas praticadas pela SNCF no serviço de Alta Velocidade

	Descrição
TGV PRO	<ul style="list-style-type: none">• Oferta tarifária flexível, a qual permite a alteração do bilhete até 1h00m antes da partida do comboio sem quaisquer encargos. Esta tarifa tem associada diversos serviços, tais como, pontos de contacto directo para compra, reserva ou troca de bilhetes, serviço de acolhimento, reserva de lugares de estacionamento, aluguer de salas de reunião, reservas de quartos de hotel, reserva de táxis ou mota com motorista e aluguer de viaturas. Para além disso, existe ainda uma ampla gama de serviços exclusivos TGV PRO destinados aos clientes que viajam em 1ª classe, designadamente, a alteração de bilhetes por telefone, o acesso às salas de embarque Grand Voyageur, serviços de restauração no lugar e reserva de táxi durante a viagem. Por último, as viagens permitem acumular pontos que poderão ser convertidos em bilhetes de comboio, presentes e vantagens exclusivas.• O viajante frequente (mais de 2 viagens de ida e volta por mês) pode optar por um passe frequente que lhe dará reduções de 50%.
TGV LOISIRS	<ul style="list-style-type: none">• Oferta tarifária de baixo custo destinada a passageiros esporádicos (menos de 3 viagens de ida e volta por ano) que permite fazer alterações nas viagens bem como pedir o reembolso do bilhete, mediante algumas condições.• Esta tarifa dispõe de reduções para crianças, jovens entre os 12 e os 25 anos e séniores.
TGV Prem's	<ul style="list-style-type: none">• Oferta tarifária que garante o preço mais baixo disponível para a viagem escolhida, mediante a impossibilidade de realização de alterações ou de reembolso do bilhete.• Os utilizadores frequentes podem optar por um programa de fidelidade que permite acumular milhas e desfrutar de bilhetes de comboio gratuitos.

Fonte: SNCF; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

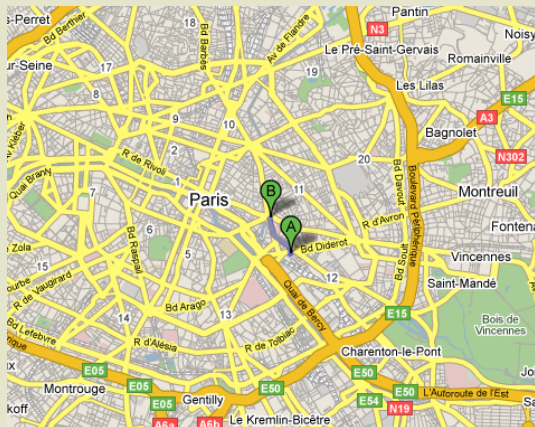
Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Análise das principais plataformas intermodais – Linha Paris-Marseille

Estação de Paris-Gare de Lyon

- A Gare de Lyon em Paris é uma das seis estações terminais intermodais da capital francesa, situada no 12º distrito a cerca de 1 km da Praça da Bastilha e a 2,5 km do Hotel-de-Ville, no centro de Paris. É desta estação que partem os serviços de Alta Velocidade com direcção ao Este e ao Sul francês, em particular, a linha Paris-Lyon-Marseille.
- Paralelamente, a estação também oferece serviços urbanos (RER – Réseau Express Régional), regionais (TER – Transport Express Régional) e ligações ferroviárias para a Suíça francófona, Itália e Espanha via Montpellier. Além disso, a sua ligação a vários pontos cidade bem como às restantes estações ferroviárias é assegurada por metropolitano e autocarros diurnos e nocturnos. Tem igualmente um autocarro directo para os aeroportos que servem a capital francesa, Charles de Gaulle e Orly. Existem vários parques de estacionamento no exterior da estação, bem como serviço de táxis.
- No interior da estação existem diversos espaços de restauração, um posto de turismo, serviço de guarda de bagagens e um posto da polícia. Nos arredores da estação é possível encontrar vários hotéis de diversas cadeias hoteleiras nacionais e internacionais assim como inúmeros pontos de interesse turístico da capital francesa.

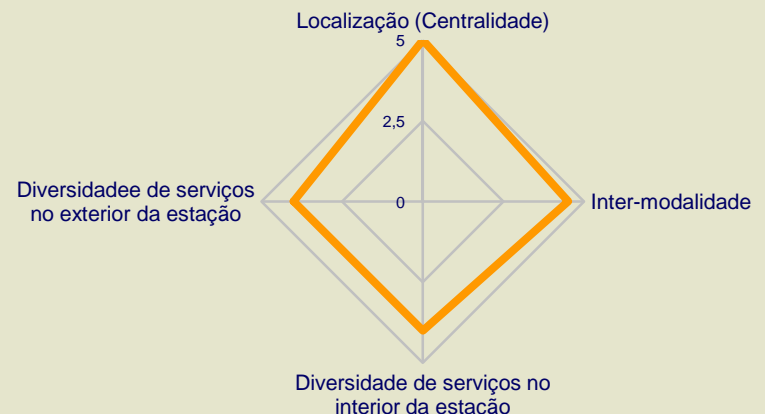
Mapa de localização da Estação de Paris-Gare de Lyon



- A** Estação Paris-Gare de Lyon
- B** Centro da Cidade (Praça da Bastilha)

Fonte: SNCF; Gares en Mouvement; Google Maps; Análise: Deloitte

Análise multi-dimensional da Estação de Paris-Gare de Lyon



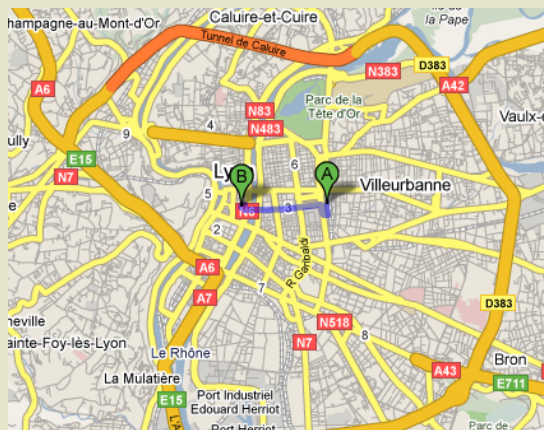
Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Análise das principais plataformas intermodais – Linha Paris-Marseille (cont.)

Estação de Lyon La Part-Dieu

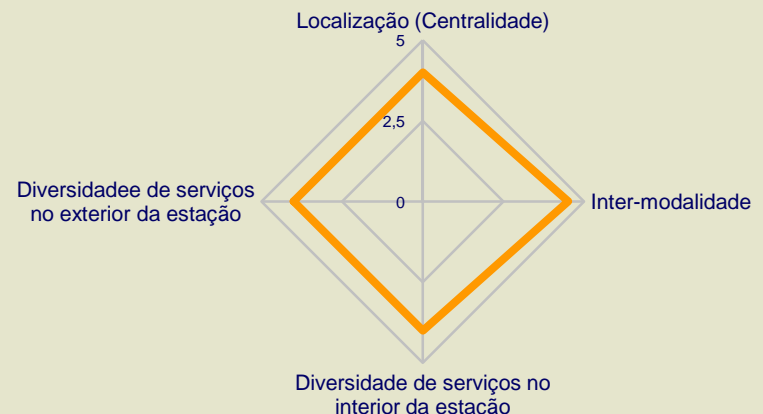
- Inaugurada em 1983 no âmbito de um projecto de reordenamento do território que visou a criação de um segundo centro da cidade, a estação Lyon La Part-Dieu é a principal estação de Lyon. Actualmente, encontra-se localizada no principal centro comercial, administrativo e de negócios conhecido por “Quartier de la Part-Dieu”. A estação fica a cerca de 1,8 km do centro histórico da cidade.
- Esta estação oferece serviços de Alta Velocidade, longa distância e, também, regionais (TER). Para além disso, a estação dispõe de serviços internacionais directos para Genebra (Suíça), Bruxelas (Bélgica) e Irun (Espanha).
- A estação é servida por autocarros urbanos e interurbanos, metropolitano e *tramway*, comumente designado de eléctrico.
- No interior da estação existe um grande espaço comercial com espaços de restauração, serviços bancários, pronto-a-vestir, sapatarias, perfumarias, entre outros. Há ainda outros serviços direccionados ao cliente como serviços de bagagem, correios e polícia. Paralelamente, é possível encontrar algumas empresas de aluguer de automóveis, entre outro tipo de serviços. Nos arredores da estação existem vários hotéis de cadeias hoteleiras nacionais e internacionais, assim como alguns pontos de interesse turístico.

Mapa de localização da Estação de Lyon La Part-Dieu



- A Estação Lyon Part-Dieu
- B Centro da Cidade (Praça da República)

Análise multi-dimensional da Estação de Lyon La Part-Dieu



Fonte: SNCF; Gares en Mouvement; Google Maps; Análise: Deloitte

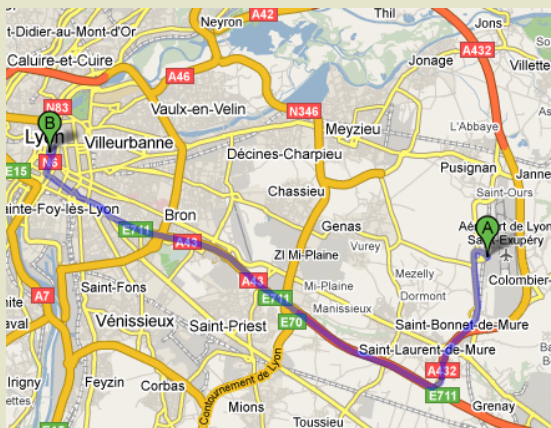
Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Análise das principais plataformas intermodais – Linha Paris-Marseille (cont.)

Estação de Lyon Saint-Exupéry

- Inaugurada em 1994, a Gare de Lyon Saint-Exupéry foi construída com o propósito de servir o aeroporto de Lyon, reforçando a intermodalidade entre a rede ferroviária e o transporte aéreo, ficando por esse motivo situada a aproximadamente 28 km do centro da Cidade de Lyon.
- Esta gare acolhe unicamente serviços ferroviários de Alta Velocidade estabelecendo a ligação com Paris, Lyon, Grenoble, entre outras cidades francesas servidas pela rede de Alta Velocidade ferroviária. Paralelamente, garante a ligação ferroviária a Milão, em Itália. A intermodalidade com o transporte rodoviário é feita através de linhas de autocarros ou, em alternativa, através do aluguer de viaturas automóveis. Prevê-se que em 2010, esteja também assegurada uma ligação via *tramway* (eléctrico) à cidade de Lyon.
- Decorrente da proximidade e da integração com o aeroporto, esta estação não dispõe de uma grande variedade de serviços, no entanto, existe um parque de estacionamento no exterior, para além de um serviço de perdidos e achados e também um posto da polícia.

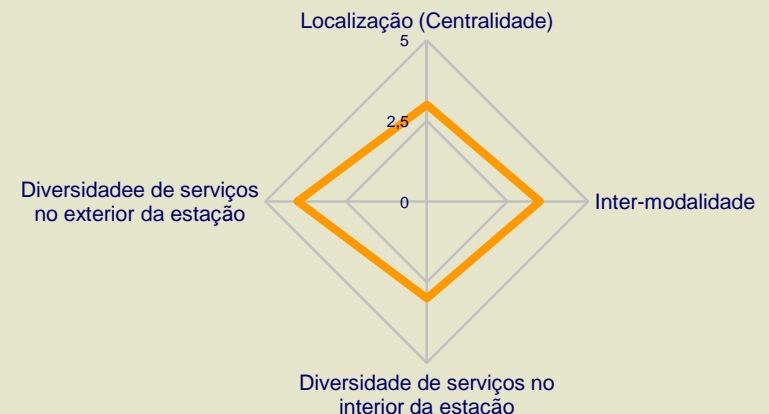
Mapa de localização da Estação de Lyon Saint-Exupéry



- A Estação de Lyon Saint-Exupéry
- B Centro da Cidade (Praça da República)

Fonte: SNCF; Gares en Mouvement; Google Maps; Análise: Deloitte

Análise multi-dimensional da Estação Lyon Saint-Exupéry



Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Análise das principais plataformas intermodais – Linha Paris-Marseille (cont.)

Estação de Marseille Saint-Charles

- A Gare de Marseille Saint-Charles é a principal estação de Marselha. Situada num pequeno planalto, encontra-se ligada ao centro da cidade, entre outros, por uma grande escadaria com o mesmo nome da estação.
- Para além da Alta Velocidade, esta estação oferece vários serviços ferroviários, nomeadamente o serviço Corail e o regional (TER), entre outros.
- A estação é servida por autocarros urbanos e interurbanos e metropolitano. A ligação ao Aeroporto de Marseille é assegurada através de navettes. A estação tem ainda de serviço de *parking* para quem se desloque em viatura própria, serviço de aluguer de viaturas e de táxis.
- No interior da estação existe um amplo espaço comercial com cafetarias, restaurantes, farmácia, comércio a retalho e serviços de bagagem, perdidos e achados, correios e polícia.
- Nos arredores da estação é possível encontrar hotéis de várias cadeias hoteleiras nacionais e internacionais.

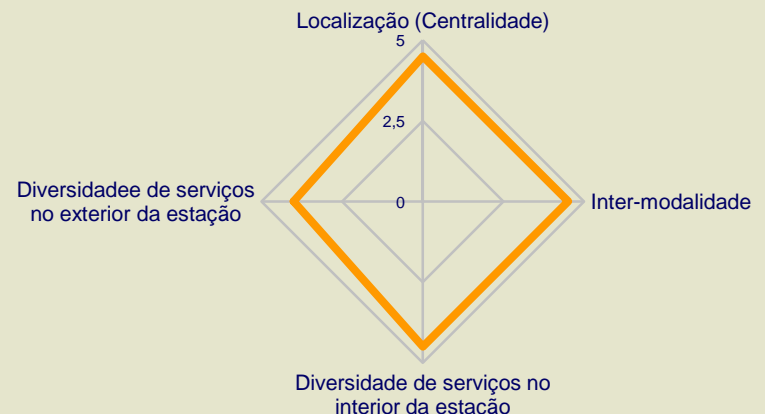
Mapa de localização da Estação de Marseille Saint-Charles



- A Estação Saint-Charles
- B Centro da Cidade (Palácio da Bolsa)

Fonte: SNCF; Gares en Mouvement; Google Maps; Análise: Deloitte

Análise multi-dimensional da Estação de Marseille Saint-Charles

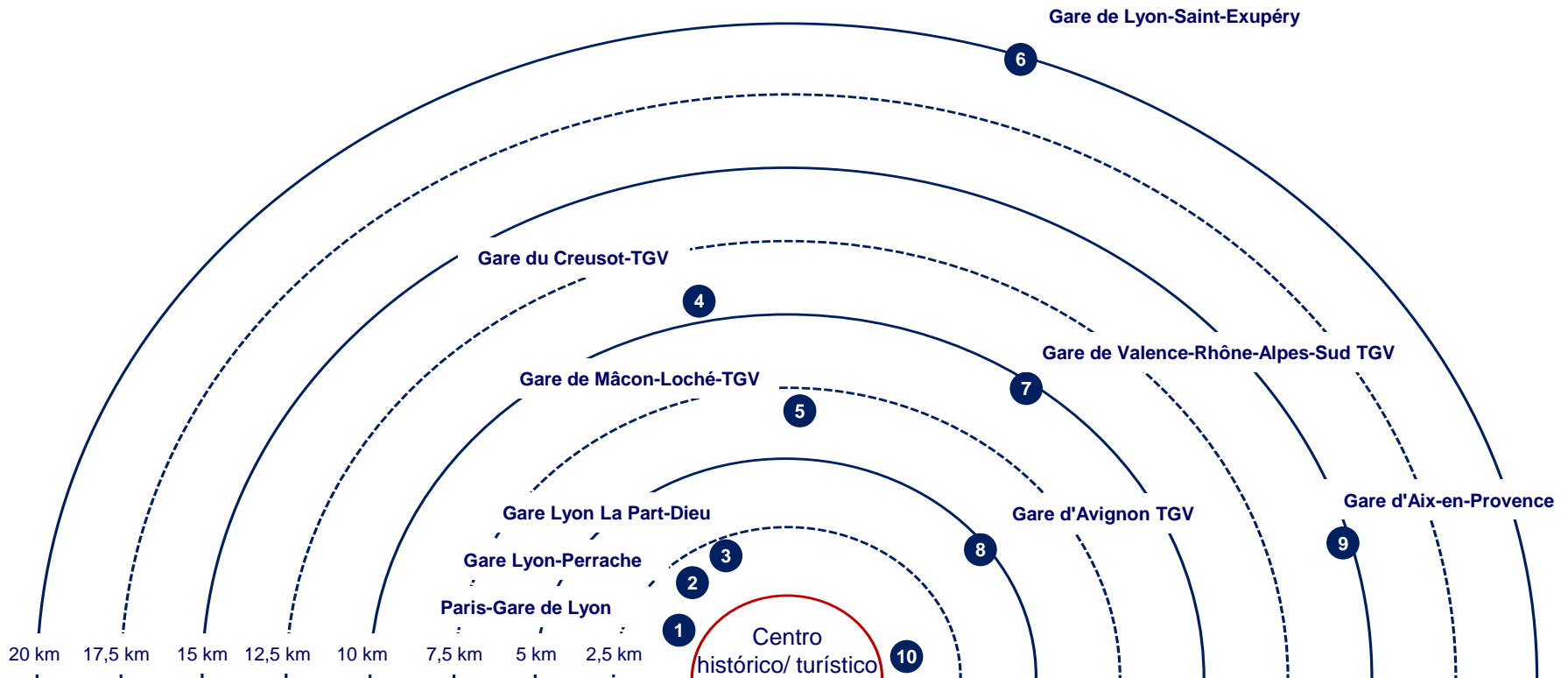


Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Análise das principais plataformas intermodais – Linha Paris-Marseille (cont.)

Localização das estações

- Ao longo da linha de Alta Velocidade Paris-Marseille há estações que se situam no centro das cidades mas há, igualmente, estações que se situam nos arredores das cidades, de forma a servir não só os centros urbanos mas também a região como um todo.



Fonte: SNCF; Gares en Mouvement; Google Maps; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Perfil do utilizador da rede de Alta Velocidade

- O perfil do utilizador da linha Paris-Marselha é idêntico ao do utilizador genérico da rede. No entanto, a representatividade dos turistas nesta linha é superior à das restantes devido ao carácter predominantemente turístico de Marselha, situada na Côte d'Azur.

Perfil do utilizador do serviço de Alta Velocidade ferroviária em França (2006)



Utilizador TGV



Fonte: Imprensa Diversa; AT Kearney; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Perfil do utilizador da rede de Alta Velocidade (cont.)

- A SNCF desenvolve regularmente inquéritos de satisfação aos seus clientes. Normalmente estes são convidados a responder a um questionário a bordo enquanto desfrutam da sua viagem num dos comboios da operadora ferroviária. No entanto, poderão existir algumas situações onde os inquéritos são desenvolvidos em estações enquanto o utilizador aguarda pelo seu comboio.
- Regra geral, os inquéritos são realizados a cerca de 20.000 indivíduos, reflectindo os vários tipos de programas de fidelização da SNCF, nomeadamente no que se refere ao grau de satisfação face ao serviço prestado. Os inquéritos são compostos por 45 indicadores, os quais podem ser agrupados em 4 categorias:
 - Pré-embarque (informações, atendimento, etc.).
 - Estações (acesso, acolhimento, conforto, limpeza, etc.),
 - Comboios (conforto, limpeza, segurança, etc.); e
 - Pontualidade;
- Em 2008, cerca de 80% dos utilizadores do TGV demonstraram-se satisfeitos com o serviço prestado pela operadora francesa bem como com a relação preço/ qualidade.

Grau de satisfação do utilizador dos serviços de Alta Velocidade da SNCF (2006-2008)

Indicadores de satisfação		
TGV (global) ¹		80%
Relação preço/ qualidade ¹		80%
Produtos TGV	Programa GrandVoyageurs ²	83%
	Serviço idTGV ¹	92%
	Produto TGVair ²	92%
	Tarifa TGV Pro ¹	90%
	Promoção Prem's Weekend ³	90%
	Voyages-SNCF.com ²	75%

¹ Valor para o ano de 2008.

² Valor para o ano de 2006.

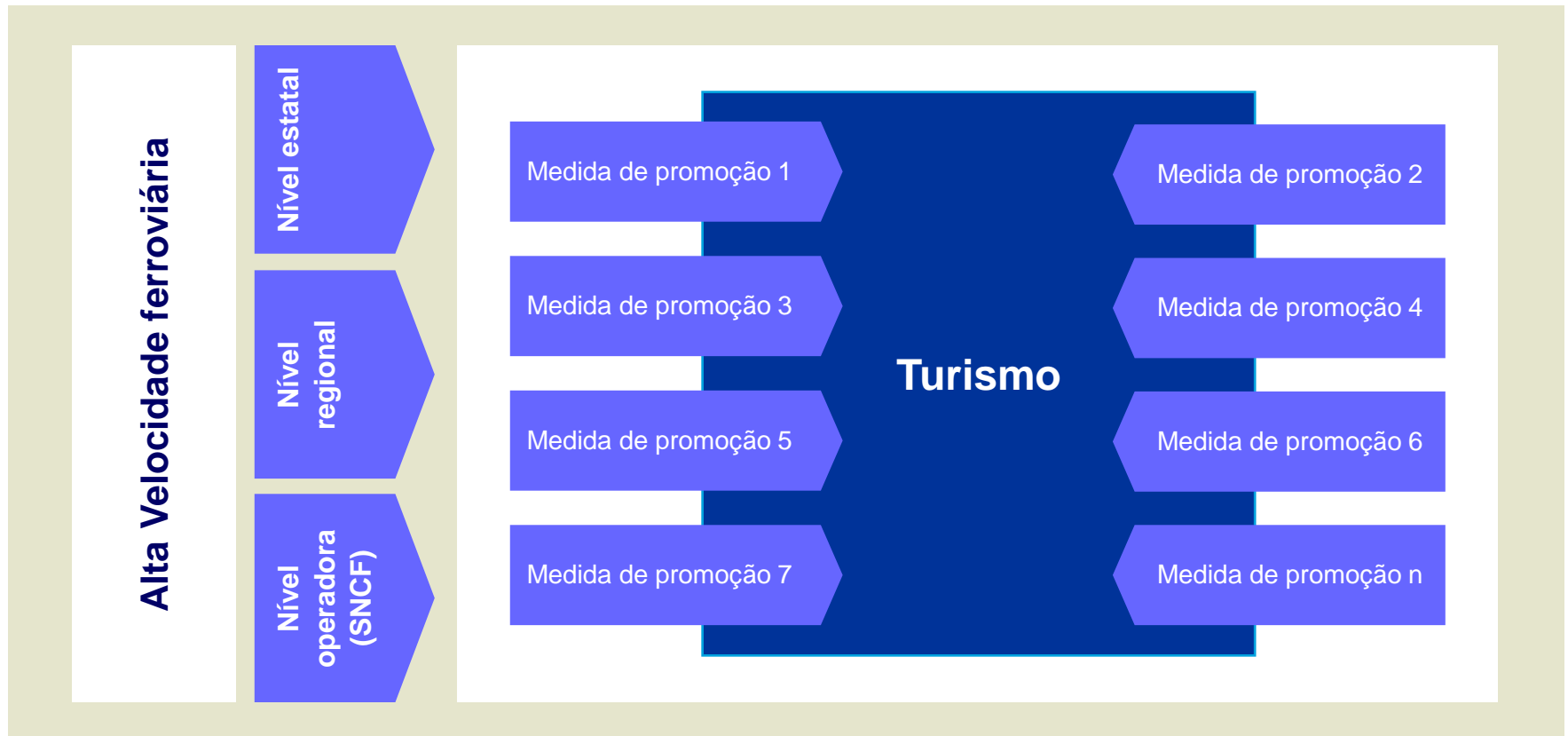
³ Valor para o ano de 2007.

Fonte: Direction des Affaires Stratégiques et Techniques; SNCF; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Medidas de promoção orientadas para o turismo

- Em seguida apresenta-se uma análise às políticas promocionais relacionadas com a Alta Velocidade ferroviária que têm vindo a ser adoptadas em França pelas diferentes entidades públicas e privadas, de forma a potenciar não só a utilização deste novo modo de transporte, mas também a actividade turística em todo o território francês.
- Procurou-se identificar políticas promocionais desenvolvidas e implementadas a um nível estatal, a um nível regional e também ao nível da entidade responsável pela operação da Alta Velocidade ferroviária em França, a SNCF.



Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível estatal

Promoção da Alta Velocidade nos mercados asiático e sul americano

- De forma a reforçar a imagem da Europa nos mercados mais longínquos, a Maison de la France, entidade responsável pelo turismo em França, levou a cabo várias acções bilaterais na Ásia e América do Sul com outros gabinetes nacionais de turismo, nomeadamente, com o Gabinete do Turismo Alemão para a promoção do TGV Est nos mercados chinês e brasileiro.

Campanhas de comunicação direccionadas para o Turismo de Negócios

- No âmbito da estratégia de marketing “La Stratégie Marketing 2005-2010”, a Maison de la France apresentou, em Fevereiro de 2008, uma nova campanha internacional de promoção do Turismo de Negócios sob o tema “Surprendre chaque jour en France”.
- A campanha visa promover uma imagem mais dinâmica do turismo de negócios em França realçando a facilidade de deslocação entre as principais cidades francesas (destacando os 11 aeroportos internacionais e as 250 estações de TGV), a qualidade e diversidade de infra-estruturas hoteleiras e a oferta disponível em termos de pontos de interesse turístico, actividades de lazer, gastronomia, entre outros.
- Esta campanha destinava-se aos principais mercados emissores de Turismo de Negócios em França, nomeadamente, ao Reino Unido, Alemanha, Bélgica e América do Norte, bem como, a mercados emergentes (China) e a sete mercados secundários, designadamente, Itália, Espanha, Holanda, Suíça, Áustria, Canadá e Índia.

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível regional

Promoção de um produto turístico regional através do serviço de Alta Velocidade ferroviário

- O Comité Departamental de Turismo de La Marne, na região de Champagne, lançou uma nova estratégia orientada para o Turismo de Saúde e Bem-estar, associada à entrada em funcionamento da Alta Velocidade na região. Neste contexto, a marca Marnothérapie é utilizada como âncora desta campanha que promove um tratamento típico daquela região.
- Os praticantes desta terapia recebem um cartão gratuito que oferece várias vantagens para o utilizador que quiser descobrir melhor a região de Champagne.

Articulação entre o transporte ferroviário de Alta Velocidade e o Aeroporto de Lyon

- A RFF, a SNCF, a Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon e o Estado francês uniram-se para assegurar a intermodalidade entre a Alta Velocidade e o transporte aéreo a curto prazo, ligando os pólos urbanos e turísticos ao aeroporto através da rede de Alta Velocidade.

Promoção da Alta Velocidade como modo de transporte de lazer

- Desde Junho de 2007, que a SNCF realiza seis viagens de ida e volta na linha TGV Est Européen, entre Mulhouse e Paris, sem necessidade de transbordo, como forma de promover as visitas turísticas a estas cidades.

Fonte: Maison de La France; Lyon Tourisme; Tourisme de Champagne; Entidades turísticas regionais; SNCF; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível da entidade gestora da operação (SNCF)

Diversificação da oferta de serviços

- O iDTGV é um serviço lançado pela SNCF que cria ambientes diferentes dentro do mesmo comboio, sendo as carruagens caracterizadas pelo:
 - iDZEN para quem pretende uma viagem descansada e silenciosa; ou,
 - iDZAP onde existe animação, jogos, aluguer de consolas de jogos, livros e dvd's.
- Estes comboios circulam entre as cidades de Paris, Marselha, Nîmes, Montpellier, Perpignan, Bordeaux, Toulouse, Avignon, Aix en Provence, Toulon, Saint Raphaël, Cannes, Nice, Bayonne, Biarritz, Saint Jean de Luz, Hendaye, Strasbourg, Mulhouse, Lyon e Nantes.
- Paralelamente, a SNCF oferece um conjunto de serviços, designados de Serviços TGV+, os quais pretendem estimular a utilização do transporte ferroviário de Alta Velocidade, bem como, a experiência dos seus clientes:
 - Cedência de descontos até 25% no aluguer de viatura;
 - Disponibilização de um motor de busca no website, o qual, após a inserção da praia de destino, indica qual o serviço ferroviário de Alta Velocidade a utilizar, horários e a compatibilidade com os restantes modos de transporte;
 - Possibilidade de reserva do serviço de Alta Velocidade e de um serviço rodoviário complementar (autocarro), sem taxas de reserva, para turistas de esqui;
 - Possibilidade de reserva do serviço de Alta Velocidade de e para o Aeroporto Charles de Gaulle, em combinação com o transporte aéreo. O passageiro obtém um bilhete único que facilita o processo de embarque e desembarque em ambos os modos de transporte; e,
 - Parceria com o grupo hoteleiro Accor, oferecendo inúmeras vantagens na compra conjunta de um bilhete de Alta Velocidade e da reserva de um quarto numa das unidades do grupo.

Fonte: SCNF; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível da entidade gestora da operação (SNCF) (cont.)

Promoção de viagens de Alta Velocidade em determinados períodos do ano

- A SNCF desenvolveu uma série de parcerias com as diferentes cidades servidas pela rede de Alta Velocidade com o objectivo de promover a deslocação em determinados épocas do ano, nomeadamente em períodos festivos, como por exemplo:
 - Festival des Lumières (Lyon); e,
 - Festival Off d'Avignon.

Promoção do serviço de Alta Velocidade como modo de transporte associado a actividades de lazer

- Cedência de descontos de 25% nas viagens em Alta Velocidade para assistir a espectáculos em Paris e de 25% a 30% no bilhete do espectáculo.
- A SNCF celebrou uma parceria com a Disneyland Paris e com a AVIS com o objectivo de estimular as viagens em Alta Velocidade a este parque temático. Para o efeito, garante descontos de 60% em bilhetes de crianças e o acesso a tarifas preferenciais em alguns serviços de bagagens e aluguer de automóveis.

Pacotes turísticos para viagens ao fim-de-semana

- A SNCF desenvolveu um pacote turístico, o TGV PREM'S Weekend, com o objectivo de estimular as viagens de curta duração, nomeadamente, ao fim-de-semana. Este contempla:
 - Tarifas acessíveis para o último comboio de 6ª feira e último comboio de domingo com destino às várias cidades servidas pela Alta Velocidade (Nantes, Rennes, Strasbourg, Grenoble, Marseille, Aix en Provence, Avignon, Nîmes ou Valence); e,
 - Descontos para grupos de 4 pessoas (que apenas pagam 3 bilhetes), como incentivo à realização de viagens em família e/ ou com amigos.

Fonte: SCNF; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Caracterização da rede de AV ferroviária em França

Medidas de promoção orientadas para o turismo – Nível da entidade gestora da operação (SNCF) (cont.)

Lançamento de tarifas especiais para o segmento *corporate*

- De forma a tirar partido do crescimento do Turismo de Negócios em França, a SNCF lançou, no ano de 2007, uma gama de tarifas para o segmento *corporate*, especificamente concebidas para as necessidades destes turistas. Entre essas tarifas encontra-se a TGV Pro, para a qual foi disponibilizado um canal de venda próprio, sem intermediários.

Criação de pacotes especiais de viagens

- A SNCF desenvolveu uma gama de pacotes de viagens especiais, designadamente, France rail pass, France rail n' Drive (viagens de comboio em primeira classe e aluguer de viatura) e o Combo-Country (França e Itália ou França e Espanha), com o objectivo de promover as deslocações turísticas na sua rede de Alta Velocidade.

Fonte: SCNF; Imprensa diversa; Análise: Deloitte

Índice

1.	Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
	I. Breve caracterização do sistema de transportes	
	II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
	III. Caracterização do sector turístico em França	
	• Oferta	
	• Procura	
	• Análise à contribuição do turismo para a economia	
	• Análise aos potenciais impactes da introdução da Alta Velocidade ferroviária no sector turístico (Paris, Lyon e Marselha)	
	IV. <i>Key findings</i>	
4.	Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172 247
5.	Recomendações estratégicas	

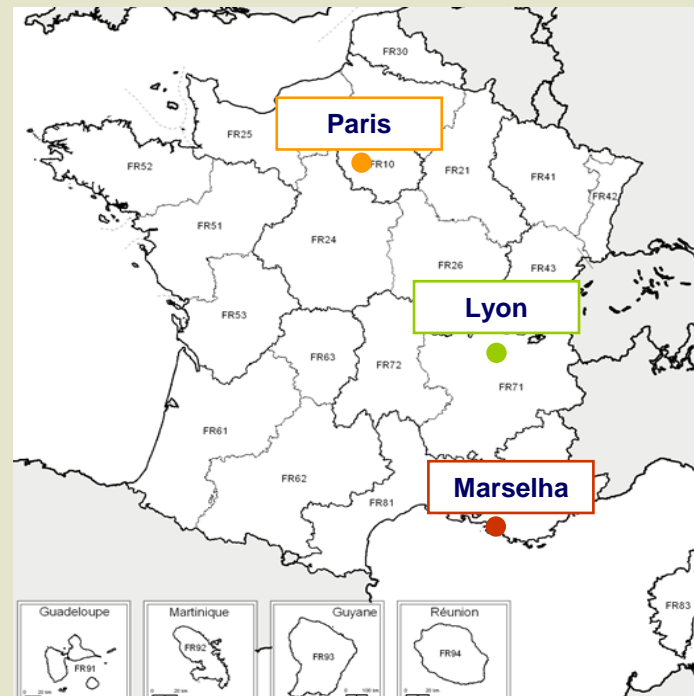
Caracterização do sector turístico em França

Enquadramento

Enquadramento

- A análise desenvolvida neste capítulo, em particular à oferta e à procura turística, centra-se nas regiões NUTS III que integram as cidades extremo da linha de Alta Velocidade em análise, designadamente, Paris-Lyon-Marseille.
- Neste contexto, as regiões NUTS III analisadas são Paris, Rhône e Bouches-du-Rhône.
- Mais uma vez, a análise às regiões NUTS III justifica-se pelo facto dos efeitos da Alta Velocidade não se circunscreverem apenas às cidades onde se encontram as estações, estendendo-se pelo território que as integram.

Localização das NUTS II e NUTS III analisadas em França



NUTS II	NUTS III	Município
Île de France	Paris	Paris
Rhône-Alpes	Rhône	Lyon
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bouches-du-Rhône	Marselha

Fonte: Eurostat; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Apresentação dos principais produtos turísticos de França

- França dispõe de uma variedade de produtos turísticos, de onde se destacam o Golfe, a Gastronomia e Vinho, o MICE/ Turismo de Negócios, a Saúde e Bem-estar, o Sol e Mar, o *Touring* Cultural e de Cidade, o Turismo de Montanha e o Turismo de Natureza.

Principais produtos turísticos de França



Golfe



Gastronomia e Vinhos



MICE/ Turismo de Negócios



Saúde e Bem-estar



Sol e Mar



Touring Cultural e de Cidade



Turismo de Montanha



Turismo de Natureza

Fonte: Maison de la France; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Principais produtos turísticos de França

- Os produtos turísticos apresentam graus de desenvolvimento diferentes de região para região, sendo que na região de Île-de-France destaca-se o *Touring Cultural e de Cidade* e o MICE.
- Por sua vez, o Sol & Mar e o Golfe são os principais produtos de Provence-Alpes-Côte d'Azur, enquanto que em Rhône-Alpes, o Turismo de Montanha e a Gastronomia e Vinhos são os produtos que apresentam um grau de desenvolvimento mais avançado.

Principais produtos turísticos por região

Produtos turísticos	Île-de-France	Rhône-Alpes	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Golfe	✓	✓	✓
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	
MICE	✓	✓	✓
Saúde e Bem-estar	✓	✓	✓
Sol & Mar			✓
<i>Touring Cultural e de Cidade</i>	✓	✓	✓
Turismo de Montanha		✓	✓
Turismo de Natureza		✓	✓

Fonte: Maison de la France; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Número de estabelecimentos hoteleiros

- No período compreendido entre 2000 e 2008, o número de estabelecimentos hoteleiros em França registou um decréscimo de 1.138 unidades, passando de 18.563 estabelecimentos em 2000 para 17.425 estabelecimentos em 2008. Esta evolução correspondeu a uma taxa de crescimento média anual de -0,8%.
- No que se refere à região de Paris, considerando o mesmo período, a tendência verificada foi a oposta, ou seja, o número de estabelecimentos hoteleiros evoluiu de uma forma positiva (TCMA de 0,5%). Em 2008, os 1.482 estabelecimentos existentes em Paris representavam 8,5% da oferta hoteleira francesa.
- Contrariamente, entre 2000 e 2008, o número de estabelecimentos hoteleiros nas regiões de Rhône (TCMA de -0,9%) e de Bouches-du-Rhône (TCMA de -0,2%) seguiram a tendência decrescente verificada a nível nacional, destacando-se Rhône pelo facto de ter registado uma redução média anual da oferta hoteleira mais acentuada do que a média nacional. Em 2008, a região de Rhône dispunha de 259 estabelecimentos hoteleiros, enquanto que a oferta de Bouches-du-Rhône era composta por 424 estabelecimentos hoteleiros.

Evolução do número de estabelecimentos hoteleiros

(2000-2008)

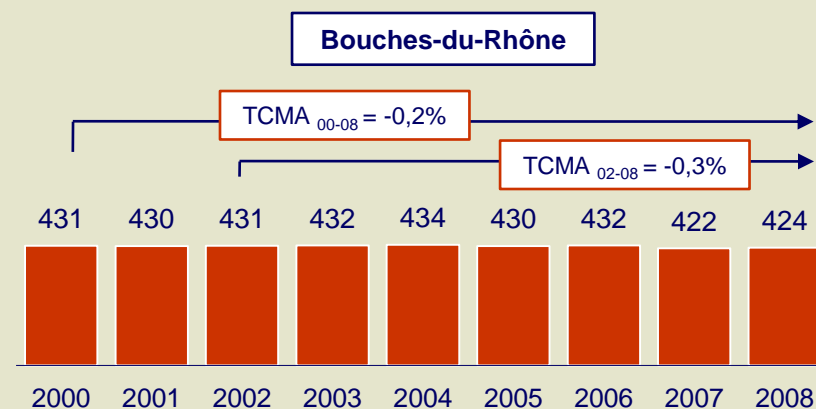
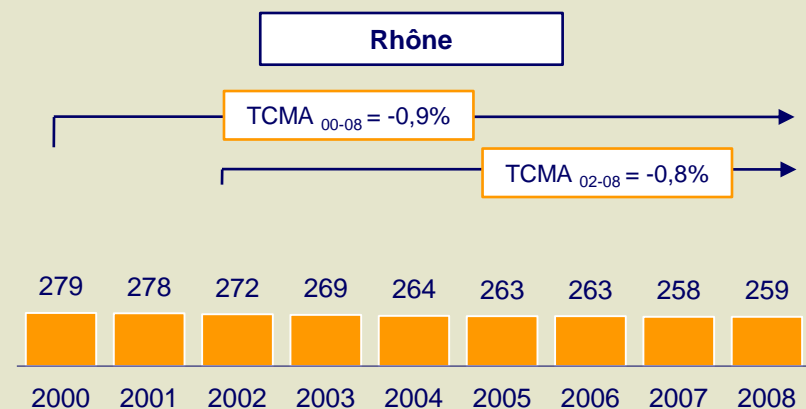
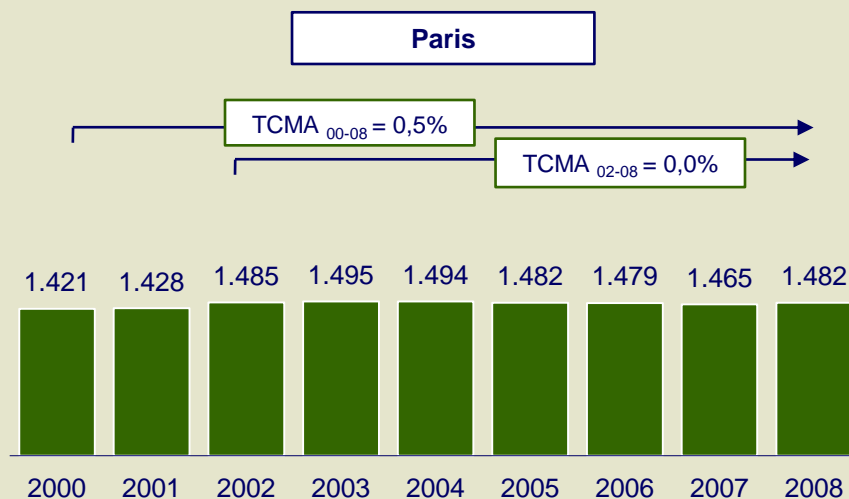
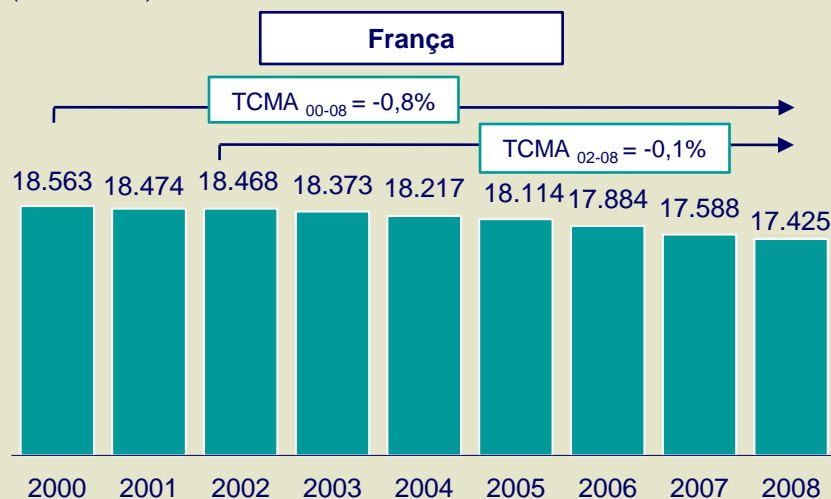
Ano	França	Δ	Paris	Δ	Rhône	Δ	Bouches-du-Rhône	Δ
2000	18.563	-	1.421	-	279	-	431	-
2001	18.474	-0,5%	1.428	0,5%	278	-0,4%	430	-0,2%
2002	18.468	0,0%	1.485	4,0%	272	-2,2%	431	0,2%
2003	18.373	-0,5%	1.495	0,7%	269	-1,1%	432	0,2%
2004	18.217	-0,8%	1.494	-0,1%	264	-1,9%	434	0,5%
2005	18.114	-0,6%	1.482	-0,8%	263	-0,4%	430	-0,9%
2006	17.884	-1,3%	1.479	-0,2%	263	0,0%	432	0,5%
2007	17.588	-1,7%	1.465	-0,9%	258	-1,9%	422	-2,3%
2008	17.425	-0,9%	1.482	1,2%	259	0,4%	424	0,5%
TCMA (00-08)	-0,8%	-	0,5%	-	-0,9%	-	-0,2%	-
TCMA (02-08)	-1,0%	-	0,0%	-	-0,8%	-	-0,3%	-

Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Evolução do número de estabelecimentos hoteleiros
(2000-2008)



Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros

- A capacidade de alojamento em França, expressa pelo número de quartos, tem vindo a registar uma evolução positiva, tendo apresentado um acréscimo de 15.661 quartos, de 583.578 em 2000 para 599.239 em 2008 (TCMA de 0,3%). Tal como referido anteriormente, o número de estabelecimentos hoteleiros tem vindo a diminuir, pelo que é possível concluir que o aumento do número de quartos se deveu a um aumento da capacidade de alojamento das unidades hoteleiras (em termos médios, 31,4 quartos por estabelecimento em 2000 e 34,4 quartos por estabelecimento em 2008).
- Em 2008, Paris reunia 13,0% da capacidade de alojamento francesa (78.165 quartos). Face ao ano 2000, a capital francesa aumentou a sua capacidade de alojamento em 6.002 quartos, destacando-se o acréscimo registado de 2001 para 2002 (3,4%).
- No horizonte temporal de 2000 a 2008, a região de Rhône foi a que registou o maior crescimento médio anual da capacidade de alojamento (TCMA de 1,1%), sendo que, em 2008, esta dispunha de 13.670 quartos (2,3% da oferta hoteleira francesa).
- Por último, em 2008, existiam 15.271 quartos na região de Bouches-du-Rhône (2,5% do total nacional), o que representa uma taxa de crescimento média anual de 0,7% face a 2000, ano em que a capacidade de alojamento da região era de 14.423 quartos.

Evolução da capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros

(2000-2008; número de quartos)

Ano	França	Δ	Paris	Δ	Rhône	Δ	Bouches-du-Rhône	Δ
2000	583.578	-	72.163	-	12.548	-	14.423	-
2001	589.174	1,0%	73.310	1,6%	13.050	4,0%	14.622	1,4%
2002	600.492	1,9%	75.829	3,4%	13.096	0,4%	14.610	-0,1%
2003	603.619	0,5%	76.766	1,2%	12.992	-0,8%	14.543	-0,5%
2004	603.279	-0,1%	77.013	0,3%	12.916	-0,6%	14.459	-0,6%
2005	604.235	0,2%	77.716	0,9%	13.076	1,2%	14.705	1,7%
2006	601.908	-0,4%	77.609	-0,1%	13.208	1,0%	15.204	3,4%
2007	598.176	-0,6%	77.262	-0,4%	13.283	0,6%	14.861	-2,3%
2008	599.239	0,2%	78.165	1,2%	13.670	2,9%	15.271	2,8%
TCMA (00-08)	0,3%	-	1,0%	-	1,1%	-	0,7%	-
TCMA (02-08)	0,0%	-	0,5%	-	0,7%	-	0,7%	-

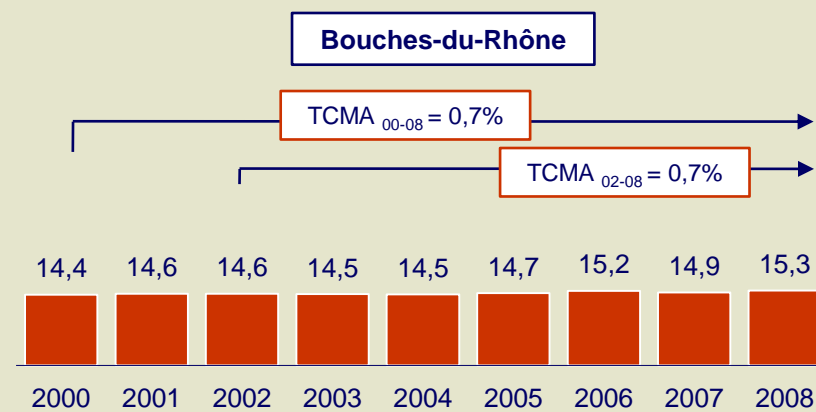
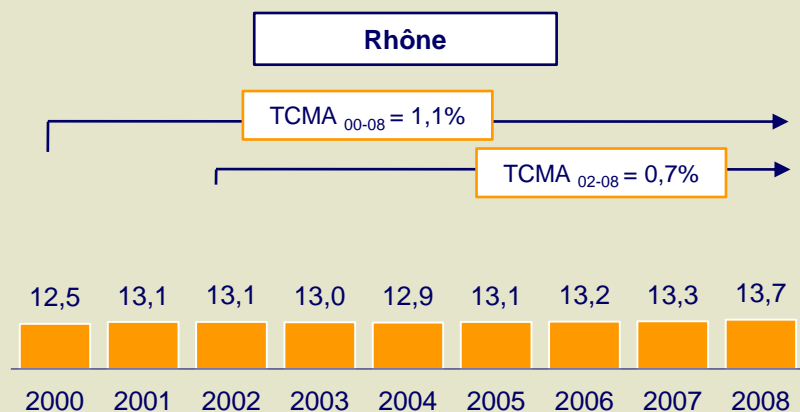
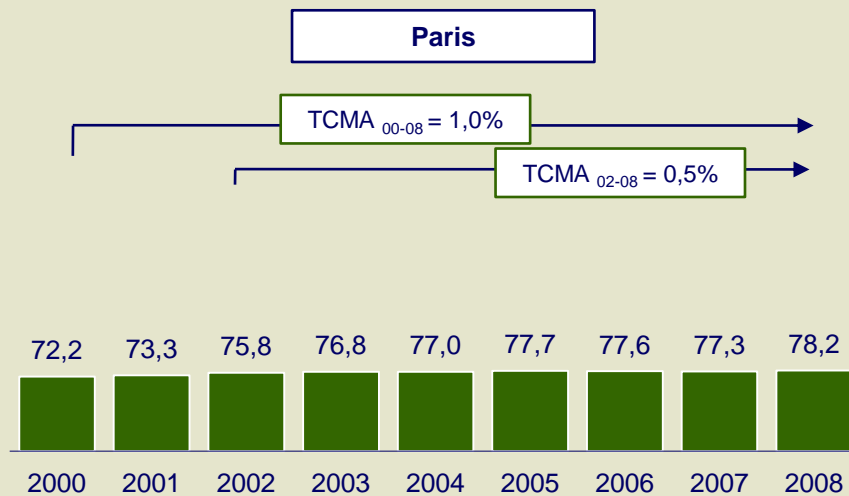
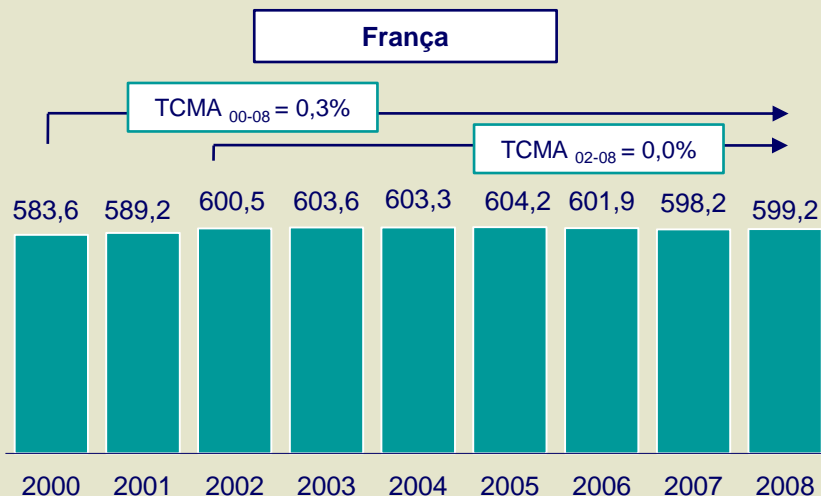
Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Evolução da capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros

(2000-2008; milhares de quartos)



Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Enquadramento do sector da imobiliária turística em França

- França tem sido um dos países com um dos mercados residenciais mais dinâmicos da Europa, caracterizado por subidas significativas de preços desde 1998.
- Segundo a agência imobiliária ERA, em 2005, o parque residencial francês era constituído por cerca de 30,9 milhões de habitações, valor que supera em 1% o registo do ano anterior. O mercado da imobiliária turística engloba 3,1 milhões de habitações, representando, aproximadamente, 10% do total do mercado.
- Em França, a oferta de segundas residências no contexto rural é substancialmente superior à espanhola e italiana, sendo o principal cliente/ investidor o cidadão britânico.
- Nos últimos anos, tem-se verificado um aumento da procura por segundas residências na costa francesa atlântica e mediterrânica.
- O índice de urbanização da costa atlântica é mais limitado e a qualidade da construção é, habitualmente, superior. No entanto, os preços e a procura pela costa sul são substancialmente superiores.
- Segundo a Federação Nacional dos Agentes Imobiliários de França, em 2006, o preço médio por metro quadrado de um apartamento em Saint Malo, na região Bretanha, era de 2.989 euros, enquanto que em Cannes, Côte D'Azur, o mesmo apartamento tinha um preço médio por metro quadrado de 4.260 euros. Estas diferenças mantêm-se na oferta imobiliária de vivendas. Enquanto uma vivenda em Saint Malo tinha um valor médio de comercialização por metro quadrado de 2.526 euros, a mesma moradia em Cannes superava os 4.000 euros por metro quadrado.
- Os principais investidores em imobiliária turística francesa são os próprios franceses, apesar de os estrangeiros que compram segundas residências neste país assumirem uma representatividade cada vez maior. Neste contexto, destacam-se os cidadãos britânicos que apresentam uma preferência pelas habitações localizadas na costa atlântica. Nos últimos anos, este mercado emissor representou cerca de 60% das aquisições de mercados estrangeiros.
- Recentemente, a Rússia tornou-se um importante mercado emissor para França, concentrando as suas aquisições no Sudeste do território.
- O sector imobiliário em França conta com o apoio estatal, estimando-se que cerca de 40% das novas aquisições recebam algum tipo de subsídio. Um exemplo das medidas tomadas pelo Estado francês para dinamizar este sector é a disponibilização de empréstimos onde os juros são subsidiados a compradores que efectuem a sua primeira aquisição.

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Enquadramento do sector da imobiliária turística em França (cont.)

- Uma das possíveis consequências deste tipo de medidas foi o aumento das aquisições cuja motivação é o arrendamento (*buy-to-let*), a qual impulsionou uma subida nos preços neste segmento, com consequências numa subida generalizada nos preços de outros segmentos do sector.
- Note-se, contudo que, tal como referido na análise ao sector da imobiliária turística em Portugal e Espanha, face à actual conjuntura económica e financeira internacional o panorama em que o sector francês da imobiliária turística se vinha a desenvolver foi consideravelmente afectado.

Caracterização do sector turístico em França

Análise da oferta

Ilustrativo

Impacte da AV no sector da imobiliária turística

- Tal como em Espanha, também em França é possível verificar que o litoral do país concentra a maior parte da oferta de segundas residências. Analogamente, embora se verifique que a actual rede de Alta Velocidade não serve a maior parte dos pólos de imobiliária residencial em França, é possível constatar que a rede de Alta Velocidade ferroviária projectada procurará servir essas regiões, ainda que não seja possível afirmar que a definição do futuro traçado tenha sido influenciada por essas valências.

Mapa de distribuição dos principais parques habitacionais de segundas residências em França



Legenda:

- Gares TGV
- Gares fora das cidades
- Gares dentro das cidades
- AV em operação ou construção
- ⋯ AV em projecto
- AV em melhoria
- 🏠 Principais pólos de imobiliária residencial

Fonte: INSEE; Análise: Deloitte

Índice

1.	Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
	I. Breve caracterização do sistema de transportes	
	II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
	III. Caracterização do sector turístico em França	
	• Oferta	
	• Procura	
	• Análise à contribuição do turismo para a economia	
	• Análise aos potenciais impactes da introdução da Alta Velocidade ferroviária no sector turístico (Paris, Lyon e Marselha)	
	IV. <i>Key findings</i>	
4.	Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5.	Recomendações estratégicas	247

Caracterização do sector turístico em França

Análise da procura

Número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros

- Entre 2000 e 2007, o número de hóspedes em estabelecimentos hoteleiros em França registou um crescimento médio anual de 0,9%, variando de 101,4 milhões em 2000 para 108,1 milhões em 2007, um crescimento absoluto de 6,7 milhões de hóspedes. No entanto, durante este período, embora se tenha observado um crescimento absoluto, é possível constatar alguma volatilidade neste indicador.
- Em Paris, seguindo a tendência verificada a nível nacional, o número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros, embora tenha aumentado, entre 2000 e 2007, em termos absolutos em cerca de 0,6 milhões, registou alguma volatilidade durante esse período.
- A região de Rhône, foi das regiões analisadas aquela que apresentou um ritmo de crescimento médio anual mais acentuado (TCMA de 2,5%), variando de 2,5 milhões em 2000 para 3,0 milhões em 2007. A região de Bouches-du-Rhône, foi a única que apresentou um ritmo de crescimento negativo (TCMA de -0,5%).
- Entre as regiões analisadas, verifica-se que Paris era a região mais representativa em termos nacionais, tendo registado, em 2007, 14,3% do número total de hóspedes registados nos estabelecimentos hoteleiros franceses.

Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros

(2000-2007; milhares)

Ano	França	Δ	Paris	Δ	Rhône	Δ	Bouches-du-Rhône	Δ
2000	101.386,7	-	14.815,4	-	2.530,6	-	3.041,0	-
2001	101.208,5	-0,2%	14.662,1	-1,0%	2.621,2	3,6%	3.090,3	1,6%
2002	101.345,8	0,1%	14.857,0	1,3%	2.590,5	-1,2%	2.891,3	-6,4%
2003	98.884,8	-2,4%	13.979,3	-5,9%	2.472,2	-4,6%	2.793,2	-3,4%
2004	100.915,8	2,1%	15.195,2	8,7%	2.447,9	-1,0%	2.688,2	-3,8%
2005	103.281,4	2,3%	15.388,2	1,3%	2.621,3	7,1%	2.776,0	3,3%
2006	105.233,5	1,9%	15.227,1	-1,0%	2.788,0	6,4%	2.788,0	0,4%
2007	108.144,2	2,8%	15.416,2	1,2%	3.010,2	8,0%	2.930,6	5,1%
TCMA (00-07)	0,9%	-	0,6%	-	2,5%	-	-0,5%	-
TCMA (02-07)	1,3%	-	0,7%	-	3,0%	-	0,3%	-

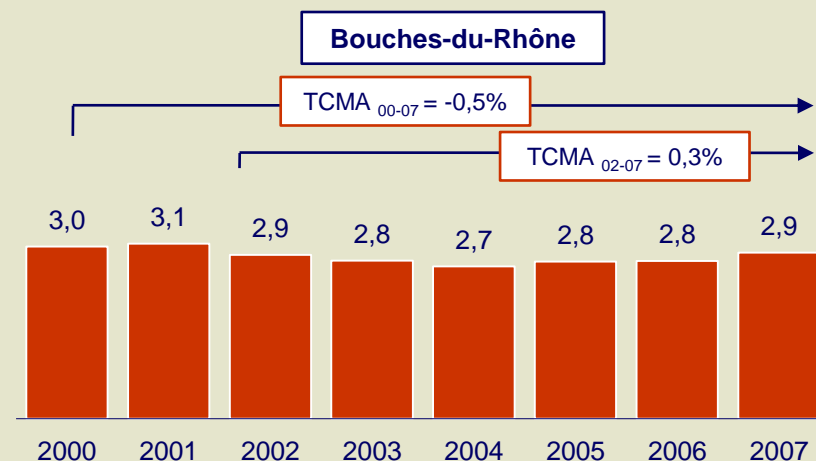
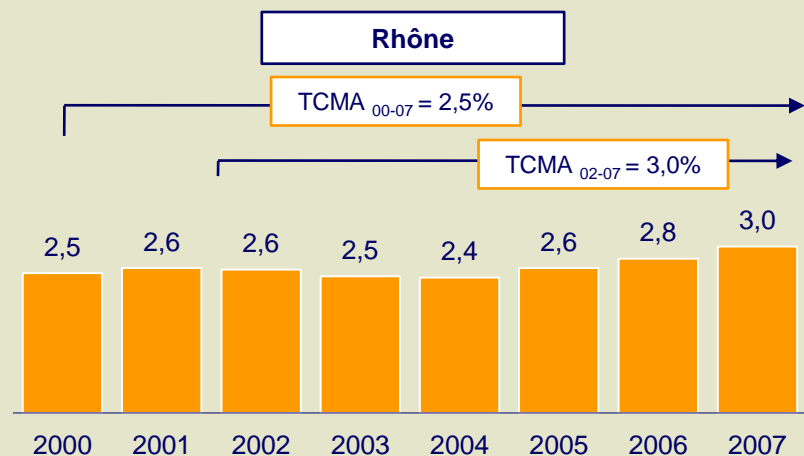
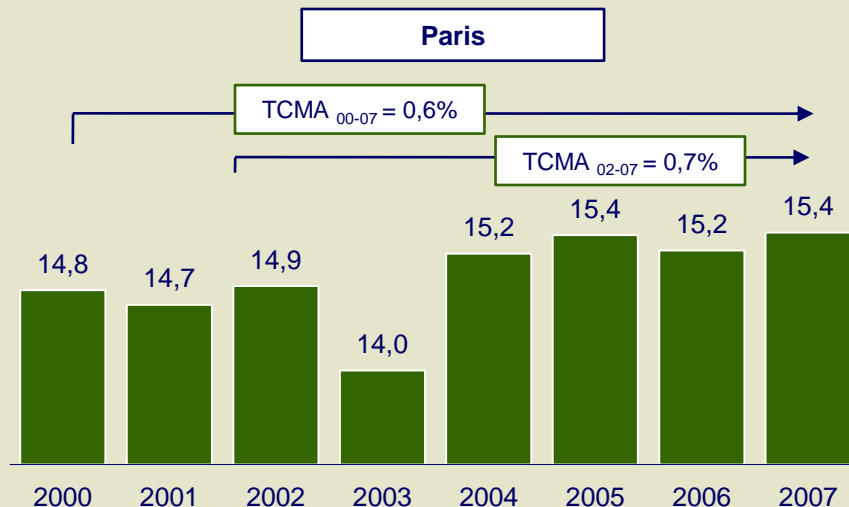
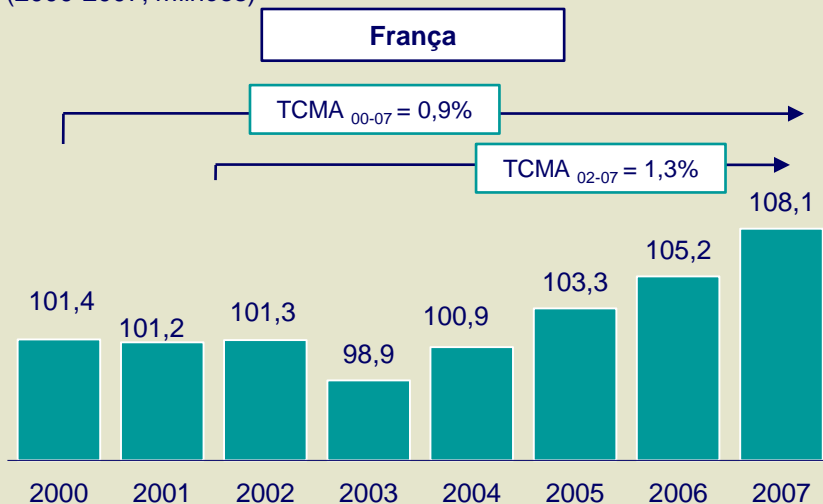
Nota: A partir de 2006 a metodologia de recolha de dados foi alterada.

Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da procura

Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros
(2000-2007; milhões)



Nota: A partir de 2006 a metodologia de recolha de dados foi alterada.

Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da procura

Número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros

- Entre 2000 e 2007, o número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros de França aumentou de forma moderada (TCMA de 0,6%), o que equivale a uma variação de 7,9 milhões de dormidas. A evolução registada durante este período foi caracterizada pela presença de alguma volatilidade, destacando-se uma quebra acentuada do número de dormidas entre 2002 e 2003.
- Durante o mesmo período, o número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros em Paris e Rhône também evoluiu positivamente, a um ritmo de crescimento médio anual de 0,9% e 2,3%, respectivamente. No entanto, em Bouches-du-Rhône, seguindo a tendência registada ao nível do número de hóspedes, o número de dormidas também diminuiu (TCMA de -0,5%).
- Em 2007, tal como nos restantes anos considerados, Paris foi, entre as regiões analisadas, aquela que mais contribuiu para o número total de dormidas registadas nos estabelecimentos hoteleiros de França (18,0%).
- Esta tendência recente de crescimento do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros franceses, em particular nas regiões de Paris e Rhône, contraria a tendência de redução verificada em algumas regiões francesas nos anos subsequentes à introdução da Alta Velocidade ferroviária.

Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros

(2000-2007; milhares)

Ano	França	Δ	Paris	Δ	Rhône	Δ	Bouches-du-Rhône	Δ
2000	191.073,4	-	33.546,7	-	3.816,5	-	5.721,7	-
2001	191.228,2	0,1%	32.988,3	-1,7%	3.936,6	3,1%	5.696,3	-0,4%
2002	192.056,3	0,4%	33.032,1	0,1%	3.947,7	0,3%	5.376,5	-5,6%
2003	184.859,4	-3,7%	30.875,2	-6,5%	3.864,5	-2,1%	5.038,6	-6,3%
2004	184.373,7	-0,3%	31.569,1	2,2%	3.812,1	-1,4%	4.949,3	-1,8%
2005	187.806,8	1,9%	33.643,5	6,6%	4.030,4	5,7%	5.080,7	2,7%
2006	191.925,2	2,2%	33.868,7	0,7%	4.086,9	1,4%	5.312,4	4,6%
2007	198.927,0	3,6%	35.709,3	5,4%	4.478,6	9,6%	5.508,5	3,7%
TCMA (00-07)	0,6%	-	0,9%	-	2,3%	-	-0,5%	-
TCMA (02-07)	0,7%	-	1,6%	-	2,6%	-	0,5%	-

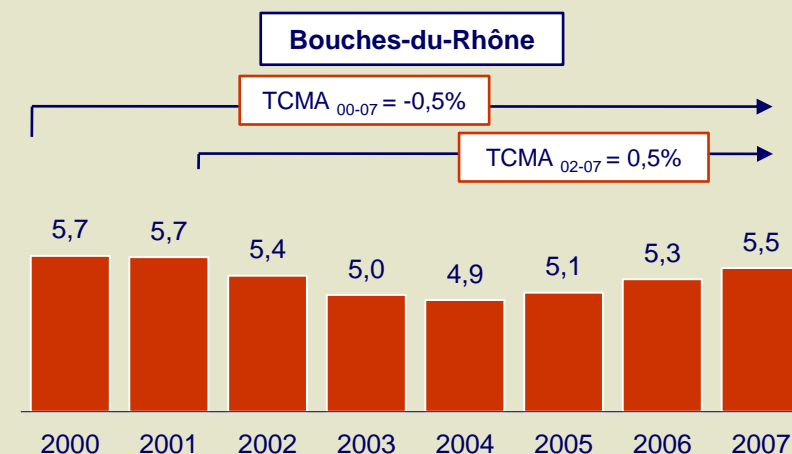
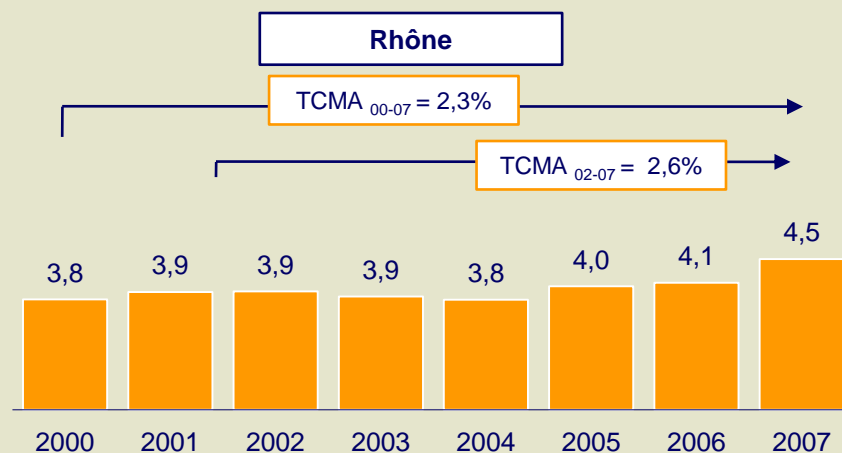
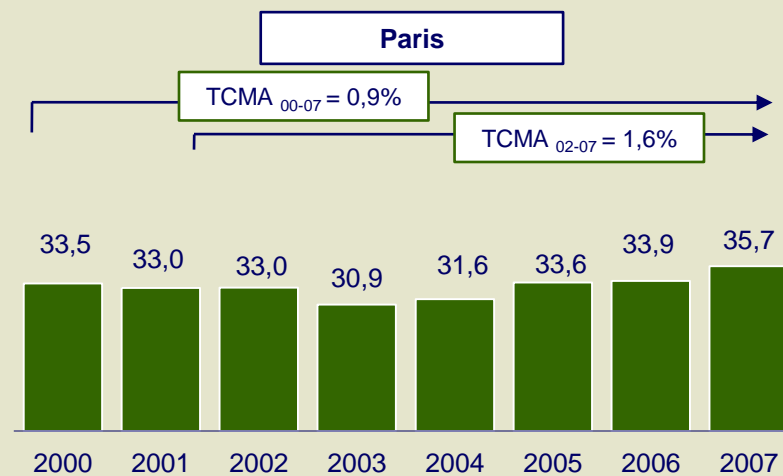
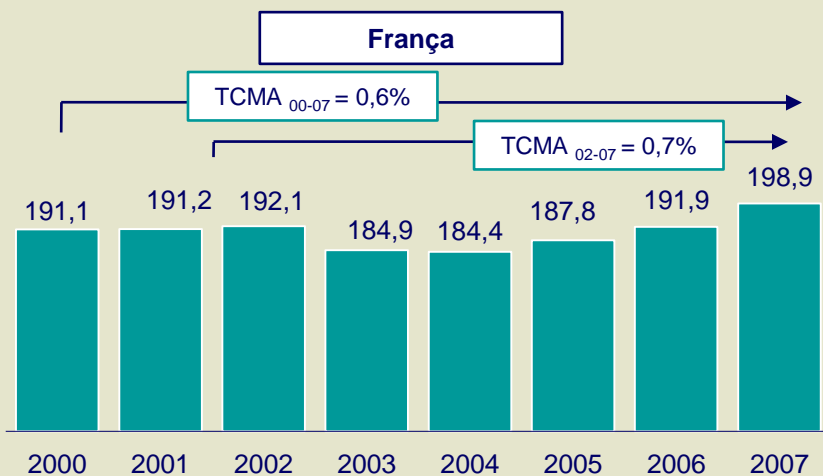
Nota: A partir de 2006 a metodologia de recolha de dados foi alterada.

Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da procura

Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros
(2000-2007; milhões)



Nota: A partir de 2006 a metodologia de recolha de dados foi alterada.

Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Análise da procura

Estada média nos estabelecimentos hoteleiros

- Relativamente à estada média nos estabelecimentos hoteleiros franceses, verifica-se que esta tem evoluído negativamente, ainda que de uma forma pouco significativa, na medida em que, em 2000, a média de noites era de 1,9, tendo, em 2007, diminuído para 1,8 noites. Esta tendência de decréscimo vai ao encontro da tendência observada em algumas regiões francesas após a introdução da Alta Velocidade ferroviária, não só devido à redução do tempo médio de viagem mas também ao aumento da frequência de viagens.
- Embora a estada média nos estabelecimentos hoteleiros de Paris tenha registado o mesmo valor em 2000 e 2007, constata-se que durante este período esta apresentou alguma volatilidade, tendo atingido, em 2004, o seu valor mais reduzido (2,1 noites). Paris é, das regiões analisadas, aquela que possui uma estada média superior, a qual em 2007, foi de cerca de 2,3 noites.
- Rhône e Bouches-du-Rhône registaram um comportamento semelhante ao de Paris, sendo que, em 2007, as suas estadas médias eram de 1,5 e 1,9 noites, respectivamente.

Evolução da estada média¹ nos estabelecimentos hoteleiros

(2000-2007; número de noites)

Ano	França	Paris	Rhône	Bouches-du-Rhône
2000	1,9	2,3	1,5	1,9
2001	1,9	2,2	1,5	1,8
2002	1,9	2,2	1,5	1,9
2003	1,9	2,2	1,6	1,8
2004	1,8	2,1	1,6	1,8
2005	1,8	2,2	1,5	1,8
2006	1,8	2,2	1,5	1,9
2007	1,8	2,3	1,5	1,9

Nota: A partir de 2006 a metodologia de recolha de dados foi alterada.

¹ Estada média calculada com base na relação entre o número de dormidas e de hóspedes.

Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

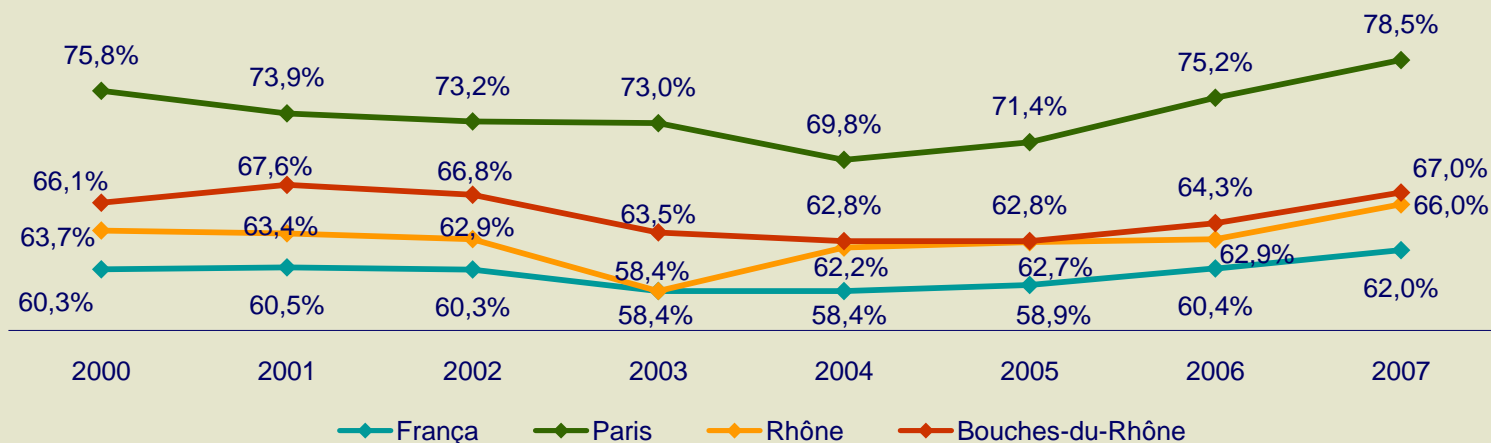
Caracterização do sector turístico em França

Análise da procura

Taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros

- Entre 2000 e 2007, a taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros em França evoluiu positivamente, registando-se, em 2007, uma taxa de ocupação de cerca de 62,0%, mais 1,7 p.p. do que em 2000.
- Para o mesmo período, seguindo a tendência registada a nível nacional, a taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros das regiões de Paris, Rhône e Bouches-du-Rhône também evoluiu positivamente, regra geral, com taxas acima da média nacional.

Evolução da taxa de ocupação-cama nos estabelecimentos hoteleiros
(2000-2007; %)



Nota: A partir de 2006 a metodologia de recolha de dados foi alterada.

Fonte: Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Índice

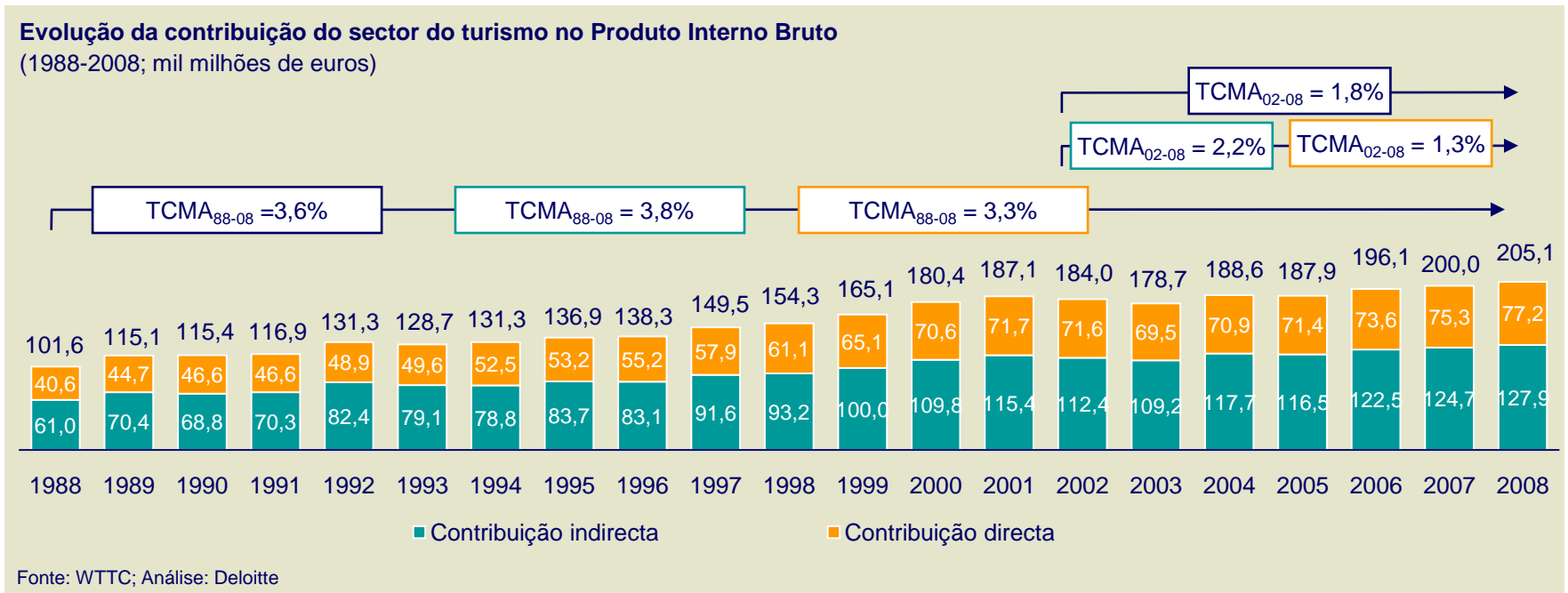
1.	Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
	I. Breve caracterização do sistema de transportes	
	II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
	III. Caracterização do sector turístico em França	
	• Oferta	
	• Procura	
	• Análise à contribuição do turismo para a economia	
	• Análise aos potenciais impactes da introdução da Alta Velocidade ferroviária no sector turístico (Paris, Lyon e Marselha)	
	IV. <i>Key findings</i>	
4.	Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5.	Recomendações estratégicas	247

Caracterização do sector turístico em França

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no Produto Interno Bruto

- O turismo francês tem vindo a apresentar uma tendência crescente no que se refere ao seu contributo para o PIB do país, tendo passado de 101,6 mil milhões de euros em 1988 para 205,1 mil milhões de euros em 2008, o que correspondeu a uma taxa de crescimento média anual de 3,6%.
- Por outro lado, constata-se que, entre 1988 e 2008, a contribuição indirecta do sector turístico para o PIB francês foi sempre superior à contribuição directa, cifrando-se, em 2008, em 127,9 e 77,2 mil milhões de euros, respectivamente.

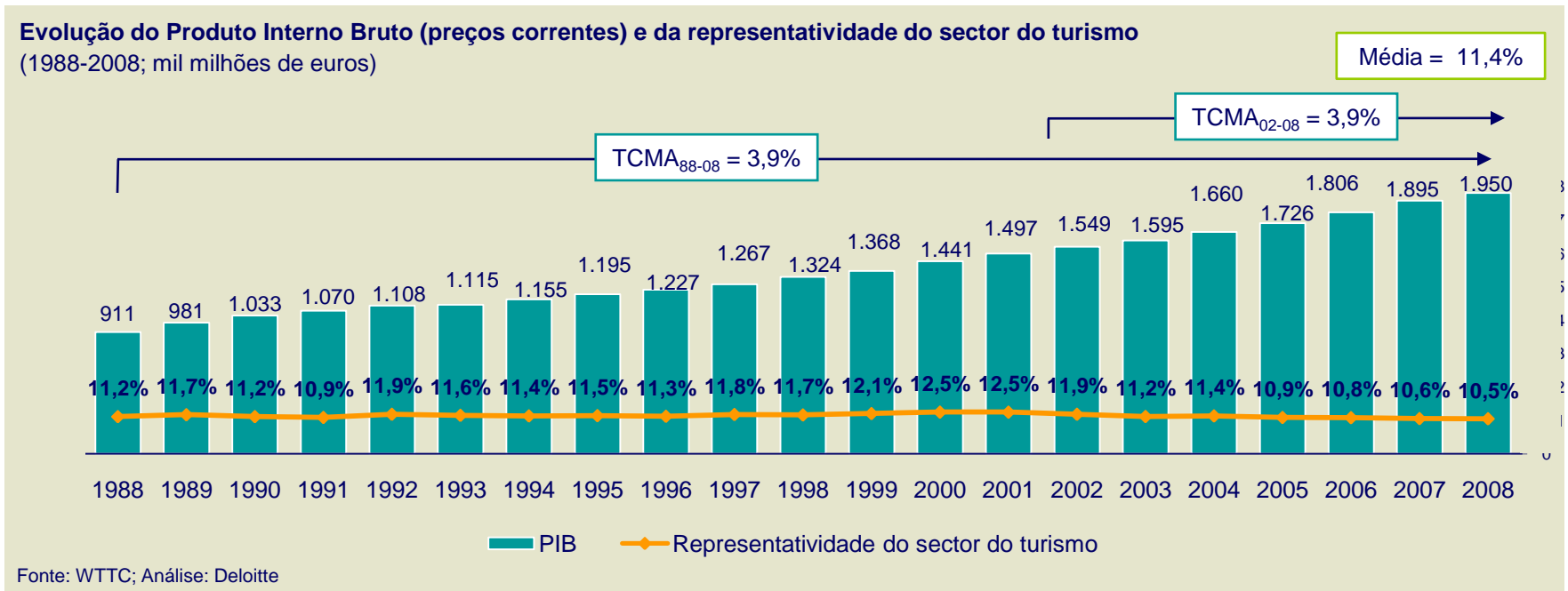


Caracterização do sector turístico em França

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no Produto Interno Bruto (cont.)

- Relativamente à representatividade do sector do turismo no PIB, observa-se que, no período considerado, este tem vindo a apresentar alguma volatilidade. Em 1988, o turismo contribuiu para 11,2% do PIB francês, tendo, em 2008, decrescido para uma representatividade de 10,5%.
- Por sua vez, constata-se que o PIB francês aumentou a uma taxa de crescimento anual de 3,9% entre 1988 e 2008, sendo que este acréscimo poderá ser uma justificação para a redução da representatividade do sector do turismo para o PIB de França.

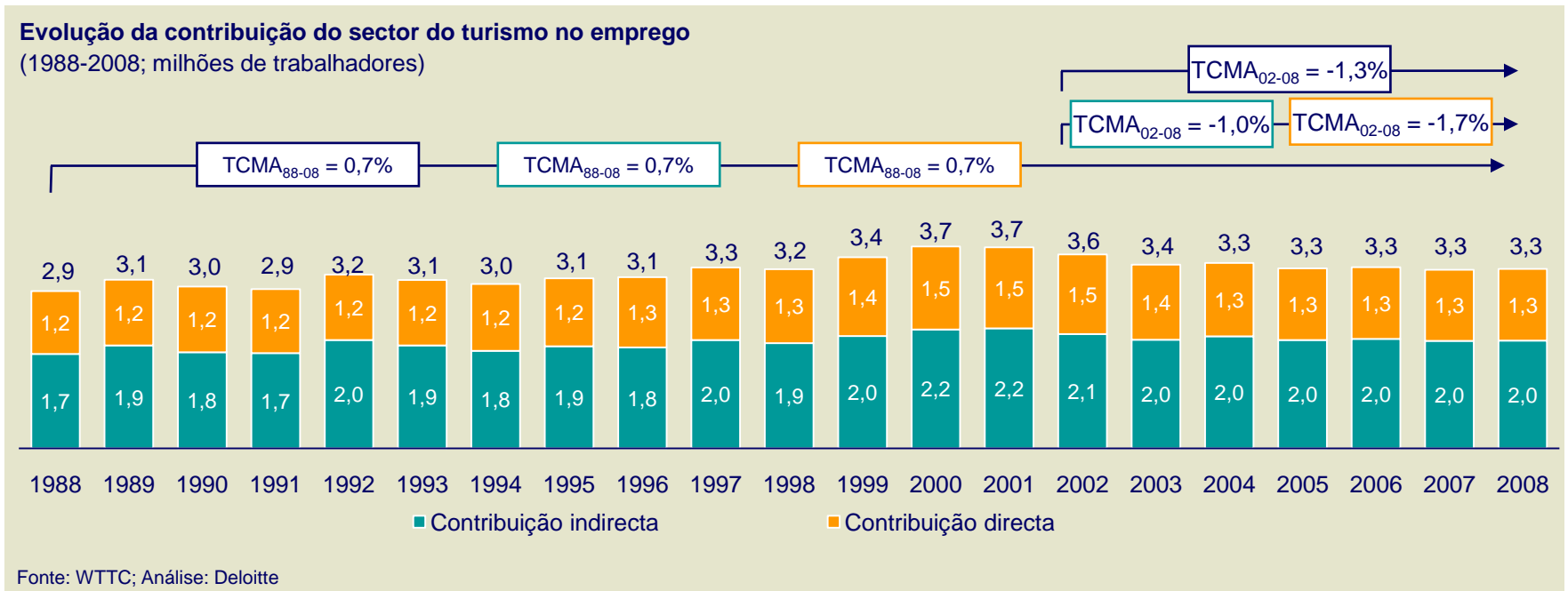


Caracterização do sector turístico em França

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no emprego (cont.)

- No que se refere à contribuição do sector do turismo no emprego, entre 1988 e 2001, registou-se um acréscimo do número de trabalhadores no sector do turismo de 2,9 milhões para 3,7 milhões de trabalhadores, respectivamente. No entanto, no período seguinte, em virtude do decréscimo de representatividade deste sector no PIB do país, registou-se um decréscimo deste indicador até aos 3,3 milhões de trabalhadores no ano de 2004.
- Tal como em Espanha e Portugal, no período em análise, a contribuição indirecta (60,6%, em 2008) foi sempre superior à contribuição directa (39,4%, em 2008).

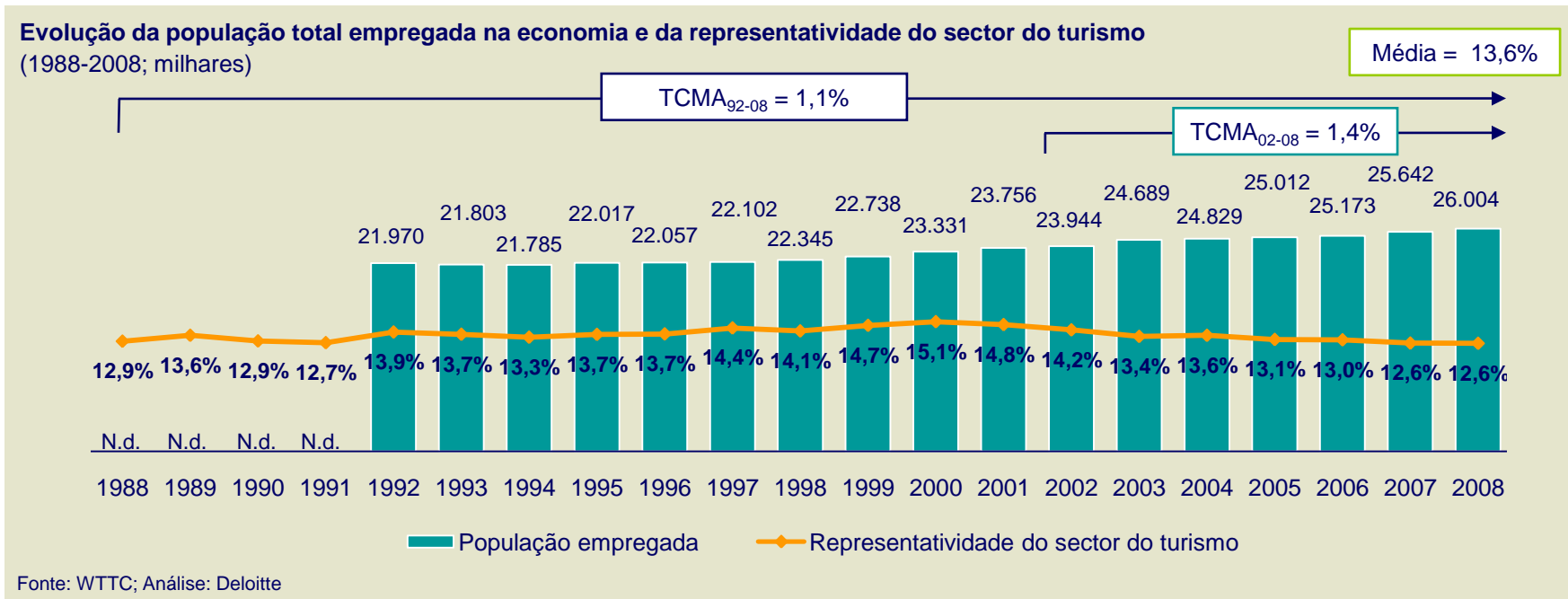


Caracterização do sector turístico em França

Análise à contribuição do turismo para a economia

Contribuição do sector do turismo no emprego (cont.)

- Entre 1988 e 2008, a representatividade da actividade turística no mercado de trabalho francês manteve-se relativamente estável, tendo variado entre os 12,6% registados no anos de 2007 e 2008 e os 15,1% registados no ano 2000.
- No entanto, é possível verificar que após o ano 2000, a representatividade do sector do turismo no emprego francês tem vindo sucessivamente a decrescer, o que poderá estar relacionado com um maior aumento da população total empregada noutros sectores da economia, a qual tem vindo gradualmente a aumentar, o que se traduziu numa taxa de crescimento média anual de 1,1% entre 1992 e 2008.



Índice

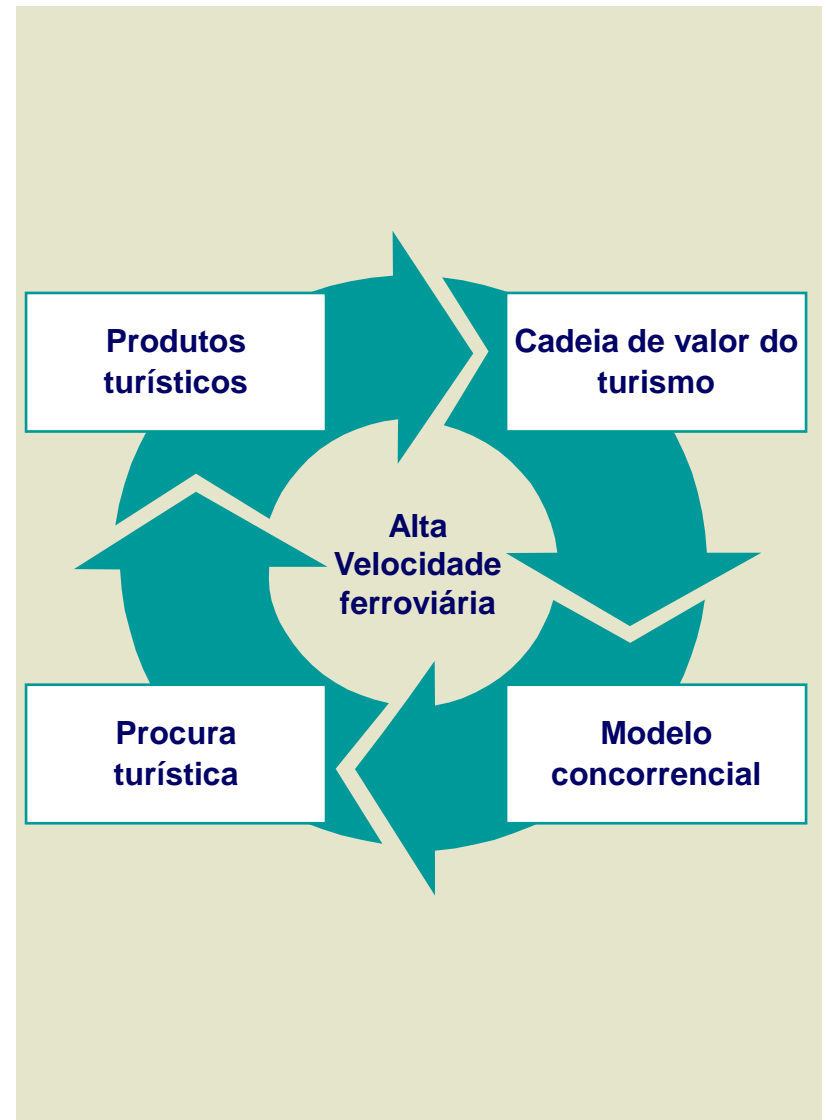
1.	Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
	I. Breve caracterização do sistema de transportes	
	II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
	III. Caracterização do sector turístico em França	
	• Oferta	
	• Procura	
	• Análise à contribuição do turismo para a economia	
	• Análise aos potenciais impactes da introdução da Alta Velocidade no sector turístico (Paris, Lyon e Marselha)	
	IV. <i>Key findings</i>	
4.	Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5.	Recomendações estratégicas	247

Caracterização do sector turístico em França

Potenciais impactes da AV no sector do turismo

Enquadramento

- O presente capítulo tem como objectivo analisar, em termos qualitativos, o impacte que a rede de Alta Velocidade ferroviária induziu no sector do turismo em França, em particular, nas cidades de Paris, Lyon e Marselha.
- Deste modo, de forma a identificar quais as alterações directa ou indirectamente induzidas pela introdução de um novo padrão de mobilidade no sector do turismo foram identificados e analisados vários estudos e artigos de diversas entidades.
- A identificação das alterações induzidas pela entrada em funcionamento do serviço de Alta Velocidade centrou-se nas seguintes dimensões:
 - **Produtos turísticos** – alterações observadas ao nível dos produtos turísticos tradicionais ou a introdução de novos produtos;
 - **Cadeia de valor do turismo** – alterações observadas nas actividades que compõem a cadeia de valor do turismo e no posicionamento dos diferentes *players* que a compõem;
 - **Procura turística** – alterações ao nível dos diferentes indicadores que caracterizam a procura e também ao nível do perfil do turista; e
 - **Modelo concorrencial** – alterações dos padrões de concorrência entre os modos de transporte coexistentes (aéreo, rodoviário, ferroviário – Alta Velocidade e convencional – e marítimo).



Caracterização do sector turístico em França

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Produtos turísticos

Facto	Paris	Lyon	Marselha	Linha Paris-Marseille
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dos preços de comercialização da imobiliária residencial nas regiões servidas pela Alta Velocidade ferroviária, em particular, nas zonas adjacentes às estações. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Criação de pacotes turísticos que relacionam a Alta Velocidade ferroviária com diferentes produtos turísticos (ex. pacotes que combinam o transporte ferroviário de Alta Velocidade, a estada numa unidade hoteleira e o aluguer de viatura automóvel). 				
<ul style="list-style-type: none"> • Captação de um maior número de eventos relacionados com o turismo de negócios: jornadas, congressos, feiras, etc. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento, por parte de alguns <i>players</i> do sector hoteleiro, de pacotes turísticos direccionados ao segmento <i>corporate</i> (ex. pacote que combina o aluguer de salas de reuniões/ congressos e a estada na unidade hoteleira). 				
<ul style="list-style-type: none"> • Potenciação dos produtos turísticos de <i>short break</i>: <i>city breaks</i>, <i>touring cultural</i> e <i>paisagístico</i>, etc. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de novos produtos turísticos ou adaptação de produtos existentes para estadas mais reduzidas 				

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Cadeia de valor do turismo

Facto	Paris	Lyon	Marselha	Linha Paris-Marseille
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento do número de unidades hoteleiras/ capacidade de alojamento nas regiões servidas pela rede de Alta Velocidade ferroviária. 		<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento na modernização de infra-estruturas para o segmento <i>corporate</i>: centros de congressos, parques de exposições, pavilhões, etc. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de novas infra-estruturas para o segmento <i>corporate</i>: centros de congressos, parques de exposições, etc. 	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Procura turística (1/2)

Facto	Paris	Lyon	Marselha	Linha Paris-Marseille
• Aumento do número de viagens de curta duração (<i>short breaks</i>).				
• Potenciação das viagens de fim-de-semana, em particular, com estadas em segundas residências.				
• Aumento da procura turística entre Paris e Lyon.				
• Aumento do número de visitas aos principais pontos de interesse turístico nas cidades servidas pela Alta Velocidade ferroviária.				
• Ampliação do mercado turístico potencial para as regiões servidas pela Alta Velocidade ferroviária.				
• Aumento do número de novas viagens (procura induzida).				

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.
 Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Procura turística (2/2)

Facto	Paris	Lyon	Marselha	Linha Paris-Marseille
• Evolução distinta do número de dormidas.				
• Redução da estada média e do número de dormidas.				
• Maior escalonamento do período de férias.				
• Alteração do perfil do turista.				
• Potenciação do turismo de grupos e aumento do número de deslocações de alguns segmentos de mercado específicos: jovens, séniores e indivíduos pertencentes a quadros superiores.				
• Aumento do investimento no sector da imobiliária residencial, em particular, nas regiões suburbanas servidas pela Alta Velocidade.				

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.







Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Caracterização do sector turístico em França

Potenciais impactes da AV no sector do turismo



Potenciais alterações no sector do turismo com a introdução da Alta Velocidade – Modelo concorrencial

Facto	Paris	Lyon	Marselha	Linha Paris-Marseille
<ul style="list-style-type: none"> • Criação de tarifas conjuntas para diferentes modos de transporte (ex. transporte ferroviário de Alta Velocidade e transporte aéreo). 				
<ul style="list-style-type: none"> • Criação de condições para a potenciação da intermodalidade entre os diferentes modos de transporte. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Redução/ eliminação de ligações aéreas concorrenciais ao percurso de Alta Velocidade ferroviária. 				

Nota: A identificação dos impactes nas diferentes regiões em estudo resulta exclusivamente da análise de factos e evidências. Neste sentido, a não identificação de um impacte numa determinada região não significa que este também não possa ter ocorrido nessa região.

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
I. Breve caracterização do sistema de transportes	
II. Caracterização da rede de Alta Velocidade ferroviária	
III. Caracterização do sector turístico em França	
IV. <i>Key findings</i>	
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	
5. Recomendações estratégicas	172
	247

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em França

Key findings – Transportes

França	Paris	Rhône	Bouches-du-Rhône	
Aumento do número de movimentos e de passageiros nos aeroportos de França				<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2007, o número de movimentos aéreos e de passageiros nos aeroportos franceses evoluiu positivamente (TCMA de 0,5% e 3,6%, respectivamente). Os aeroportos de Paris Charles de Gaulle, Paris Orly, Nice e de Lyon Saint Exupéry, destacam-se como aqueles que transportaram um maior número de passageiros.
Descentralização da rede rodoviária de França				<ul style="list-style-type: none">Entre 2002 e 2007, a rede rodoviária nacional francesa registou uma diminuição à taxa média anual de 11,1%, o que equivale a uma redução de 16.154 km. Importa, no entanto, realçar que esta quebra deveu-se sobretudo à transferência de algumas estradas nacionais, até então sob a tutela do Estado, para a responsabilidade das entidades regionais.
Evolução da extensão da rede ferroviária francesa				<ul style="list-style-type: none">A rede ferroviária francesa apresentou, entre 2002 e 2007, um aumento a uma taxa de crescimento média anual de 0,5%, o que equivale a um aumento de 787 km de vias ferroviárias, de 29.186 km para 29.973 km.

Fonte: Direction Générale d'Aviation Civile; Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer; Union Routière de France; SCNF; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em França

Key findings – Rede de AV ferroviária

França	Paris	Rhône	Bouches-du-Rhône	
Evolução positiva da rede de Alta Velocidade ferroviária em França				<ul style="list-style-type: none">• A rede de Alta Velocidade em França é composta por 1.800 km, estando, actualmente, em construção 299 km e planeados cerca de 2.600 km.
Aumento do número de passageiros-km transportados na rede de Alta Velocidade em França				<ul style="list-style-type: none">• Entre 1985 e 2007, o número de passageiros-km transportados na rede de Alta Velocidade em França evoluiu positivamente a uma TCMA de 9,2%. No entanto, entre 2000 e 2007, esse crescimento registou um ritmo mais moderado (TCMA de 4,7%).
Transporte ferroviário é o modo de transporte com melhor relação preço/ duração da viagem				<ul style="list-style-type: none">• Apesar do avião ser o transporte mais célere nas deslocações analisadas, a relação preço/ duração da viagem do transporte ferroviário de Alta Velocidade é mais competitiva no percurso entre Paris, Lyon e Marselha.

Fonte: SNCF; UIC; Union Routière de France; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em França

Key findings – Turismo (1/2)

França	Paris	Rhône	Bouches-du-Rhône	
Redução do número de estabelecimentos hoteleiros¹				<ul style="list-style-type: none">• Entre 2000 e 2008, o número de estabelecimentos hoteleiros nas regiões de Rhône e Bouches-du-Rhône, seguindo a tendência nacional, diminuiu a um ritmo médio anual de 0,9% e 0,2%, respectivamente.• A exceção foi a região de Paris, a qual registou um aumento a uma taxa média anual de 0,5%.
Aumento da capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros				<ul style="list-style-type: none">• No período entre 2000 e 2008, seguindo a tendência registada em França, a capacidade de alojamento em Paris, Rhône e Bouches-du-Rhône, medida pelo número de quartos, aumentou à taxa média anual de 1,0%, 1,1% e 0,7%, respectivamente.
Aumento do número de hóspedes e de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros		Redução do número de hóspedes e de dormidas	<ul style="list-style-type: none">• Entre 2000 e 2007, o número de hóspedes nas regiões de Paris e Rhône aumentou à taxa média anual de 0,6% e 2,5%, respectivamente, tendência que se verificou igualmente no número de dormidas registadas (TCMA de 0,9% e 2,3%, respectivamente).• Por outro lado, em Bouches-du-Rhône, no mesmo período, o número de hóspedes e de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros diminuiu à taxa média anual de 0,5%, respectivamente.	

¹ Com exceção da região de Paris.

Fonte: Maison de la France; Direction du Tourisme; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em França

Key findings – Turismo (2/2)

França	Paris	Rhône	Bouches-du-Rhône	
<p>Diminuição da estada média</p>	<p>Estada média inalterada</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Entre 2000 e 2007, a estada média nos estabelecimentos hoteleiros das regiões analisadas manteve-se praticamente inalterada, tendo-se registado em 2007 uma estada média de 2,3 noites em Paris, 1,5 noites em Rhône e 1,9 noites em Bouches-du-Rhône. • A nível nacional, a estada média nos estabelecimentos hoteleiros evoluiu negativamente ainda que de forma pouco significativa.
<p>Contribuição crescente/ redução da representatividade do sector do turismo no PIB de França</p>				<ul style="list-style-type: none"> • Entre 1988 e 2008, a contribuição do sector do turismo no PIB francês aumentou a uma taxa média anual de 3,6%, embora se verifique uma diminuição da sua representatividade no PIB total, variando de 11,2% em 1988 para 10,5% em 2008.
<p>Contribuição crescente/ redução da representatividade do sector do turismo no emprego total em França</p>				<ul style="list-style-type: none"> • Entre 1988 e 2008, apesar de se verificar um aumento da contribuição do sector do turismo no emprego (TCMA de 0,7%), a representatividade deste sector no emprego total da economia francesa diminuiu ligeiramente, variando de 12,9% em 1988 para 12,6% em 2008.

Fonte: Maison de la France; Direction du Tourisme; WTTC; Análise: Deloitte

Análise de *benchmark* à rede de AV ferroviária em França

Key findings – Principais indicadores da actividade turística

Principais indicadores da actividade turística	Paris	Lyon	Marselha	Linha Paris-Marseille ¹
Estada média	↓	↓	↓	↓
Dormidas	↑	↑	↑	↑
Sazonalidade	→	→	→	→
Gasto médio	Sem evidência	Sem evidência	Sem evidência	Sem evidência
ARR (<i>Average Room Rate</i>)	Sem evidência	Sem evidência	Sem evidência	Sem evidência
Valor Acrescentado gerado pelo Turismo (VAGT)	↑	↑	↑	↑
Emprego no sector turístico	↑	↑	↑	↑
Competitividade do destino	↑	↑	↑	↑
Qualidade das infra-estruturas				
Principais	↑	↑	↑	↑
Complementares	↑	↑	↑	↑
Investimento no sector turístico	↑	↑	↑	↑

Legenda: ↑ Aumento ↓ Redução → Manutenção

Nota: A identificação dos impactes nas regiões apresentadas resulta da análise estatística e de outros factos e evidências detectadas nos estudos analisados. Importa realçar que os efeitos identificados poderão não estar exclusivamente relacionados com a entrada em actividade da Alta Velocidade.

¹ A linha Paris-Marseille inclui as regiões intermédias com estações de Alta Velocidade ferroviária

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
I. Análise de oportunidades e riscos	
II. Análise quantitativa	
5. Recomendações estratégicas	247

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos

Enquadramento

- O capítulo que se segue tem como objectivo identificar e analisar, em termos qualitativos, as oportunidades e os riscos que a rede de Alta Velocidade ferroviária poderá induzir no sector do turismo em Portugal, nomeadamente, na actividade dos diferentes *players* que compõem a cadeia de valor do sector.
- A análise focou-se essencialmente nas regiões directamente servidas pela rede, nomeadamente, aquelas que irão dispor de uma estação, com particular enfoque nas regiões do Algarve, Grande Lisboa e Grande Porto, por se tratarem dos principais pólos de desenvolvimento turístico. As restantes regiões, designadamente, Alentejo Central, Alto Alentejo, Baixo Mondego, Baixo Vouga, Cávado, Minho Lima, Península de Setúbal e Pinhal Litoral serão igualmente alvo de análise, no entanto, estas serão consideradas de uma forma agregada segundo o eixo ferroviário que as irá servir.
- Deste modo, a identificação e análise das oportunidades e riscos foi desenvolvida com base nas entrevistas e *workshops* realizados a diferentes agentes do sector do turismo nacional, bem como em vários estudos e artigos da especialidade de diferentes entidades.
- Tal como na identificação das alterações induzidas pela entrada em funcionamento do serviço de Alta Velocidade ferroviária, a análise centrou-se nas seguintes dimensões:
 - **Produtos turísticos;**
 - **Cadeia de valor do turismo;**
 - **Procura turística;** e,
 - **Modelo concorrencial.**



Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Produtos turísticos (1/3)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Aumento do número de viagens de <i>City Breaks</i>	A rede de Alta Velocidade ferroviária proporcionará uma maior rapidez nas deslocações, maior frequência de horários e um preço competitivo comparativamente com os restantes modos de transporte, potenciando a realização de viagens de turismo entre Portugal e Espanha (mercado interno alargado).	●	●	○	◐	◐	◐	○	◐
Aumento do número de viagens de <i>Touring Cultural e Paisagístico</i>		◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Aumento do número de viagens de Turismo de Negócios		●	●	◐	○	◐	○	○	○
Aumento do número de viagens de Golfe		◐	○	●	○	◐		○	
Ampliação do mercado potencial de turismo residencial	O novo padrão de mobilidade introduzido pela Alta Velocidade possibilitará o usufruto de segundas residências com maior frequência, potenciando a procura e, conseqüentemente, o seu preço de comercialização.	◐		◐		○			
Criação de pacotes turísticos que relacionam a Alta Velocidade ferroviária com diferentes produtos turísticos	À semelhança do que sucede com o transporte aéreo, é expectável que a introdução deste novo modo de transporte origine o desenvolvimento de diversos pacotes turísticos que combinem a sua utilização.	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Produtos turísticos (2/3)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Potenciação dos portos nacionais (Lisboa e Leixões) como portos de <i>turn-around</i> .	A interoperabilidade resultante da introdução da Alta Velocidade ferroviária em Portugal, poderá influenciar o posicionamento dos portos de Lisboa e Leixões como portos de início e chegada de cruzeiros (<i>turn-around</i>).	●	●		○				
Desenvolvimento de circuitos turísticos entre as diferentes cidades servidas pela Alta Velocidade	A integração de Portugal, numa primeira fase, na rede ibérica de Alta Velocidade, e posteriormente na rede europeia, possibilitará a criação de circuitos turísticos por cidades europeias servidas por este modo de transporte.	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Aumento da atractividade do destino Portugal	A Alta Velocidade irá facilitar as deslocações turísticas entre Portugal e os restantes países europeus, em particular, Espanha, nomeadamente, através de um aumento da frequência de viagens, de uma maior comodidade e rapidez e também da prática de preços competitivos comparativamente com os restantes modos de transporte.	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Produtos turísticos (3/3)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Valorização do litoral territorial	Projectada para servir os grandes aglomerados urbanos que se encontram localizados no eixo atlântico do Continente, a rede de Alta Velocidade em Portugal poderá contribuir para uma maior valorização do turismo no litoral nacional.	●	●	◐	◐	◑	◐	○	◐
Aumento da atractividade de destinos turísticos nacionais não consolidados	A integração de cidades de menor dimensão e representatividade no contexto turístico nacional na rede de Alta Velocidade, e conseqüente incremento na acessibilidade, permitirá a captação de maiores fluxos turísticos.	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Maior aproveitamento da diversidade da oferta turística nacional	O aumento da mobilidade no território nacional, em particular, entre as regiões servidas pela rede de Alta Velocidade potenciará o aproveitamento dos diversos recursos turísticos existentes no território.	○	○	○	◐	◐	◐	◐	◐
Posicionamento de Lisboa como o <i>resort</i> Ibérico de Sol & Mar	A rede de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca e Évora-Faro-Huelva aumentará a frequência de viagens e encurtará a distância entre Portugal e Espanha, facilitando aos turistas espanhóis a deslocação ao território nacional em viagens de lazer, em particular, de Sol & Mar.	◐				◐			

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Riscos – Produtos turísticos (1/1)

Risco	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Aumento da pressão sobre os produtos turísticos pouco diferenciados	O aumento da mobilidade entre Portugal e Espanha, reforçará a integração ibérica e a concorrência entre os produtos turísticos com uma fraca componente diferenciadora.	●	●	●	●	●	●	●	●
Desalinhamento das políticas promocionais dos diferentes produtos turísticos	Desalinhamento entre a estratégia de comunicação e promoção dos diferentes produtos turísticos e o novo padrão de mobilidade introduzido pela rede de Alta Velocidade ferroviária, bem como os novos segmentos de mercado por esta introduzidos.	●	●	●	●	●	●	●	●
Aumento da assimetria regional	Orientada para o litoral nacional, a rede de Alta Velocidade em Portugal poderá contribuir para o aumento da dificuldade do interior em ganhar expressão no panorama turístico nacional.				○	●	○	●	●
Incapacidade de formatar a oferta turística nacional de acordo com o perfil do consumidor futuro	A política de comunicação, os horários de funcionamento e algumas práticas relacionadas com o serviço poderão condicionar a comercialização de produtos turísticos em alguns mercados emissores.	●	●	●	●	●	●	●	●

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Cadeia de valor do turismo (1/4)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Aumento da oferta hoteleira	O aumento do fluxo turístico nas regiões servidas pela rede de AV ferroviária poderá levar ao desenvolvimento de novos projectos hoteleiros	◐	◐	◑	◑	◑	○	○	○
Alteração do perfil da hotelaria/ introdução de novos conceitos	O surgimento de novos segmentos de mercado com características e necessidades distintas implica a adequação da oferta de serviços hoteleiros.	◑	◑	◑	◑	○	○	○	○
Desenvolvimento de novos serviços e infra-estruturas turísticas (ex. museus, parques de entretenimento e lazer, restauração, etc.)	O aumento do fluxo turístico nas regiões servidas pela Alta Velocidade, em particular, nas áreas adjacentes às estações, poderá potenciar a criação de serviços e infra-estruturas de índole turística.	◐	◑	◑	◑	◑	◑	◑	◑
Desenvolvimento de novas infra-estruturas de média/ grande dimensão para o segmento <i>corporate</i> : centros de congressos, etc.	A mobilidade introduzida pela rede de Alta Velocidade ferroviária fará de Portugal um destino ainda mais atractivo para a realização de eventos, incentivos e reuniões de negócios, em particular para o mercado espanhol, potenciando o desenvolvimento de infra-estruturas para este segmento.	●	◑	◑					

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Cadeia de valor do turismo (2/4)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Desenvolvimento de infra-estruturas de pequena dimensão para o segmento <i>corporate</i>	A mobilidade introduzida pela rede de Alta Velocidade ferroviária fará aumentar o número de infra-estruturas de pequena dimensão para a realização de reuniões e pequenos eventos e congressos, destinados ao segmento <i>corporate</i> .	●	◐	◑	◑	◑			
Modernização de serviços turísticos	Adaptação dos serviços turísticos, em particular, aqueles que se encontram nas estações ou áreas circundantes, aos novos segmentos de mercado e padrão de mobilidade introduzido pela Alta Velocidade.	◑	◑	◑	◑	◑	◑	◑	◑
Aumento da capacidade de atracção de projectos turísticos estruturantes	A Alta Velocidade contribui para o aumento da atractividade das regiões que serve, potenciando a captação de investimento nos mais diversos sectores de actividade da economia, com especial destaque para o turismo.	◑	◑	◑	◑	◑	◑	◑	◑
Alteração da especialização dos destinos turísticos	A Alta Velocidade contribui para o aumento da integração entre o território nacional e Espanha, aumentando a concorrência entre destinos turísticos, o que introduz a necessidade de apostar na especialização de um determinado produto turístico.	◑	◑	◑	◑	◑	◑	◑	◑

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Cadeia de valor do turismo (3/4)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Aumento da cooperação entre os agentes do sector turístico	A criação de uma estratégia concertada entre os diferentes <i>players</i> do sector constitui um factor crítico de sucesso para o projecto de Alta Velocidade em Portugal.	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Alteração da centralidade das cidades	É expectável que as áreas adjacentes às estações de Alta Velocidade venham a ser alvo de investimentos em serviços, imobiliária residencial, entre outros, criando novas dinâmicas e pólos de desenvolvimento turístico.	◐	◑	◑	●	●	●	●	●
Promoção conjunta de Portugal e Espanha	A rede de Alta Velocidade induz um novo padrão de mobilidade na Península Ibérica, pelo que fará sentido aproveitar a complementaridade que Portugal e Espanha têm em termos de oferta turística como argumento de promoção do destino ibérico nos mercados longínquos.	●	◐	○	◐	◐	◐	◐	◐
Expansão dos grupos hoteleiros	A introdução da Alta Velocidade ferroviária poderá potenciar a expansão de grupos turísticos, nomeadamente os hoteleiros, que poderão desenvolver áreas de negócios nas regiões servidas pela rede de Alta Velocidade ferroviária.	●	●	◐	◐	◐	◐	◐	◐

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Cadeia de valor do turismo (4/4)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Criação, por parte das Agências de viagens, de produtos turísticos adaptados ao mercado nacional e ao novo conceito de mobilidade	A introdução da Alta Velocidade ferroviária em Portugal poderá constituir uma oportunidade para que as Agências de Viagens portuguesas possam criar novos produtos adaptados ao mercado nacional e ao novo conceito de mobilidade introduzido com a AV. Paralelamente, poderá igualmente facilitar a intervenção das Agências de Viagens nacionais na distribuição de produtos criados por operadores espanhóis.	●	●	●	●	●	●	●	●

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Riscos – Cadeia de valor do turismo (1/3)

Risco	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Aumento da concorrência no sector do turismo	A rede de Alta Velocidade tenderá à criação de um mercado turístico único na Península Ibérica, aumentando a concorrência entre players nacionais e espanhóis.	●	●	●	●	●	●	●	●
Concentração da oferta hoteleira	A introdução da Alta Velocidade ferroviária poderá induzir à concentração da oferta hoteleira nas regiões servidas pela rede, em particular nas áreas adjacentes às estações, relegando outras regiões para segundo plano.	○	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Incapacidade de aproveitamento da rede de Alta Velocidade por parte dos agentes públicos e privados	A integração deficiente entre a entidade operadora do serviço de Alta Velocidade e os agentes públicos e privados que compõem a cadeia de valor do sector do turismo poderá equacionar o aproveitamento dos diversos benefícios que advêm da introdução deste novo modo de transporte.	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Acompanhamento ineficiente das alterações induzidas pela Alta Velocidade	A reduzida sofisticação que caracteriza o sector do turismo em Portugal poderá induzir num ineficiente acompanhamento das alterações introduzidas pela Alta Velocidade por parte dos agentes turísticos e numa dificuldade acrescida em acompanhar a cadeia de valor do turismo em Espanha.	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Riscos – Cadeia de valor do turismo (2/3)

Risco	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Reduzida preparação dos agentes turísticos para Alta Velocidade	Cepticismo por parte dos diferentes intervenientes do sector relativamente aos benefícios da Alta Velocidade para o turismo poderá levar à subestimação da importância do projecto e à não adequação dos serviços turísticos a este novo modo de transporte.	○	○	○	○	○	○	○	○
Reduzida orientação dos agentes turísticos nacionais para o mercado espanhol	A introdução da rede de Alta Velocidade irá trazer para Portugal sobretudo turistas de nacionalidade espanhola, pelo que a reduzida orientação dos <i>players</i> nacionais para este mercado poderá mitigar esse ímpeto (ex. inexistência de menus em espanhol, inadaptação de horários de funcionamento, etc.).	●	●	●	○	◐	◐	○	◐
Ausência da Alta Velocidade nos planos estratégicos de turismo	Omissão deste novo modo de transporte e das alterações aos padrões de consumo, entre outros, por este induzido nos planos estratégicos do turismo, nacionais e regionais.	○	○	○	○	◐	◐	◐	◐
Inadequação das políticas públicas e privadas à Alta Velocidade ferroviária	O novo padrão de mobilidade resultante da introdução da Alta Velocidade na Península Ibérica poderá estar limitado pela desadequação das políticas públicas e privadas.								

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Riscos – Cadeia de valor do turismo (3/3)

Risco	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Polarização do turismo nos grandes centros urbanos	A localização de algumas estações ferroviárias de Alta Velocidade em cidades que constituem por si só um destino turístico, poderá canibalizar a visita a regiões integradoras, bem como a outras que não fazem parte do traçado de Alta Velocidade.			●	●	●	●	●	●

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Procura turística (1/2)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Aumento do número de turistas e excursionistas	Para além da transferência de turistas e excursionistas dos diferentes modos de transporte para o transporte ferroviário, estima-se que a rede de Alta Velocidade terá um efeito significativo no aumento da procura turística no território nacional, em particular de turistas de nacionalidade espanhola (procura induzida).	●	●	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Aumento do número de viagens de curta duração (<i>short-breaks</i>)	Em virtude da maior frequência, rapidez nas deslocações e agilidade dos procedimentos de <i>check-in</i> , embarque e desembarque, o transporte ferroviário de Alta Velocidade potencia a realização de viagens de curta duração, nomeadamente, viagens de fim-de-semana.	●	●	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Aumento da frequência das viagens entre Portugal e Espanha	A rede de Alta Velocidade irá aumentar a frequência de serviços de transporte actualmente existentes entre Portugal e Espanha.	●	◐	◐	◐	◐	◐	◐	◐
Alteração do perfil do turista	A introdução de um novo padrão de mobilidade na Península Ibérica produzirá efeitos ao nível do perfil do turista dos segmentos de mercado tradicionais, mas também a introdução de novos segmentos de procura no mercado nacional.	◐	◐	○	○	◐	○	○	○

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Procura turística (2/2)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Aumento da procura de novos segmentos	A segurança e o reduzido impacte ambiental associados ao transporte ferroviário de Alta Velocidade poderá aumentar a apetência de alguns segmentos de mercado para viajar.	◐	◐	◑	◑	◑	○	○	○
Captação de segmentos de mercado com elevado poder de compra	A rede de Alta Velocidade irá aumentar o fluxo de turistas de negócios os quais, regra geral, dispõem de uma maior propensão ao consumo/ poder de compra.	◐	◐	◑	◑	◑			
Aproveitamento de mercados turísticos longínquos	A rede de Alta Velocidade, nomeadamente, entre Lisboa e Madrid permitirá a visita de turistas provenientes de mercados turísticos longínquos (mercados sul americano e orientais, etc.) que utilizem o Aeroporto de Madrid como <i>hub</i> aeroportuário.	●	◐	◑	◑	◑	◑	◑	◑
Aumento do número de utilizadores de serviços de <i>rent-a-car</i>	A competitividade acrescida do serviço de Alta Velocidade ferroviária face ao transporte rodoviário em viatura própria poderá potenciar a utilização dos serviços de <i>rent-a-car</i> após a chegada ao destino.	◐	◐	◑	◑	◑	◑	○	○

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Riscos – Procura turística (1/2)

Risco	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Efeito <i>outbound</i> superior ao efeito <i>inbound</i>	Fluxos turísticos Portugal – Espanha com maior representatividade que os fluxos turísticos Espanha – Portugal.	●	●	●	○	○	○	○	○
Pressão para a redução da estada média	O aumento da frequência de serviços de transporte entre destinos introduzida pela rede de Alta Velocidade irá permitir a realização de viagens de curta duração em que a obrigatoriedade de pernoitar, anteriormente imposta por essa limitação, deixa de existir.	●	●	●	●	●	●	●	●
Pressão para a redução do gasto médio	A redução do tempo dispendido num determinado destino como resultado de uma maior mobilidade e frequência de serviços introduzida pela Alta Velocidade poderá contribuir para a redução do consumo turístico.	●	●	●	●	●	●	●	●
Cultura de utilização de serviços de transportes públicos	O enraizamento cultural vincado da população portuguesa na utilização de viatura própria poderá condicionar a utilização da rede de Alta Velocidade para finalidades turísticas.	●	●	●	●	●	●	●	●

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Riscos – Procura turística (2/2)

Risco	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Inadequação do serviço de Alta Velocidade às necessidades do utilizador	A não consideração das necessidades e comportamentos do utilizador (turista, entre outros) na definição das características tangíveis e intangíveis do serviço de Alta Velocidade poderá equacionar a utilização deste serviço em detrimento dos restantes modos de transporte (ex. plataformas utilizadas, transfere de bagagens, etc.)				●	●	●	●	●
Desarticulação da política nacional de concessão de vistos turísticos	A visita de mercados turísticos longínquos que utilizem o Aeroporto de Madrid como hub aeroportuário poderá ser limitada pela política de concessão de vistos turísticos nacional.	●	●	●		●			●

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Modelo concorrencial (1/3)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Integração da rede de Alta Velocidade com os sistemas de transportes nacional e de Espanha	A integração da rede de Alta Velocidade ferroviária nos sistemas de transportes nacional e espanhol permitirá reforçar a mobilidade e a integração turística e socioeconómica na Península Ibérica.	●	●	●	○	○	○	○	○
Cooperação intermodal ao nível ibérico	Ao possibilitar a utilização de vários modos de transporte tanto em Portugal como em Espanha, aumenta-se a atractividade do serviço de Alta Velocidade	●				○			●
Complementaridade entre o serviço de Alta Velocidade e os restantes modos de transporte	A Alta Velocidade possibilitará, entre outros, o <i>cross-selling</i> e o estabelecimento de políticas de <i>code-share</i> entre os diferentes modos de transporte, garantindo a criação de sinergias e complementaridade entre estes (ex. Turismo de cruzeiros, etc.).	●	●	●	○	○	○	○	○
Aumento da quota de mercado dos transportes ferroviários face aos restantes modos de transporte	Em virtude das vantagens face aos restantes modos de transporte (rapidez, frequência de viagens, competitividade ao nível do <i>pricing</i> e agilização do procedimentos de embarque e desembarque), a introdução da Alta Velocidade potenciará a transferência de utilizadores dos diferentes modos de transportes para a AV.	●	●	●	●	●	●	○	○

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Modelo concorrencial (2/3)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Criação de passes que potenciem a mobilidade ibérica	A existência de uma rede ibérica de Alta Velocidade poderá potenciar o desenvolvimento de um produto turístico (ex., <i>rail pass</i>) que combine este novo modo de transporte com a visita a diversas cidades de Portugal e Espanha.	●	●	●	●	○	○	○	○
Aumento do número de rotas/ ligações aéreas de longa distância	Com a concorrência da Alta Velocidade em viagens de curta distância, as companhias aéreas poderão aumentar o foco nas viagens de longo curso, nas quais dispõem vantagens competitivas.	●	○						
Pressão ambiental favorável a modos de transporte <i>eco-friendly's</i>	O reduzido impacte ambiental da Alta Velocidade comparativamente com os restantes modos de transporte poderá actuar como um impulsionador da sua utilização.				●	●	●	●	●
Aumento do preço dos combustíveis fósseis	A tendência para o aumento do preço dos combustíveis fósseis poderá influenciar negativamente os modos de transporte dependentes deste combustível, revelando-se vantajoso para a Alta Velocidade ferroviária.				●	●	●	●	●

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Oportunidades – Modelo concorrencial (3/3)

Oportunidade	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Aumento da competitividade dos aeroportos nacionais	A melhoria das acessibilidades no território nacional potencia a atractividade dos aeroportos portugueses aumentando a sua competitividade, em particular para o território espanhol fronteiriço (Estremadura espanhola, Galiza, etc.).	◐	◐	◐					
Alteração do contexto competitivo e da vocação do <i>hub</i> aeroportuário	A redução dos tempos de deslocação na Península Ibérica decorrente da entrada em funcionamento da rede de Alta Velocidade poderá potenciar os aeroportos nacionais na captação de tráfego aéreo, aumentando a sua relevância enquanto <i>hubs</i> aeroportuários, em particular, o Aeroporto de Lisboa.	●	◐	○	◐	◐	◐	◐	◐
Potenciação do Aeroporto de Lisboa como porta de entrada no continente europeu	A ligação do Aeroporto de Lisboa à rede europeia de Alta Velocidade poderá potenciar a utilização deste aeroporto como ponto de partida para uma viagem pelas principais capitais europeias.	◐	◐		◐	◐	◐	○	

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Riscos – Modelo concorrencial (1/2)

Risco	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Desarticulação entre modos de transporte	A ausência de uma estratégia consertada que permita maximizar a complementaridade entre os diferentes modos de transporte poderá hipotecar o sucesso da rede de Alta Velocidade.				●	●	●	●	●
Redução da quota de mercado dos restantes modos de transporte	O conforto, rapidez e frequência das viagens, entre outros, fará com que muitos utilizadores do transporte aéreo, ferroviário convencional e rodoviário se transfiram para o serviço de Alta Velocidade.				●	◐	●	●	●
Alteração do modelo competitivo nas viagens de curta distância	A rede de Alta Velocidade é extremamente competitiva nas viagens de curta distância, o que irá induzir a uma alteração na concorrência que existe entre os diferentes modos de transporte, em particular, o transporte aéreo.				●	◐	●	●	●
Redução/ eliminação de rotas/ ligações aéreas <i>short haul</i>	A elevada competitividade da Alta Velocidade em viagens de curta distância tende a reduzir/ eliminar ligações aéreas no mesmo percurso devido à redução da procura originada pela transferência de passageiros para o transporte ferroviário.				●	●			

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise de oportunidades e riscos



Riscos – Modelo concorrencial (2/2)

Risco	Sustentação	Grande Lisboa	Grande Porto	Algarve	Eixo Lisboa-Porto	Eixo Lisboa-Madrid	Eixo Porto-Vigo	Eixo Évora-Huelva	Eixo Aveiro-Salamanca
Alteração do contexto competitivo e da vocação do <i>hub</i> aeroportuário	A entrada em funcionamento da rede de Alta Velocidade entre Portugal e Espanha poderá potenciar a actividade dos aeroportos espanhóis, aumentando a sua relevância enquanto <i>hubs</i> aeroportuários, em particular, o Aeroporto de Madrid.	●	◐	○	◐	◐	◐	◐	◐
Desadequação da oferta das <i>rent-a-cars</i> ao novo padrão de mobilidade	A existência de algumas limitações à mobilidade dos automóveis de aluguer no espaço ibérico (<i>go and return only</i>) poderá limitar a complementaridade entre este serviço e o transporte ferroviário de Alta Velocidade.	◐				◐	◐	◐	◐
Forte concorrência do transporte rodoviário em viatura própria	Não só por questões culturais, mas também pelo facto do transporte rodoviário em viatura se tornar extremamente competitivo a partir do momento em que viajam duas ou mais pessoas e há partilha de custos.				◐	◐	◐	◐	◐

Fonte: Estudos e artigos diversos (consultar anexos); Análise: Deloitte

Legenda: ○ Impacte reduzido ● Impacte elevado

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
I. Análise de oportunidades e riscos	
II. Análise quantitativa	
5. Recomendações estratégicas	247

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Disclaimer

- O modelo de projecções do impacto económico-social resultante do desenvolvimento do projecto de Alta Velocidade em Portugal no turismo, para o período de 2015 a 2030, foi compilado e coordenado pela Deloitte, em cooperação com a Confederação de Turismo de Portugal (CTP), com base na informação prestada e validada pelo Centro de Investigação sobre a Economia Portuguesa (CISEP) e pelo Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa (ISEG).
- As projecções basearam-se, ainda, em informação pública disponível, de diversas fontes nacionais e internacionais, bem como em informação disponibilizada pela RAVE, a par de informação histórica recolhida no âmbito do estudo de *benchmark* às linhas de Alta Velocidade de Madrid-Sevilla e Paris-Marseille.
- Gostaríamos ainda de realçar que, em virtude da natureza própria das projecções e do carácter de incerteza que encerra qualquer informação baseada em expectativas futuras, por regra, existem diferenças, as quais poderão ser significativas, entre os resultados projectados e os efectivos, uma vez que as circunstâncias e acontecimentos frequentemente não ocorrem conforme previsto.
- O modelo de projecções preparado de acordo com princípios da objectividade, conservadorismo e da razoabilidade dos resultados esperados, também, teve em consideração o perfil da procura turística nacional e a representatividade das regiões servidas pela infra-estrutura localizadas nos eixos Valença-Lisboa e Lisboa-Elvas no contexto turístico nacional, nos últimos anos, bem como o potencial de tráfego das regiões mais beneficiadas pelo projecto de Alta Velocidade (incluindo a afluência de turistas e excursionistas nas regiões espanholas directamente servidas pelo projecto, designadamente, Castilla LaMancha, Castillay León, Madrid, Extremadura e Galiza), a par das perspectivas de evolução do turismo no contexto do mercado interno alargado. A consistência desta informação com o *benchmark* foi revista pela Deloitte, CTP e CISEP.
- No entanto, a preparação do modelo de projecções não inclui uma revisão, auditoria ou qualquer outra forma de certificação à informação recolhida conforme indicado anteriormente com o objectivo de expressar uma opinião formal, pelo que a Deloitte (signatária responsável pela prestação) não expressa essa opinião.
- Consequentemente, a Deloitte assume que os factos e documentos fornecidos são verdadeiros e precisos, sem contudo proceder a qualquer verificação ou confirmação dos mesmos ou assumir qualquer responsabilidade pelas consequências de que os mesmos sejam falsos, incompletos ou desactualizados.

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Disclaimer (cont.)

- Com efeito, o produto final do trabalho apresentado decorre, para além da informação recolhida (quer junto do próprio cliente quer de outras fontes públicas) de estimativas e projecções que reflectem pressupostos e julgamentos subjectivos.
- Acresce que não assumimos qualquer responsabilidade pela actualização dos resultados do nosso trabalho relativamente a acontecimentos, transacções, circunstâncias ou alterações de qualquer natureza, actos, opiniões, pressupostos ou situações que ocorram após a data da sua realização.

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Enquadramento

- A introdução da Alta Velocidade ferroviária em Portugal tem um impacto económico-social que vai para além do projecto *per si*, estendendo-se por toda a economia. Neste contexto, é possível identificar a produção directa de serviços de transporte e a produção indirecta que corresponde ao impacto dos serviços de transporte nos outros ramos de actividade da economia, nomeadamente, no turismo.
- O capítulo que se segue, tem como objectivo quantificar o impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal para os anos de 2015 e 2030. Para o efeito, e de forma a isolar o efeito da Alta Velocidade no turismo considerou-se que toda a restante actividade turística se mantém constante.
- A quantificação dos impactes socioeconómicos do projecto de Alta Velocidade ferroviária no turismo baseou-se em informação estatística do INE sobre a actividade turística em Portugal, em particular nos quadros fundamentais da Conta Satélite do Turismo referente ao ano de 2006, publicada pelo INE em 2008.
- A Conta Satélite do Turismo consiste num sistema de informação integrada que tem como principal objectivo apresentar as actividades e produtos relacionados, directa ou indirectamente, com o turismo.
- Esta conta foi conjuntamente proposta pela *United Nations Statistics Division (UNSD)*, *Statistical Office of the European Communities (EUROSTAT)*, *Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)* e *World Tourism Organization (WTO)* e constitui presentemente uma referência credenciada e consistente para a análise da actividade turística. Em Portugal, a Conta Satélite do Turismo é da autoria do Serviço de Contas Nacionais do Instituto Nacional de Estatísticas (INE) e consiste num instrumento analítico que visa: (i) uma abordagem quantificada do sector do turismo inserido na economia nacional; (ii) e a obtenção de indicadores que possibilitem medir, de forma completa, a importância do turismo na estrutura económica.
- A Conta Satélite do Turismo desagrega a actividade turística de acordo com o resultado económico do consumo dos visitantes (turistas e excursionistas) e analisa em pormenor todos os aspectos da procura por bens e serviços associados a essa actividade, tal como se apresenta na página seguinte.

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Conta de Produção das Actividades Turísticas e Restantes Actividades

(2006, milhares de euros)

Produtos	Actividades Características do Turismo												Total Actividades características	Actividades conexas	Actividades não específicas	Produção Interna (a preços base)
	Hotéis e Similares	Residências Secundárias	Restaurantes e Similares	Transportes ferroviários	Transportes rodoviários	Transportes marítimos	Transportes aéreos	Serviços auxiliares aos transportes	Aluguer de equipamento de transporte	Agências de viagens, Operadores T.	Serviços Culturais	Desporto, Recreação e Lazer				
Produtos específicos	3.337.422	637.462	8.411.932	179.887	1.255.870	642.312	2.048.864	2.124.928	770.963	454.150	464.705	1.583.968	21.912.462	3.364.384	44.171.692	69.448.538
Produtos característicos	3.296.055	637.462	8.339.780	96.601	645.275	101.062	1.933.898	1.975.643	770.963	454.150	374.199	1.568.410	20.193.498	1.657.875	21.350.350	43.201.724
Alojamento	2.595.069	637.462	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.232.531	3.012	8.693.686	11.929.229
Hotéis e estabelecimentos similares	1.182.575	n.a.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.182.575	578	103	1.183.256
Outro alojamento colectivo	1.412.494	n.a.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.412.494	2.434	10.326	1.425.254
Residências secundárias por conta própria ou gratuitas	n.a.	637.462	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	637.462	n.a.	8.683.257	9.320.719
Restauração e Bebidas	700.986	n.a.	8.339.780	0	0	0	0	0	0	0	4	1.464	9.042.234	0	49.419	9.091.653
Transporte de Passageiros	0	n.a.	0	96.601	645.275	101.062	1.933.898	1.972.408	763.809	0	0	0	5.513.053	1.393.340	79.705	6.986.097
Transporte ferroviário interurbano	0	n.a.	0	96.601	0	0	0	0	0	0	0	0	96.601	0	0	96.601
Transporte rodoviário interurbano	0	n.a.	0	0	645.275	0	0	0	0	0	0	0	645.275	0	2.663	647.938
Transporte por água	0	n.a.	0	0	0	101.062	0	0	0	0	0	0	101.062	0	47	101.109
Transporte aéreo	0	n.a.	0	0	0	0	1.933.898	0	0	0	0	0	1.933.898	0	0	1.933.898
Serviços auxiliares aos transportes	0	n.a.	0	0	0	0	0	1.972.408	0	0	0	0	1.972.408	0	26.975	1.999.383
Aluguer equipamentos transporte	0	n.a.	0	0	0	0	0	0	763.809	0	0	0	763.809	11	50.020	813.840
Serviços de manutenção e reparação de equipamentos de transporte	0	n.a.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.393.329	0	1.393.329
Agências de viagens, Operadores turísticos e Guias Turísticos	0	n.a.	0	0	0	0	0	0	0	454.150	0	0	454.150	0	20	454.170
Serviços culturais	0	n.a.	0	0	0	0	0	0	0	0	374.195	0	374.195	1.044	12.997	388.236
Recreação e Lazer	0	n.a.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.560.533	1.560.533	0	122.572	1.683.105
Outros Serviços de Turismo	0	n.a.	0	0	0	0	0	3.236	7.154	0	0	6.413	16.803	260.480	12.391.951	12.669.233
Produtos Conexos	41.367	n.a.	72.152	83.286	610.595	541.250	114.966	149.284	0	0	90.506	15.558	1.718.964	1.706.509	22.821.342	26.246.815
Produtos Não Específicos	79.440	n.a.	93.510	84.236	183.090	9.327	241.486	186.201	25.885	13.558	214.032	91.393	1.222.158	13.700.270	203.401.187	218.323.615
Valor da produção interna líquido de margens de distribuição	120.807	n.a.	165.662	167.522	793.685	550.577	356.452	335.486	25.885	13.558	304.537	106.951	2.941.122	15.406.778	226.222.529	244.570.429
Output total (a preços base)	3.416.862	637.462	8.505.442	264.123	1.438.960	651.639	2.290.350	2.311.129	796.848	467.708	678.736	1.675.361	23.134.620	17.064.654	247.572.879	287.772.153
Consumo Intermédio Total	1.625.354	39.065	4.551.201	193.744	856.564	405.821	1.758.525	758.844	352.046	294.025	375.515	593.608	11.804.312	7.636.751	135.275.962	154.717.025
VAB (a preços base)	1.791.508	598.397	3.954.241	70.379	582.396	245.818	531.825	1.552.285	444.802	173.683	303.221	1.081.753	11.330.308	9.427.903	112.296.917	133.055.128

Fonte: INE; CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Enquadramento (cont.)

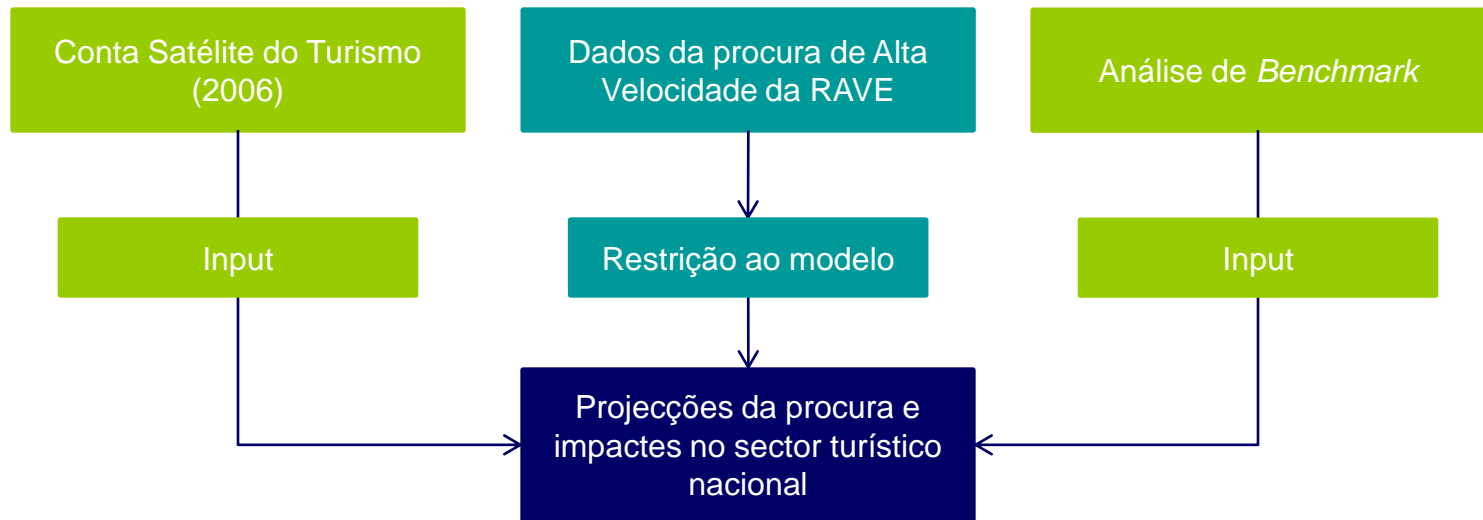
- A diversidade de perfis e de motivações que caracteriza a procura turística num determinado destino, implica a existência de um conjunto de produtos relativamente heterogéneos. Os produtos turísticos são definidos pela procura e distribuem-se em categorias que reflectem a importância do consumo turístico no consumo total. Assim sendo, na Conta Satélite do Turismo, as categorias de produtos turísticos são diferenciadas de acordo com os seguintes critérios:
 - **(i) Produtos específicos do turismo** – produtos turísticos que deixariam de existir em quantidades significativas e/ ou o nível de consumo seria significativamente reduzido na ausência de procura (exemplo: hotéis, agências de viagens e transporte aéreo de passageiros, etc.). Na Conta Satélite do Turismo os produtos específicos do turismo subdividem-se em 7 categorias, designadamente, Alojamento, Restauração e Bebidas, Transporte de Passageiros, Agências de Viagens, Operadores Turísticos e Guias Turísticos, Serviços Culturais, Recreação e Lazer e Outros Serviços.
 - **(ii) Produtos conexos do turismo** – categoria residual que inclui aqueles produtos que estão relacionados com o turismo mas que, em geral, não são identificados como específicos do turismo.
 - **(iii) Produtos não específicos do turismo** – produtos alocados ao turismo de forma não sistemática.
- As actividades, por sua vez, encontram-se agrupadas em actividades características, actividades conexas e actividades específicas.

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Enquadramento (cont.)

- A quantificação dos impactes da introdução da Alta Velocidade no sector ferroviário foi efectuada com base na Conta Satélite do Turismo de 2006 e tendo como restrição os valores da procura fornecidos pela RAVE. Neste contexto e considerando as restrições que de seguida se apresentam foram calculados os impactes da Alta Velocidade no sector turístico nacional ao nível dos seguintes indicadores: Valor acrescentado gerado pelo Turismo (VAGT), Emprego, Hóspedes, Dormidas e Excursionistas.



Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Pressupostos

- Tal como anteriormente referido, a quantificação dos impactes socioeconómicos do projecto ferroviário de Alta Velocidade em Portugal, baseou-se na construção dos quadros fundamentais da Conta Satélite do Turismo para os anos de 2015 e 2030, usando a última Conta Satélite do Turismo disponível referente ao ano de 2006, publicada pelo INE em 2008. Para o efeito recorreu-se ao método dos cenários, o qual permite a elaboração de diferentes cenários de evolução da procura, tendo sido definidos três cenários:
 - Cenário base;
 - Cenário conservador; e
 - Cenário optimista.
- Em seguida, apresentam-se em detalhe os pressupostos genéricos, transversais a todos os cenários, bem como aqueles que os caracterizam e diferenciam. Os pressupostos apresentados são resultado do estudo de mercado e de *benchmark* realizado.

Pressupostos genéricos:

- **Turista:** Visitante que permanece, pelo menos, uma noite num alojamento colectivo ou particular no lugar visitado. Note-se que o turista não é apenas o indivíduo que viaja por motivos de lazer. Neste contexto, se uma pessoa se desloca em negócios entre Lisboa e Porto e permanece pelo menos uma noite num alojamento colectivo ou particular no lugar visitado é um turista de negócios.
- **Excursionista:** Visitante que não pernoita no lugar visitado.
- **Gasto médio diário:** Assumiu-se a manutenção do gasto médio diário, a preços constantes de 2006, uma vez que, actualmente, os preços médios praticados no sector turístico nacional, em particular, no segmento hoteleiro, encontram-se entre os mais reduzidos da Europa, ainda que, de acordo com o estudo realizado, a Alta Velocidade possa exercer alguma pressão para a sua redução;
- **Estada média:** Assumiu-se a manutenção da estada média, na medida em que, actualmente, a estada média na Grande Lisboa e no Grande Porto é de aproximadamente 2 noites, não havendo uma margem significativa para a sua redução, ainda que a Alta Velocidade possa exercer alguma pressão nesse sentido.

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Pressupostos (cont.)

Pressupostos genéricos:

- **Produtividade média dos factores trabalho e capital:** Assumiu-se que a produtividade média dos factores trabalho e capital se mantêm constante, o que estará em consonância com a evolução registada em Portugal nos últimos anos. Segundos dados da OCDE, nos últimos anos, a produtividade conjunta de todos os factores de produção em Portugal tem vindo a decrescer à média anual de 0,5%.
- **Coeficientes técnicos constantes:** Assumiu-se que os coeficientes técnicos da Conta Satélite do Turismo se mantêm constantes, em virtude da não alteração dos coeficientes de produtividade do factor trabalho e capital.
- **Afectação de impactes:** Para a distribuição dos impactes do projecto de Alta Velocidade no turismo, nomeadamente, do VAGT e do emprego, pelos diferentes intervenientes da cadeia de valor da actividade turística considerou-se que os coeficientes técnicos calculados em função destas duas variáveis no ano de 2006 se mantêm constantes.
- **Regionalização de impactes:** No que se refere à regionalização dos impactes considerou-se a ponderação dos valores alcançados para o território nacional pelo número de hóspedes espanhóis registados nos estabelecimentos hoteleiros das diferentes regiões analisadas (NUTS III) no ano de 2006, tal como se apresenta em baixo.

$$\text{Variável Z}_{\text{Região Y}} = \frac{\text{Variável Z}_{\text{Portugal}} \times \text{Hóspedes espanhóis}_{\text{Região Y}}}{\text{Hóspedes espanhóis}_{\text{Portugal}}}$$

- O impacte da Alta Velocidade ferroviária será sentido sobretudo nas deslocações de média distância, assim sendo, consideram-se apenas os mercados nacional e espanhol como mercados emissores. Paralelamente, apesar de se considerar que a Alta Velocidade ferroviária pode potenciar a chegada a Portugal de turistas provenientes de mercados longínquos, é importante salientar que este será apenas um impacte marginal no contexto turístico nacional.

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Pressupostos (cont.)

Pressupostos específicos de cada cenário:

- Em virtude do aumento da mobilidade e da integração territorial, entre outros, que decorre da entrada em funcionamento do transporte ferroviário de Alta Velocidade no ano de 2013, assumiram-se os seguintes pressupostos:
 - a) **Cenário base:**
 - **Procura:** Crescimento médio anual de turistas e excursionistas espanhóis e portugueses de 2,0% e 0,25%, respectivamente.
 - b) **Cenário conservador:**
 - **Procura:** Crescimento médio anual de turistas e excursionistas espanhóis e portugueses de 1,0% e 0,1%, respectivamente.
 - c) **Cenário optimista:**
 - **Procura:** Crescimento médio anual de turistas e excursionistas espanhóis e portugueses de 3,0% e 0,5%, respectivamente.
- Relativamente à metodologia utilizada para quantificar os impactes do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo nacional, considerou-se uma progressão linear aplicada a uma função da procura, tal como em seguida se apresenta.

$$\text{Procura } W_{\text{ano } z+n} = \text{Procura } W_{\text{ano } z} \times (1 + \text{Estimativa crescimento da procura } W)$$

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Pressupostos (cont.)

Justificação e indexação da estimativa de crescimento médio anual de turistas e excursionistas à procura de AV:

RAVE – Estudo da procura de AV

- **Eixo Lisboa-Madrid:** - Procura total de 6,65 milhões de passageiros em 2015 e de 8,89 milhões em 2030;
 - Procura induzida (1º ano de funcionamento) de 12%, o que equivale a 0,8 milhões de passageiros em 2015;
- **Eixo Lisboa-Porto:** - Procura total de 7,36 milhões de passageiros em 2015 e de 10,72 milhões em 2030;
 - Procura induzida (1º ano de funcionamento) de 6%, o que equivale a 0,4 milhões de passageiros em 2015;
- **Eixo Porto-Vigo:** - Procura total de 2,68 milhões de passageiros em 2015 e de 3,68 milhões em 2030;
 - Procura induzida (1º ano de funcionamento) de 13%, o que equivale a 0,3 milhões de passageiros em 2015.

Análise de *benchmark*

• Espanha – Linha Madrid-Sevilla:

- Evolução do número de passageiros entre 1992 e 2008 à TCMA de 7,1%;

Definição dos pressupostos

• Rede de Alta Velocidade:

- 3 eixos em 2015 (70% da procura total induzida em 2030)
- 2 eixos em 2030 (30% da procura total induzida nesse ano)

• Taxa de crescimento da procura de AV:

- Taxa de crescimento da procura natural: 1,8%
- Taxa de crescimento da procura induzida: 6,0%

Estas taxas de crescimento justificam-se por:

Procura natural: Indexação à taxa de crescimento do PIB nacional;

Procura induzida: Dedução da taxa de crescimento natural à taxa de crescimento registada no *benchmark* Madrid-Sevilha.

Dimensão do mercado emissor turístico espanhol nas comunidades autónomas³ directamente servidas pela AV

- **População:** 14,1 milhões de habitantes;
- **Hóspedes:** 60,8 milhões de hóspedes

5,3 milhões de hóspedes e excursionistas no mercado turístico nacional

¹ Dados das comunidades autónoma de Castilla-León, Castilla La Mancha, Extremadura, Galicia e Madrid referentes ao ano de 2006.
Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Pressupostos (cont.)

Justificação e indexação da estimativa de crescimento médio anual de turistas e excursionistas à procura de AV (cont.):

- Cenário base:

Espanhóis = 2,0%

- O pressuposto de crescimento médio anual de turistas e excursionistas espanhóis justifica-se por:
 - Consonância com os valores de crescimento da procura de Alta Velocidade estimada pela RAVE para o período compreendido entre 2015 e 2030;
 - Em 2006, o mercado espanhol representava 9,5% das dormidas registadas no território continental, enquanto que na Grande Lisboa e no Grande Porto as dormidas de espanhóis representavam 16,5%, respectivamente;
 - A estimativa de acréscimo de dormidas de espanhóis em 2030, que decorre da entrada em funcionamento da Alta Velocidade registada, representa um aumento de 4,2 p.p. face à quota de mercado de 2006.

Portugueses = 0,25%

- O pressuposto de crescimento médio anual de turistas e excursionistas portugueses justifica-se por:
 - Grau de desenvolvimento do mercado interno face ao grau de desenvolvimento do mercado espanhol;
 - Representatividade do mercado interno no número total de dormidas registadas no território nacional em 2006, 35,9%.
 - Em 2006, as dormidas registadas na Grande Lisboa e no Grande Porto representavam 31,4% do número total de dormidas registadas no Continente. Nesse ano, a representatividade do mercado nacional nessas regiões era de 27,8% e 47,5%, respectivamente;

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Pressupostos (cont.)

Justificação e indexação da estimativa de crescimento médio anual de turistas e excursionistas à procura de AV (cont.):

- Em 2006, as dormidas de portugueses nas regiões NUTS III servidas pelo projecto de Alta Velocidade representavam 31,7% do número total de dormidas. No entanto, se não se considerar o Algarve, região que numa primeira fase não será directamente beneficiada pelo projecto, o peso das dormidas de portugueses aumenta para 40,3%.
 - Por outro lado, as dormidas registadas nas regiões NUTS III servidas pelo projecto de Alta Velocidade representam 79,5% do número total de dormidas de portugueses no Continente.
 - O número de camas na Grande Lisboa e no Grande Porto corresponde a 26,3% do número de camas existentes no território continental e a 62,8% das camas existentes nas regiões NUTS III servidas pela Alta Velocidade.
- Em resumo, a margem de crescimento do mercado espanhol é muito superior à apresentada pelo mercado interno, a qual actualmente já se encontra com um grau de desenvolvimento considerável.
 - As estimativas de crescimento médio anual de turistas e excursionistas assumidas nos restantes cenários são testes de sensibilidade ao modelo.

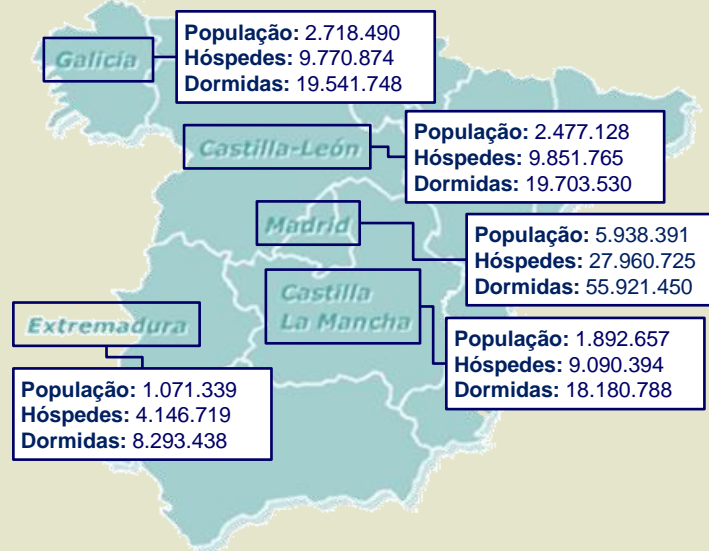
Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Restrições ao modelo

- As linhas de Alta Velocidade em funcionamento em 2015: Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Porto-Vigo (parcialmente).
- As linhas de Alta Velocidade em funcionamento em 2030: Porto-Vigo (completa), Aveiro-Salamanca e Évora-Faro-Huelva.
- O pressuposto de que, em 2015 e 2030, existirão 8 e 20 circulações diárias por sentido de comboios de Alta Velocidade em cada linha, tal como se verificou na linha Madrid-Sevilla no primeiro ano de exploração e em 2008, respectivamente.
- O pressuposto de que os mercados geradores de passageiros de Alta Velocidade ferroviária em Portugal serão o mercado nacional e o espanhol, uma vez que o impacte da Alta Velocidade ferroviária será sentido sobretudo nas deslocações de média distância. Neste contexto, relativamente ao mercado espanhol consideram-se as populações, hóspedes e dormidas geradas fora da sua comunidade de residência, à data de 2006, da Galiza, Castilla-León, Madrid, Castilla La Mancha e Extremadura.

Dimensão do mercado turístico espanhol nas província com Alta Velocidade ferroviária (2006)



Fonte: Instituto de Estudios Estadísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
I. Análise de oportunidades e riscos	
II. Análise quantitativa	
• Cenário base	
• Cenário conservador	
• Cenário optimista	
5. Recomendações estratégicas	247

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base

- Deste modo, com base nos pressupostos definidos para o cenário base, foi possível obter o impacte socioeconómico do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo em Portugal, medido pelo Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT), pelo emprego turístico e pelo número de hóspedes, dormidas e excursionistas.
- Assim, estima-se que, em 2015, o VAGT resultante da entrada em funcionamento do transporte de Alta Velocidade ferroviária, num cenário de coexistência com o actual transporte ferroviário interurbano (convencional), mantendo a restante actividade turística constante, ascenda a cerca de 57,0 milhões de euros aumentando para 553,1 milhões de euros em 2030.
- No que diz respeito ao emprego turístico gerado pelo projecto de Alta Velocidade é expectável que, em 2015 e 2030, esse valor ascenda a 3.725 e 36.147 postos de trabalho, respectivamente.
- Ao nível do número de hóspedes prevê-se que, em 2015 e 2030, se registre um aumento de 81.545 e 771.283 hóspedes, o que, mantendo a estada média inalterada, originará mais 190.901 e 1.814.236 dormidas, respectivamente. O número de excursionistas, por sua vez, deverá sofrer um aumento de 453.446 e 4.492.270 indivíduos em 2015 e 2030, respectivamente.
- Note-se que o impacte obtido ao nível dos hóspedes e excursionistas corresponde a uma pequena percentagem de desvio do mercado interno espanhol como se poderá constatar em seguida.

Impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal

(2006, 2015 e 2030)

Cenário base

Portugal	2006	2015 c/ projecto AV		2030 c/ projecto AV	
		Acréscimo	Total	Acréscimo	Total
VAGT (euros)	6.377.970.273	57.007.684	6.434.977.957	553.135.055	6.931.105.328
Emprego (indivíduos)	416.790	3.725	420.516	36.147	452.937
Hóspedes	12.376.900	81.545	12.458.445	771.283	13.148.183
Dormidas	37.566.500	190.901	37.757.401	1.814.236	39.380.736
Excursionistas	11.289.700	453.446	11.743.146	4.492.270	15.781.970

Nota: As estimativas de crescimento da procura turística apresentadas não tiveram em consideração restrições à capacidade de carga do destino e das infra-estruturas em causa.

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

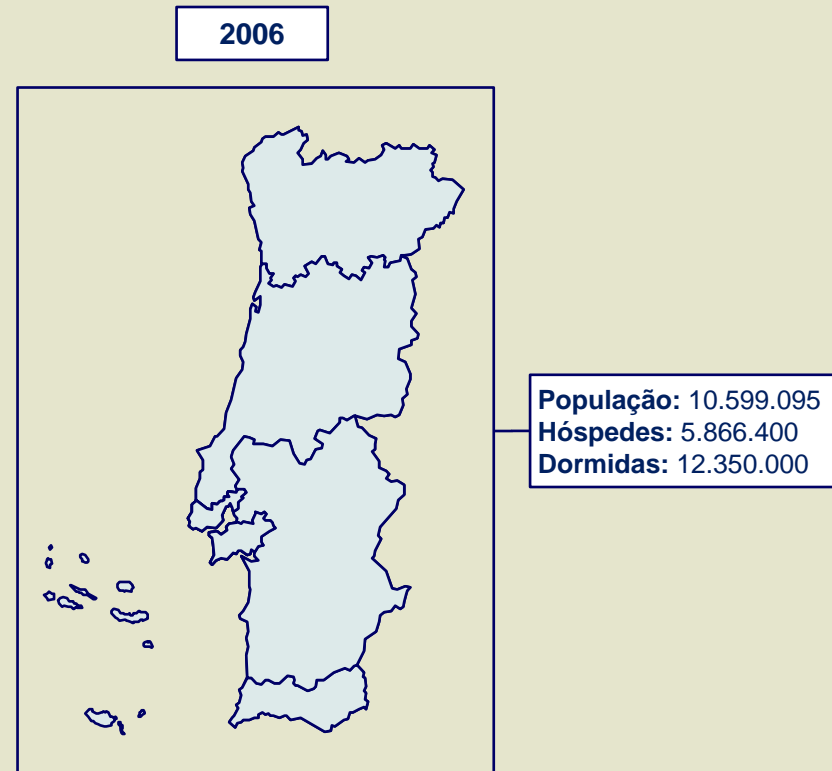
Principais resultados – Cenário base (cont.)

- O acréscimo estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes portugueses e de dormidas geradas por este mercado no território nacional corresponde a 4,3% do número total de hóspedes nacionais registados no ano de 2006 e 4,3% das dormidas por estes geradas.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna nacional (2006 e 2030)

Cenário base

Turistas portugueses	Hóspedes	Dormidas ¹
Portugal (2006)	5.866.400	12.350.000
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	254.371	535.505
% Portugal (2006)	4,3%	4,3%



Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudios Estadísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

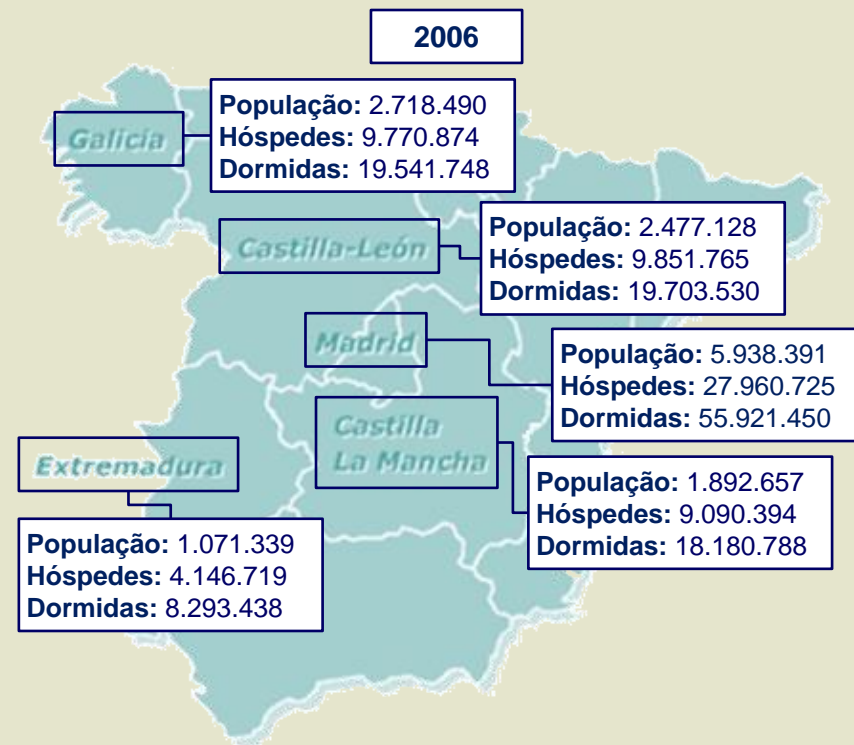
Principais resultados – Cenário base (cont.)

- O acréscimo estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes e de dormidas de espanhóis em Portugal corresponde a 0,3% do número total de hóspedes espanhóis registados em Espanha no ano de 2006 e a 0,4% das dormidas por estes geradas.
- Por outro lado, considerando apenas a procura turística interna (hóspedes e de dormidas) gerada pelas regiões² mais beneficiadas pelo projecto de Alta Velocidade, o acréscimo estimado para 2030 equivale a 0,8% e a 1,1%, respectivamente.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna espanhola (2006 e 2030)

Cenário base

Turistas espanhóis	Hóspedes	Dormidas ¹
Espanha (2006)	155.661.026	311.322.052
Regiões espanholas ² (2006)	60.820.477	121.640.954
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	516.912	1.278.731
% Espanha (2006)	0,3%	0,4%
% Regiões espanholas ² (2006)	0,8%	1,1%



¹ O número de dormidas foi estimado considerando uma estada média de 2,0 noites (Lisboa 2,3 noites e Norte 1,8 noites).

² Considera as províncias de Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Galiza e Madrid.

Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudios Estadísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base (cont.)

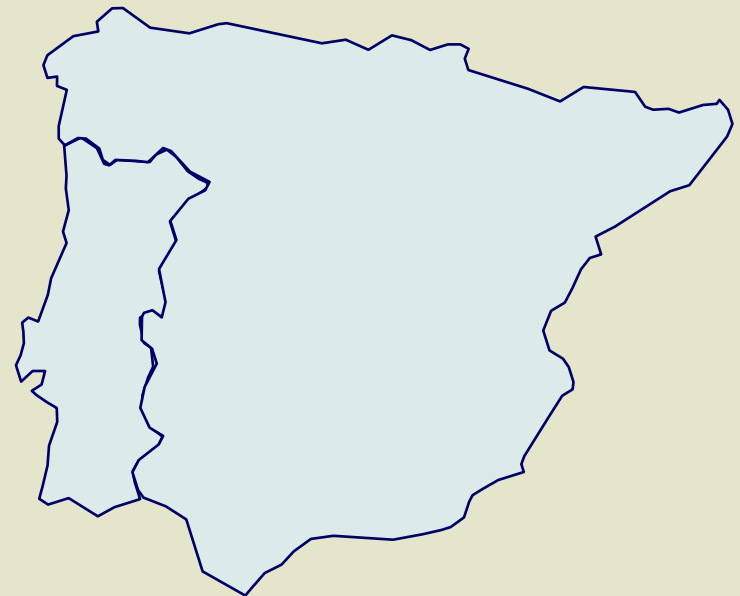
- Em termos agregados, o aumento estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes e de dormidas de portugueses e espanhóis em território nacional corresponde a 0,5% do número total de hóspedes destas nacionalidades registados em Portugal e Espanha no ano de 2006 e a 0,6% das dormidas por estes geradas.
- Considerando apenas a procura turística espanhola (hóspedes e de dormidas) gerada pelas regiões² mais beneficiadas pelo projecto de Alta Velocidade e a procura turística interna total nacional, o incremento estimado para 2030 equivale a 1,2% e a 1,4%, respectivamente.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna ibérica (2006 e 2030)

Cenário base

Turistas portugueses e espanhóis	Hóspedes	Dormidas ¹
Portugal e Espanha (2006)	161.527.426	323.672.052
Portugal e regiões espanholas ² (2006)	66.686.877	133.990.954
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	771.283	1.814.236
% Portugal e Espanha (2006)	0,5%	0,6%
% Portugal e regiões espanholas ² (2006)	1,2%	1,4%

2006



¹ O número de dormidas para a procura turística espanhola foi estimado considerando uma estada média de 2,0 noites (Lisboa 2,3 noites e Norte 1,8 noites).

² Considera as províncias de Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Galiza e Madrid.

Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudios Estadísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base (cont.)

- No que se refere à regionalização dos impactes do projecto de Alta Velocidade no turismo nacional, de acordo com os pressupostos assumidos, observa-se que as regiões da Grande Lisboa, Algarve e Grande Porto, por se tratarem dos principais pólos de desenvolvimento turístico, serão as mais beneficiadas com o projecto de Alta Velocidade ferroviária.
- Em 2030, estima-se que o VAGT resultante do projecto de Alta Velocidade nestas regiões ascenda a 206,9, 92,5 e 78,0 milhões de euros, respectivamente.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT) (2015 e 2030; euros)

Cenário base

Regiões	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Minho Lima	859.596	8.340.497
Cávado	934.105	9.063.449
Grande Porto	8.039.430	78.005.106
Baixo Vouga	2.648.882	25.701.614
Baixo Mondego	3.723.398	36.127.450
Pinhal Litoral	1.072.045	10.401.851
Grande Lisboa	21.323.831	206.901.206
Península de Setúbal	1.777.545	17.247.192
Alto Alentejo	375.549	3.643.882
Alentejo Central	772.241	7.492.914
Algarve	9.538.800	92.553.221
Total	57.007.684	553.135.055

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base (cont.)

- Paralelamente, no que diz respeito ao emprego turístico gerado pelo projecto de Alta Velocidade, estima-se que em 2030, o emprego turístico nas regiões da Grande Lisboa, Algarve e Grande Porto, decorrente do projecto de Alta Velocidade, ascenda a 13.521, 6.048 e 5.098 indivíduos, respectivamente.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Emprego

(2015 e 2030; indivíduos)

Cenário base

Regiões	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Minho Lima	56	545
Cávado	61	592
Grande Porto	525	5.098
Baixo Vouga	173	1.680
Baixo Mondego	243	2.361
Pinhal Litoral	70	680
Grande Lisboa	1.393	13.521
Península de Setúbal	116	1.127
Alto Alentejo	25	238
Alentejo Central	50	490
Algarve	623	6.048
Total	3.725	36.147

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base (cont.)

- Em relação à procura turística, estima-se que em 2030, o número de hóspedes nas regiões da Grande Lisboa, o Algarve e o Grande Porto, de acordo com os pressupostos assumidos, ascenda a 288.500, 129.055 e 108.769 indivíduos, os quais serão responsáveis por 678.618, 303.567 e 255.850 dormidas, respectivamente.
- O número de excursionistas nestas regiões, por outro lado, deverá aumentar em 1.680.342, 751.668 e 633.516 indivíduos, respectivamente.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Hóspedes, Dormidas e Excursionistas (2015 e 2030)

Cenário base

Regiões	Acréscimo					
	2015 c/ projecto de AV			2030 c/ projecto de AV		
	Hóspedes	Dormidas	Excursionistas	Hóspedes	Dormidas	Excursionistas
Minho Lima	1.230	2.879	6.837	11.630	27.356	67.737
Cávado	1.336	3.128	7.430	12.638	29.727	73.609
Grande Porto	11.500	26.922	63.947	108.769	255.850	633.516
Baixo Vouga	3.789	8.870	21.070	35.838	84.299	208.735
Baixo Mondego	5.326	12.469	29.616	50.376	118.495	293.408
Pinhal Litoral	1.533	3.590	8.527	14.504	34.117	84.478
Grande Lisboa	30.502	71.407	169.612	288.500	678.618	1.680.342
Península de Setúbal	2.543	5.952	14.139	24.049	56.569	140.073
Alto Alentejo	537	1.258	2.987	5.081	11.952	29.594
Alentejo Central	1.105	2.586	6.142	10.448	24.576	60.853
Algarve	13.645	31.942	75.873	129.055	303.567	751.668
Total	81.545	190.901	453.446	771.283	1.814.236	4.492.270

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base (cont.)

- Hotéis e Similares, Transportes (aéreo, rodoviário, ferroviário e marítimo) e Restaurantes e Similares serão os intervenientes da cadeia de valor do turismo que mais beneficiarão com o projecto de Alta Velocidade em Portugal.
- Estima-se que, em 2030, 27,9% do VAGT (154.169,5 mil euros) decorra da actividade dos Hotéis e Similares, 23,5% (129.883,7 mil euros) da actividade dos Transportes e 19,3% (106.823,0 mil euros) da actividade dos Restaurantes e Similares.

Distribuição do impacte turístico do projecto de Alta Velocidade pela cadeia de valor – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT) (2015 e 2030; euros)

Cenário base

Actividades características e não características do turismo	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Actividades características do turismo	50.981.503	494.664.132
Hotéis e similares	15.889.152	154.169.513
Residências secundárias por conta própria	5.004.238	48.555.204
Restaurantes e similares	11.009.484	106.822.994
Transportes	13.386.181	129.883.650
Transportes aéreos	3.894.806	37.790.583
Aluguer de equipamento de transporte de passageiros	1.738.871	16.871.947
Agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos	1.507.415	14.626.167
Cultura, Desporto, Recreação e Lazer	2.446.162	23.734.656
Actividades não características do turismo (conexas e não específicas)	6.026.181	58.470.923
Total	57.007.684	553.135.055

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base (cont.)

- Relativamente ao emprego, a maioria dos postos de trabalho gerados pelo projecto de Alta Velocidade no sector do turismo serão absorvidos pelos Restaurantes e Similares e também pelos Hotéis e Similares (20.146 e 5.246 postos de trabalho em 2030, respectivamente).

Distribuição do impacte turístico do projecto de Alta Velocidade pela cadeia de valor – Emprego (2015 e 2030; indivíduos)

Cenário base

Actividades características do turismo	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Hotéis e similares	541	5.246
Residências secundárias por conta própria (por imputação)	N.a.	N.a.
Restaurantes e similares	2.076	20.146
Transportes ferroviários	38	371
Transportes rodoviários	327	3.174
Transportes marítimos	18	175
Transportes aéreos	81	788
Serviços auxiliares aos transportes	186	1.805
Aluguer de equipamento de transporte	32	313
Agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos	77	748
Serviços culturais	107	1.041
Desporto, Recreação e Lazer	241	2.339
Total	3.725	36.147

N.a. – Não aplicável

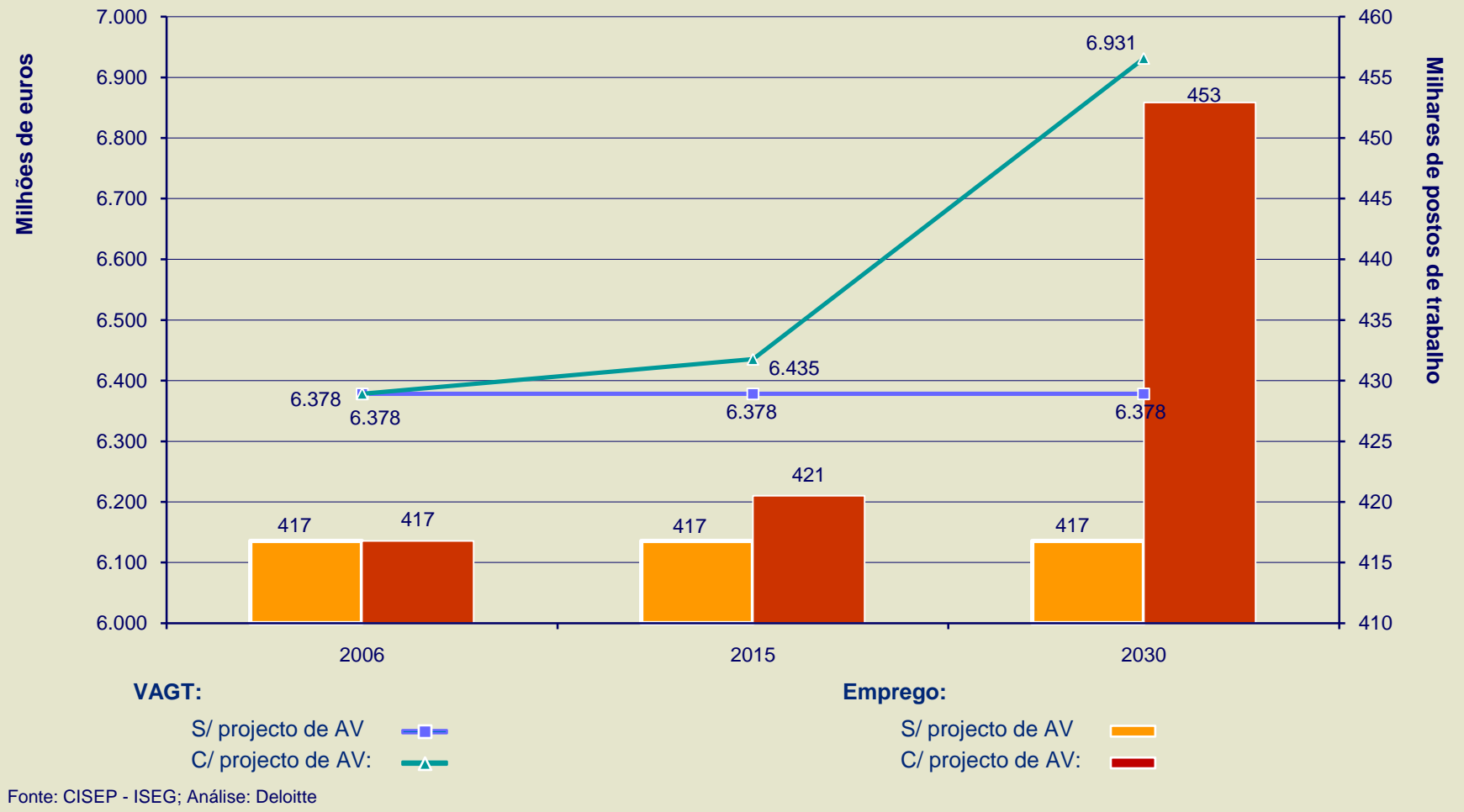
Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base (cont.)

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo – VAGT e Emprego
(2006, 2015 e 2030)

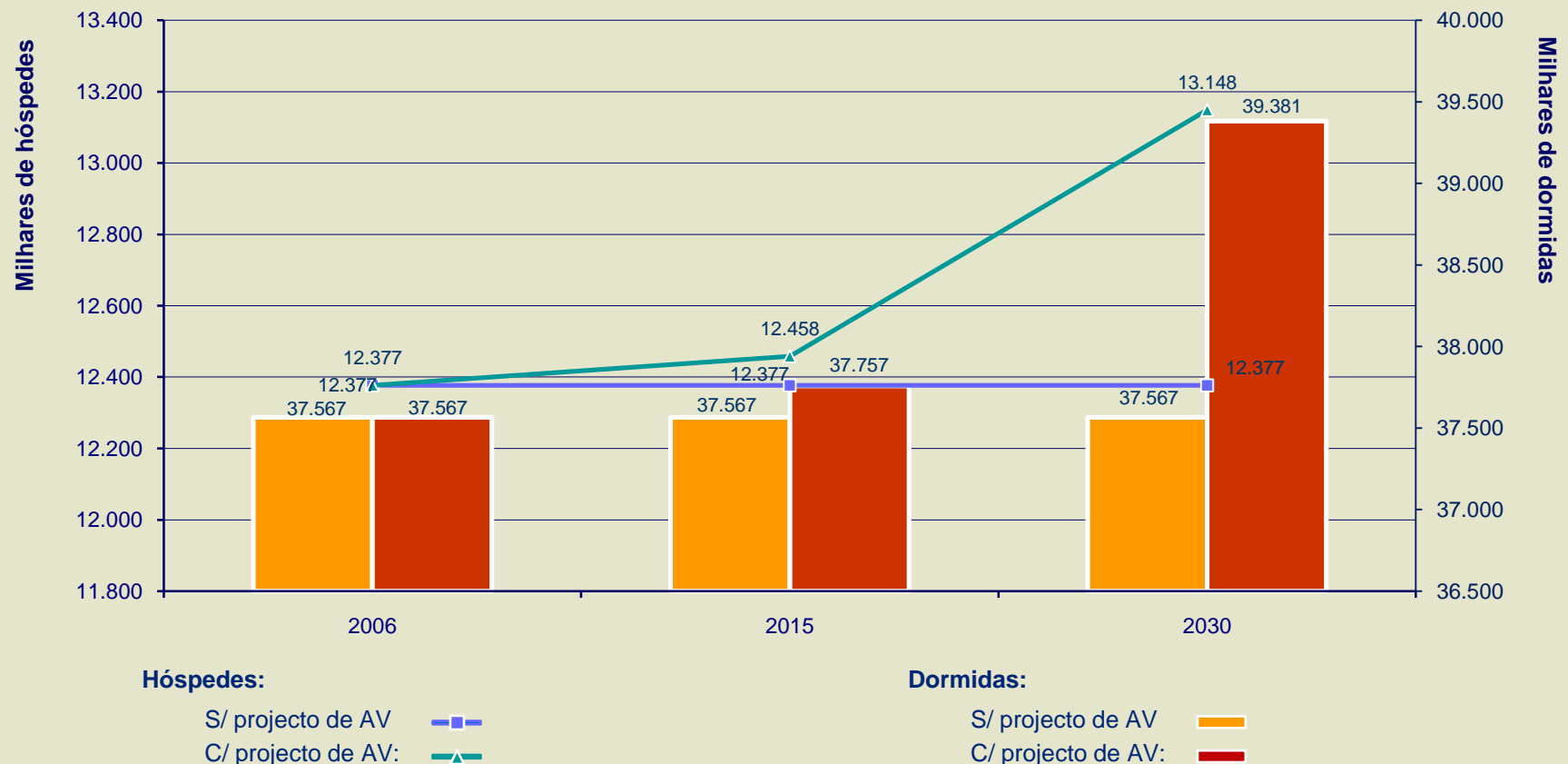


Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário base (cont.)

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo – Hóspedes e Dormidas
(2006, 2015 e 2030)



Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Índice

1.	Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3.	Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4.	Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
	I. Análise de oportunidades e riscos	
	II. Análise quantitativa	
	• Cenário base	
	• Cenário conservador	
	• Cenário optimista	
5.	Recomendações estratégicas	247

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador

- No cenário conservador, estima-se que, em 2015, o VAGT resultante da entrada em actividade do transporte de Alta Velocidade ferroviária, num cenário de coexistência com o actual transporte ferroviário interurbano (convencional), mantendo tudo o resto constante, ascenda a cerca de 27,4 milhões de euros aumentando para 249,4 milhões de euros em 2030.
- Quanto ao emprego turístico, em 2015 e 2030, a Alta Velocidade ferroviária deverá induzir um aumento de 1.794 e 16.300 postos de trabalho, respectivamente.
- Ao nível do número de hóspedes prevê-se que, em 2015 e 2030, se registre um aumento de 37.698 e 338.560 hóspedes, o que, mantendo a estada média inalterada, se traduzirá num acréscimo de 88.930 e 800.472 dormidas, respectivamente. O número de excursionistas, por sua vez, deverá sofrer um aumento de 225.600 e 2.068.615 indivíduos em 2015 e 2030, respectivamente.
- Mais uma vez, note-se que o impacte obtido ao nível dos hóspedes e excursionistas corresponde a uma pequena percentagem de desvio do mercado interno espanhol como se poderá constatar em seguida.

Impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal

(2006, 2015 e 2030)

Cenário conservador

Portugal	2006	2015 c/ projecto AV		2030 c/ projecto AV	
		Acréscimo	Total	Acréscimo	Total
VAGT (euros)	6.377.970.273	27.448.759	6.405.419.032	249.427.459	6.627.397.732
Emprego (indivíduos)	416.790	1.794	418.584	16.300	433.090
Hóspedes	12.376.900	37.698	12.414.598	338.560	12.715.460
Dormidas	37.566.500	88.930	37.655.430	800.472	38.366.972
Excursionistas	11.289.700	225.600	11.515.300	2.068.615	13.358.315

Nota: As estimativas de crescimento da procura turística apresentadas não tiveram em consideração restrições à capacidade de carga do destino e das infra-estruturas em causa.
Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

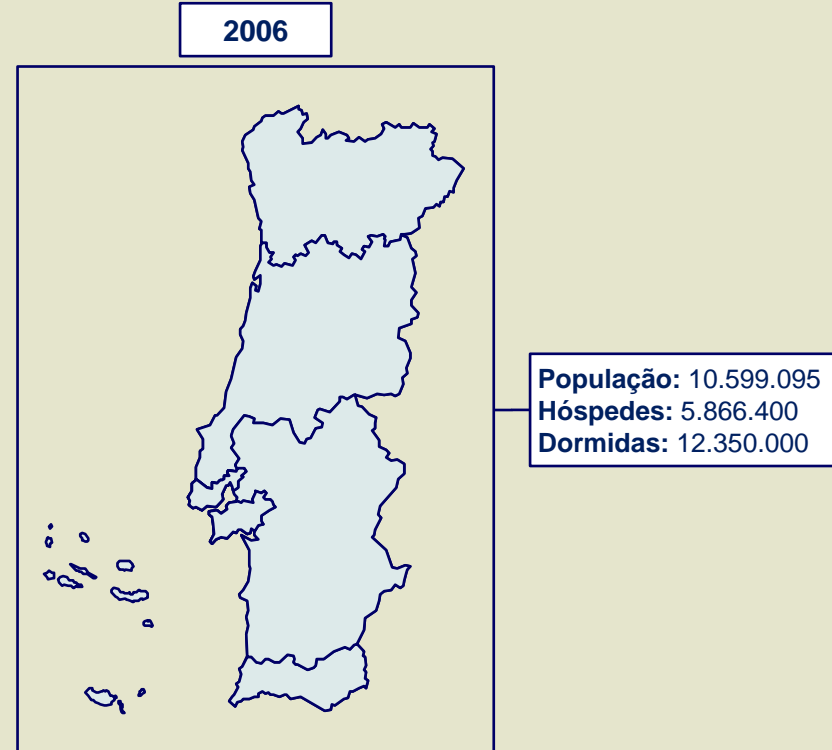
Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

- O acréscimo estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes nacionais e de dormidas por estes geradas no território nacional corresponde a 1,7% do número total de hóspedes e de dormidas de portugueses registadas em Portugal no ano de 2006, respectivamente.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna nacional (2006 e 2030)

Cenário conservador

Turistas portugueses	Hóspedes	Dormidas ¹
Portugal (2006)	5.866.400	12.350.000
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	100.531	211.638
% Portugal (2006)	1,7%	1,7%



Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudos Estatísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

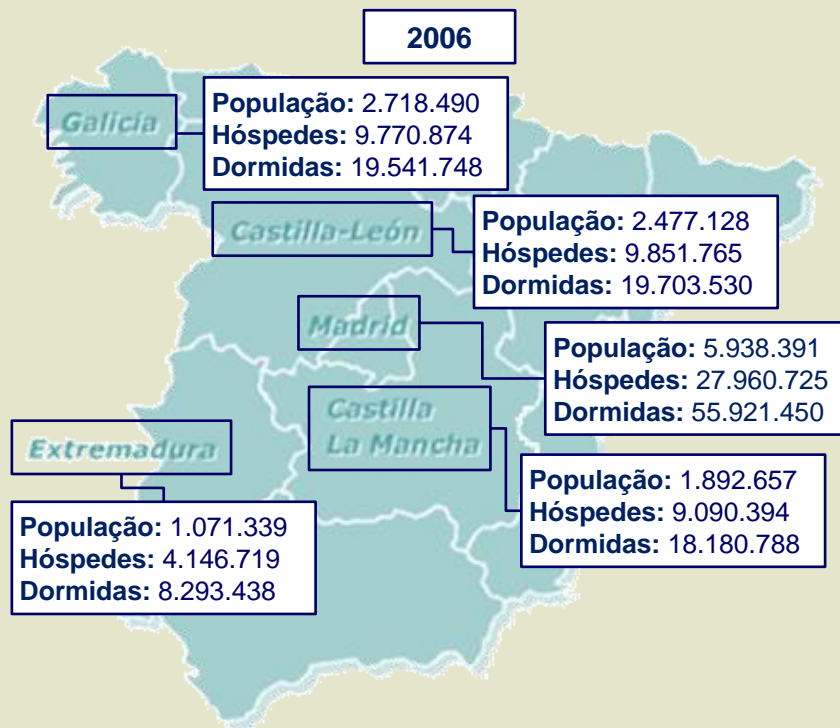
Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

- O acréscimo estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes espanhóis e de dormidas por estes geradas no território nacional corresponde a 0,2% do número total de hóspedes e de dormidas de espanhóis registadas em Espanha no ano de 2006, respectivamente.
- Por outro lado, considerando apenas a procura turística interna (hóspedes e de dormidas) gerada pelas regiões² mais beneficiadas pelo projecto de Alta Velocidade, o acréscimo estimado para 2030 equivale a 0,4% e a 0,5%, respectivamente.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna espanhola (2006 e 2030)

Cenário conservador

Turistas espanhóis	Hóspedes	Dormidas ¹
Espanha (2006)	155.661.026	311.322.052
Regiões espanholas ² (2006)	60.820.477	121.640.954
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	238.029	588.834
% Espanha (2006)	0,2%	0,2%
% Regiões espanholas ² (2006)	0,4%	0,5%



¹ O número de dormidas foi estimado considerando uma estada média de 2,0 noites (Lisboa 2,3 noites e Norte 1,8 noites).

² Considera as províncias de Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Galiza e Madrid.

Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudios Estadísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

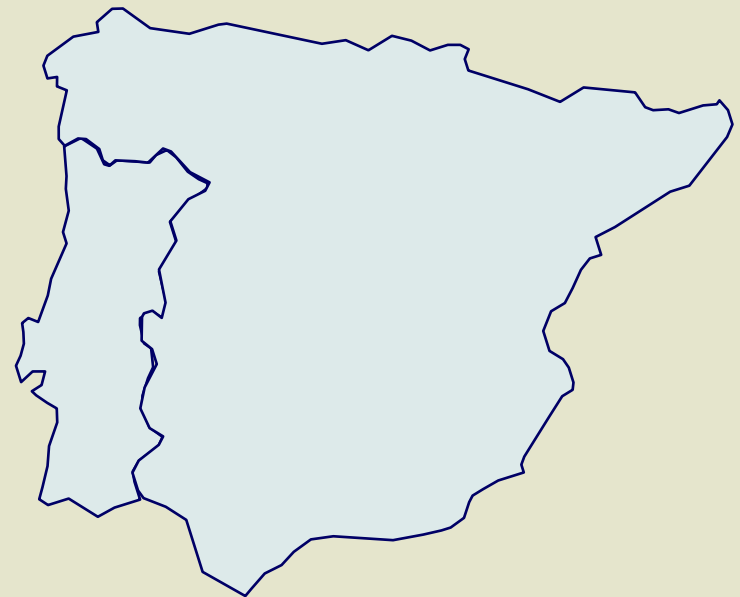
- Em termos agregados, o acréscimo estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes e de dormidas em Portugal corresponde a 0,2% do número total de hóspedes e dormidas de portugueses e espanhóis em Portugal e Espanha no ano de 2006, respectivamente.
- Por outro lado, considerando apenas a procura turística espanhola (hóspedes e de dormidas) gerada pelas regiões mais beneficiadas pelo projecto de Alta Velocidade e a procura turística interna nacional, o acréscimo estimado para 2030 equivale a 0,5% e a 0,6%, respectivamente.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna ibérica (2006 e 2030)

Cenário conservador

Turistas portugueses e espanhóis	Hóspedes	Dormidas ¹
Portugal e Espanha (2006)	161.527.426	323.672.052
Portugal e regiões espanholas ² (2006)	66.686.877	133.990.954
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	338.560	800.472
% Portugal e Espanha (2006)	0,2%	0,2%
% Portugal e regiões espanholas ² (2006)	0,5%	0,6%

2006



¹ O número de dormidas para a procura turística espanhola foi estimado considerando uma estada média de 2,0 noites (Lisboa 2,3 noites e Norte 1,8 noites).

² Considera as províncias de Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Galiza e Madrid.

Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudios Estadísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

- No que se refere à regionalização dos impactes do projecto de Alta Velocidade no turismo nacional, observa-se que as regiões da Grande Lisboa, Algarve e Grande Porto, pelas razões anteriormente referidas, serão as mais beneficiadas com o projecto.
- Em 2030, o VAGT resultante da Alta Velocidade ferroviária nestas regiões deverá ascender a 93,3, 41,7 e 35,2 milhões de euros, respectivamente.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT)
(2015 e 2030; euros)

Cenário conservador

Regiões	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Minho Lima	413.889	3.761.015
Cávado	449.764	4.087.018
Grande Porto	3.870.923	35.175.162
Baixo Vouga	1.275.416	11.589.734
Baixo Mondego	1.792.788	16.291.099
Pinhal Litoral	516.181	4.690.550
Grande Lisboa	10.267.260	93.298.810
Península de Setúbal	855.874	7.777.347
Alto Alentejo	180.824	1.643.150
Alentejo Central	371.828	3.378.810
Algarve	4.592.859	41.735.404
Total	27.448.759	249.427.459

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

- Analogamente, no que diz respeito ao emprego turístico, as regiões onde se registará uma maior geração de postos de trabalho serão a Grande Lisboa, o Algarve e o Grande Porto. De acordo com os pressupostos assumidos, estima-se que em 2030, o emprego turístico nestas regiões, decorrente do projecto de Alta Velocidade, abranja um total de 6.097, 2.727 e 2.299 indivíduos, respectivamente.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Emprego

(2015 e 2030; indivíduos)

Cenário conservador

Regiões	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Minho Lima	27	246
Cávado	29	267
Grande Porto	253	2.299
Baixo Vouga	83	757
Baixo Mondego	117	1.065
Pinhal Litoral	34	307
Grande Lisboa	671	6.097
Península de Setúbal	56	508
Alto Alentejo	12	107
Alentejo Central	24	221
Algarve	300	2.727
Total	1.794	16.300

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

- No que se refere ao número de hóspedes, as regiões onde se registará uma maior procura turística serão a Grande Lisboa, o Algarve e o Grande Porto. Em 2030, o número de hóspedes nestas regiões, como resultado da actividade do projecto de Alta Velocidade, deverá registar um aumento de 126.639, 56.649 e 47.745 indivíduos, os quais gerarão um total de 299.418, 133.939 e 112.885 noites, respectivamente.
- O número de excursionistas nestas regiões, por outro lado, deverá aumentar em 773.769, 346.131 e 291.723 indivíduos, respectivamente.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Hóspedes, Dormidas e Excursionistas (2015 e 2030)

Cenário conservador

Regiões	Acréscimo					
	2015 c/ projecto de AV			2030 c/ projecto de AV		
	Hóspedes	Dormidas	Excursionistas	Hóspedes	Dormidas	Excursionistas
Minho Lima	568	1.341	3.402	5.105	12.070	31.192
Cávado	618	1.457	3.697	5.548	13.116	33.895
Grande Porto	5.316	12.541	31.815	47.745	112.885	291.723
Baixo Vouga	1.752	4.132	10.483	15.731	37.194	96.119
Baixo Mondego	2.462	5.808	14.735	22.113	52.282	135.109
Pinhal Litoral	709	1.672	4.242	6.367	15.053	38.901
Grande Lisboa	14.101	33.264	84.386	126.639	299.418	773.769
Península de Setúbal	1.175	2.773	7.034	10.557	24.959	64.501
Alto Alentejo	248	586	1.486	2.230	5.273	13.627
Alentejo Central	511	1.205	3.056	4.586	10.843	28.022
Algarve	6.308	14.880	37.749	56.649	133.939	346.131
Total	37.698	88.930	225.600	338.560	800.472	2.068.615

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

- Hotéis e Similares, Transportes (aéreo, rodoviário, ferroviário e marítimo) e Restaurantes e Similares serão os agentes da cadeia de valor do turismo que mais beneficiarão com o projecto de Alta Velocidade em Portugal.
- Estima-se que, em 2030, 27,9% do Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (69.520,3 mil euros) decorra da actividade dos Hotéis e Similares, 23,5% (58.569,0 mil euros) da actividade dos Transportes e 19,3% (48.170,1 mil euros) da actividade dos Restaurantes e Similares.

Distribuição do impacte turístico do projecto de Alta Velocidade pela cadeia de valor – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT) (2015 e 2030; euros)

Cenário conservador

Actividades características e não características do turismo	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Actividades características do turismo	24.547.199	223.060.926
Hotéis e similares	7.650.504	69.520.291
Residências secundárias por conta própria	2.409.502	21.895.197
Restaurantes e similares	5.300.981	48.170.131
Transportes	6.445.343	58.568.967
Transportes aéreos	1.875.319	17.041.063
Aluguer de equipamento de transporte de passageiros	837.253	7.608.136
Agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos	725.808	6.595.437
Cultura, Desporto, Recreação e Lazer	1.177.808	10.702.766
Actividades não características do turismo (conexas e não específicas)	2.901.560	26.366.533
Total	27.448.759	249.427.459

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

- Quanto ao emprego, Restaurantes e Similares e Hotéis e Similares (9.084 e 2.366 postos de trabalho em 2030, respectivamente) serão os intervenientes da cadeia de valor do turismo onde se registará uma maior criação de postos de trabalho resultantes da entrada em actividade do projecto de Alta Velocidade.

Distribuição do impacte turístico do projecto de Alta Velocidade pela cadeia de valor – Emprego (2015 e 2030; indivíduos)

Cenário conservador

Actividades características do turismo	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Hotéis e similares	260	2.366
Residências secundárias por conta própria (por imputação)	N.a.	N.a.
Restaurantes e similares	1.000	9.084
Transportes ferroviários	18	167
Transportes rodoviários	158	1.431
Transportes marítimos	9	79
Transportes aéreos	39	355
Serviços auxiliares aos transportes	90	814
Aluguer de equipamento de transporte	16	141
Agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos	37	337
Serviços culturais	52	469
Desporto, Recreação e Lazer	116	1.055
Total	1.794	16.300

N.a. – Não aplicável

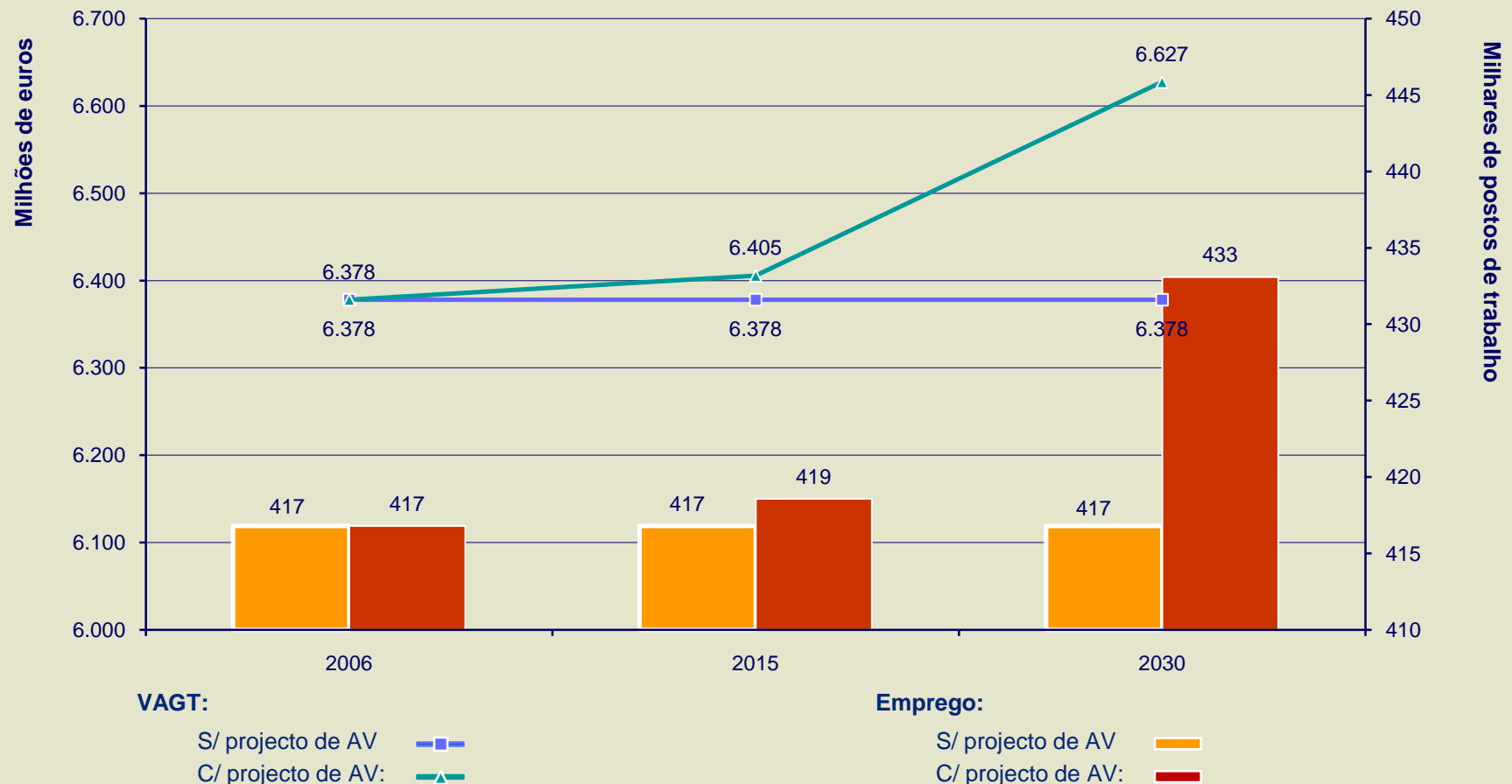
Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo – VAGT e Emprego
(2006, 2015 e 2030)



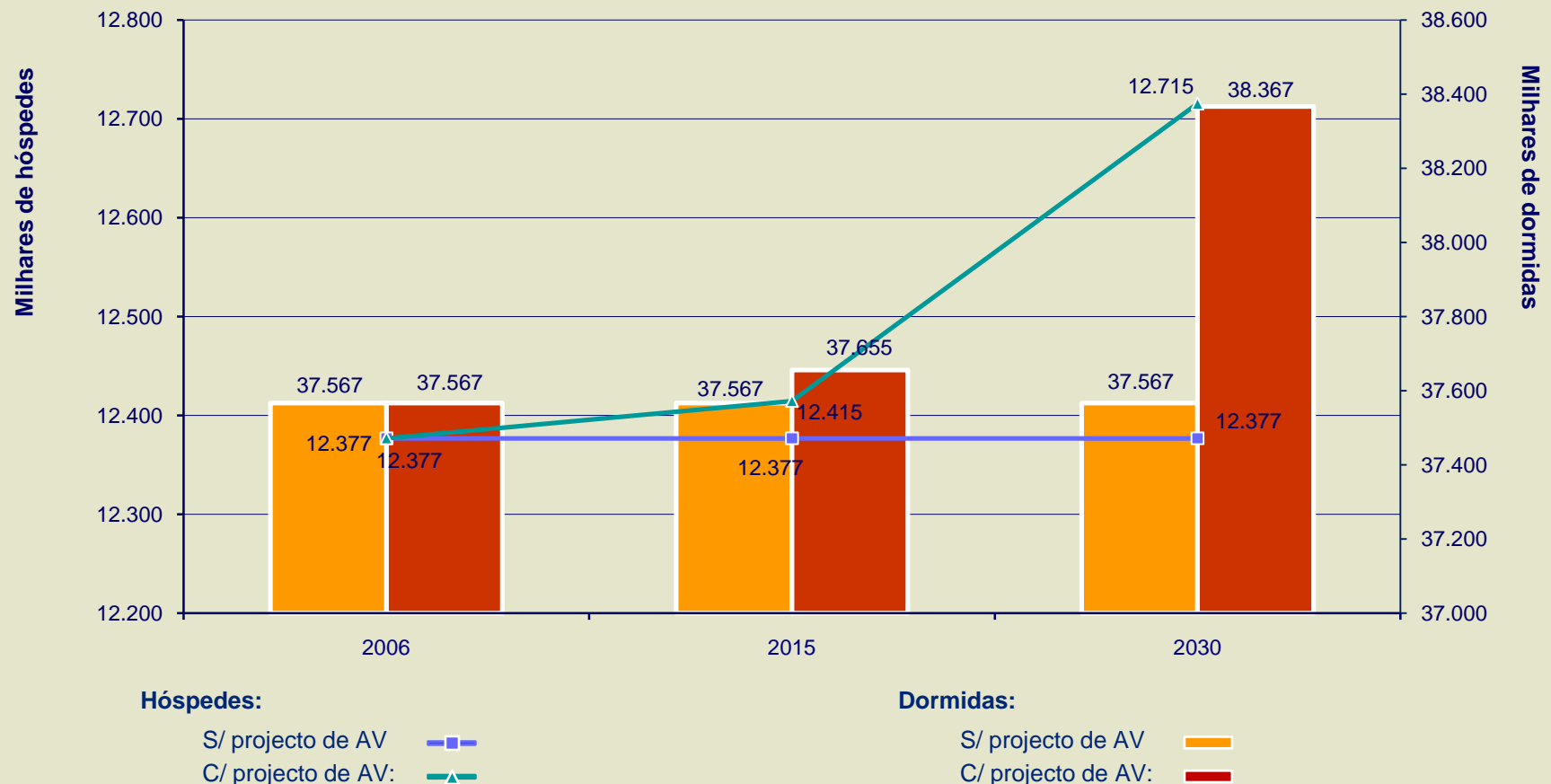
Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário conservador (cont.)

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo – Hóspedes e Dormidas
(2006, 2015 e 2030)



Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
I. Análise de oportunidades e riscos	
II. Análise quantitativa	
• Cenário base	
• Cenário conservador	
• Cenário optimista	247
5. Recomendações estratégicas	

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário optimista

- Por último, segundo os pressupostos considerados no cenário optimista, estima-se que, em 2015, o VAGT resultante da entrada em funcionamento do transporte de Alta Velocidade ferroviária, num cenário de coexistência com o actual transporte ferroviário interurbano (convencional), mantendo toda a restante actividade turística constante, ascenda a cerca de 90,6 milhões de euros aumentando para 935,4 milhões de euros em 2030.
- No que diz respeito ao emprego turístico gerado pelo projecto de Alta Velocidade é expectável que, em 2015 e 2030, esse valor ascenda a 5.918 e 61.126 postos de trabalho, respectivamente.
- Ao nível do número de hóspedes prevê-se que, em 2015 e 2030, se registre um aumento de 137.463 e 1.362.250 hóspedes, o que, mantendo a estada média inalterada, originará um acréscimo de 318.378 e 3.178.591 dormidas, respectivamente. O número de excursionistas, por sua vez, deverá sofrer um aumento de 683.536 e 7.327.497 indivíduos em 2015 e 2030, respectivamente.
- Mais uma vez, note-se que o impacte obtido ao nível dos hóspedes e excursionistas corresponde a uma pequena percentagem de desvio do mercado interno espanhol como se poderá constatar em seguida.

Impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal

(2006, 2015 e 2030)

Cenário optimista

Portugal	2006	2015 c/ projecto AV		2030 c/ projecto AV	
		Acréscimo	Total	Acréscimo	Total
VAGT (euros)	6.377.970.273	90.560.308	6.468.530.581	935.381.466	7.313.351.739
Emprego (indivíduos)	416.790	5.918	422.708	61.126	477.916
Hóspedes	12.376.900	137.463	12.514.363	1.362.250	13.739.150
Dormidas	37.566.500	318.378	37.884.878	3.178.591	40.745.091
Excursionistas	11.289.700	683.536	11.973.236	7.327.497	18.617.197

Nota: As estimativas de crescimento da procura turística apresentadas não tiveram em consideração restrições à capacidade de carga do destino e das infra-estruturas em causa.

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

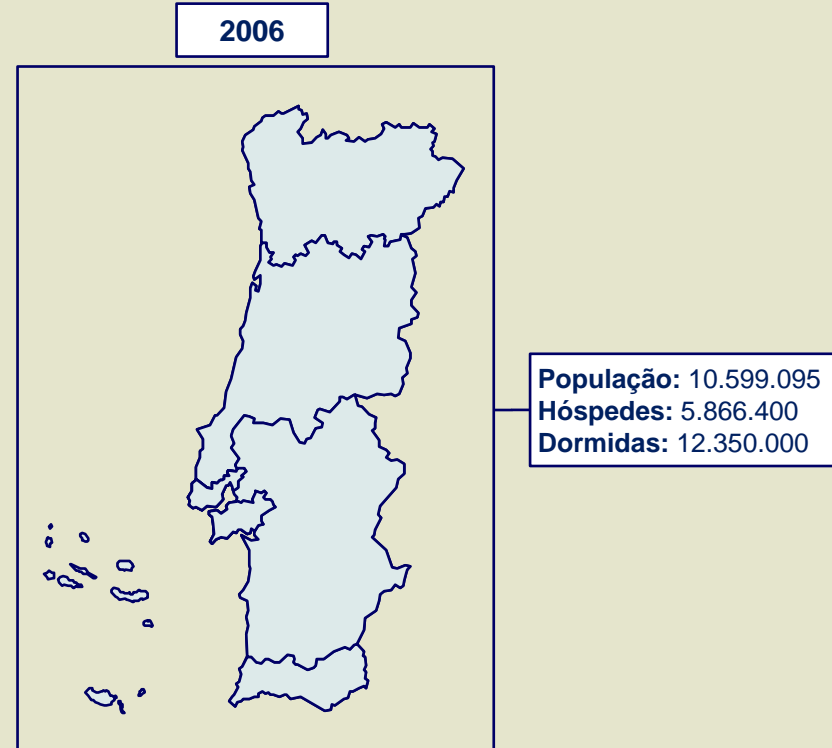
Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

- O acréscimo estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes e de dormidas de portugueses no território nacional corresponde a 8,8% do número total de hóspedes e de dormidas nacionais registadas em Portugal no ano de 2006, respectivamente.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna nacional (2006 e 2030)

Cenário optimista

Turistas portugueses	Hóspedes	Dormidas ¹
Portugal (2006)	5.866.400	12.350.000
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	519.097	1.092.808
% Portugal (2006)	8,8%	8,8%



Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudos Estatísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

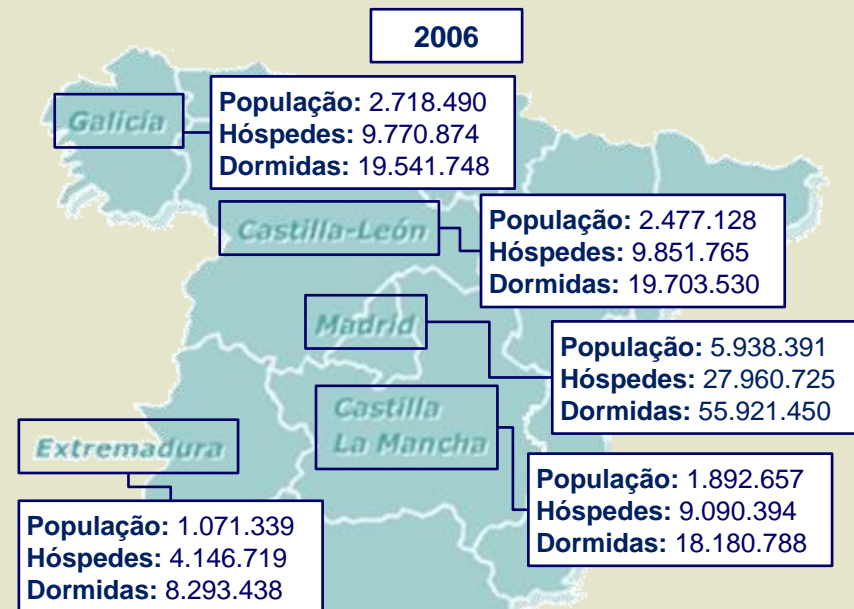
Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

- No que se refere ao mercado espanhol, o aumento estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes e de dormidas em Portugal corresponde a 0,5% do número total de hóspedes espanhóis registados em Espanha no ano de 2006 e a 0,7% das dormidas por estes geradas.
- Por outro lado, considerando apenas a procura turística interna (hóspedes e de dormidas) gerada pelas regiões² mais beneficiadas pelo projecto de Alta Velocidade, o acréscimo estimado para 2030 equivale a 1,4% e a 1,7%, respectivamente.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna espanhola (2006 e 2030)

Cenário optimista

Turistas espanhóis	Hóspedes	Dormidas ¹
Espanha (2006)	155.661.026	311.322.052
Regiões espanholas ² (2006)	60.820.477	121.640.954
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	843.153	2.085.783
% Espanha (2006)	0,5%	0,7%
% Regiões espanholas ² (2006)	1,4%	1,7%



¹ O número de dormidas foi estimado considerando uma estada média de 2,0 noites (Lisboa 2,3 noites e Norte 1,8 noites).

² Considera as províncias de Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Galiza e Madrid.

Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudios Estadísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

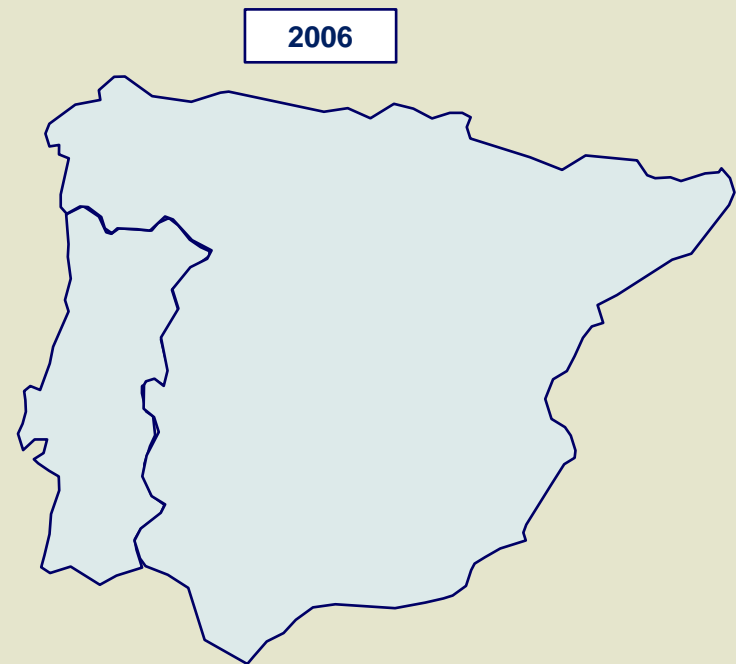
Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

- O acréscimo estimado em 2030 ao nível do número de hóspedes e de dormidas em Portugal corresponde a 0,8% do número total de hóspedes portugueses e espanhóis registados em Portugal e Espanha no ano de 2006, respectivamente, e a 1,0% das dormidas por estes geradas.
- Por outro lado, considerando apenas a procura turística espanhola (hóspedes e dormidas) gerada pelas regiões mais beneficiadas pelo projecto de Alta Velocidade e a procura turística interna nacional, o acréscimo estimado para 2030 equivale a 2,0% e a 2,4%, respectivamente.

Representatividade do impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária na procura turística interna ibérica (2006 e 2030)

Cenário optimista

Turistas portugueses e espanhóis	Hóspedes	Dormidas ¹
Portugal e Espanha (2006)	161.527.426	323.672.052
Portugal e regiões espanholas ² (2006)	66.686.877	133.990.954
Portugal (2030 c/ projecto AV - Acréscimo)	1.362.250	3.178.591
% Portugal e Espanha (2006)	0,8%	1,0%
% Portugal e regiões espanholas ² (2006)	2,0%	2,4%



¹ O número de dormidas para a procura turística espanhola foi estimado considerando uma estada média de 2,0 noites (Lisboa 2,3 noites e Norte 1,8 noites).

² Considera as províncias de Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Galiza e Madrid.

Fonte: CISEP - ISEG; Instituto de Estudios Estadísticos – Familitur; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

- A um nível regional, as regiões da Grande Lisboa, Algarve e Grande Porto serão novamente as regiões mais beneficiadas pelo projecto de Alta Velocidade ferroviária.
- Em 2030, o VAGT nestas regiões, resultante da actividade do projecto de Alta Velocidade, deverá ascender a 349,8, 156,5 e 131,9 milhões de euros, respectivamente.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT) (2015 e 2030; euros)

Cenário optimista

Regiões	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Minho Lima	1.365.522	14.104.234
Cávado	1.483.885	15.326.785
Grande Porto	12.771.142	131.910.877
Baixo Vouga	4.207.916	43.462.828
Baixo Mondego	5.914.854	61.093.483
Pinhal Litoral	1.703.011	17.590.097
Grande Lisboa	33.874.253	349.881.194
Península de Setúbal	2.823.743	29.165.940
Alto Alentejo	596.583	6.162.002
Alentejo Central	1.226.754	12.670.924
Algarve	15.152.987	156.512.532
Total	90.560.308	935.381.466

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

- No que diz respeito ao emprego turístico gerado pelo projecto de Alta Velocidade, estima-se que em 2030, este ascenda a 22.864 postos de trabalho na Grande Lisboa, a 10.228 no Algarve e a 8.620 no Grande Porto.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Emprego

(2015 e 2030; indivíduos)

Cenário optimista

Regiões	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Minho Lima	89	922
Cávado	97	1.002
Grande Porto	835	8.620
Baixo Vouga	275	2.840
Baixo Mondego	387	3.992
Pinhal Litoral	111	1.149
Grande Lisboa	2.214	22.864
Península de Setúbal	185	1.906
Alto Alentejo	39	403
Alentejo Central	80	828
Algarve	990	10.228
Total	5.918	61.126

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

- No que diz respeito ao número de hóspedes gerado pelo projecto de Alta Velocidade, as regiões mais beneficiadas serão uma vez mais a Grande Lisboa, o Algarve e o Grande Porto. Segundo os pressupostos assumidos, em 2030, o aumento no número de hóspedes nestas regiões, como resultado do projecto de Alta Velocidade, deverá ser igual a 509.552, 227.938 e 192.109 indivíduos, os quais serão responsáveis pela geração de 1.188.958, 531.857 e 448.256 dormidas, respectivamente.
- O número de excursionistas nestas regiões, por outro lado, deverá aumentar em 2.740.864, 1.226.072 e 1.033.350 indivíduos, respectivamente.

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo, por região – Hóspedes, Dormidas e Excursionistas (2015 e 2030)

Cenário optimista

Regiões	Acréscimo					
	2015 c/ projecto de AV			2030 c/ projecto de AV		
	Hóspedes	Dormidas	Excursionistas	Hóspedes	Dormidas	Excursionistas
Minho Lima	2.073	4.801	10.307	20.541	47.929	110.488
Cávado	2.252	5.217	11.200	22.321	52.083	120.065
Grande Porto	19.386	44.899	96.395	192.109	448.256	1.033.350
Baixo Vouga	6.387	14.794	31.761	63.297	147.694	340.475
Baixo Mondego	8.978	20.795	44.644	88.974	207.606	478.588
Pinhal Litoral	2.585	5.987	12.854	25.617	59.774	137.796
Grande Lisboa	51.418	119.090	255.678	509.552	1.188.958	2.740.864
Península de Setúbal	4.286	9.927	21.313	42.476	99.111	228.477
Alto Alentejo	906	2.097	4.503	8.974	20.940	48.271
Alentejo Central	1.862	4.313	9.259	18.453	43.058	99.260
Algarve	23.001	53.273	114.372	227.938	531.857	1.226.072
Total	137.463	318.378	683.536	1.362.250	3.178.591	7.327.497

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

- Hotéis e Similares, Transportes (aéreo, rodoviário, ferroviário e marítimo) e Restaurantes e Similares os agentes da cadeia de valor do turismo que mais beneficiarão com o projecto de Alta Velocidade em Portugal.
- Estima-se que, em 2030, 27,9% do Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (260.709,0 mil euros) decorra da actividade dos Hotéis e Similares, 23,5% (219.640,3 mil euros) da actividade dos Transportes e 19,3% (180.643,5 mil euros) da actividade dos Restaurantes e Similares.

Distribuição do impacte turístico do projecto de Alta Velocidade pela cadeia de valor – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT) (2015 e 2030; euros)

Cenário optimista

Actividades características e não características do turismo	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Actividades características do turismo	80.987.339	836.503.954
Hotéis e similares	25.240.922	260.709.033
Residências secundárias por conta própria	7.949.549	82.109.492
Restaurantes e similares	17.489.261	180.643.493
Transportes	21.264.795	219.640.317
Transportes aéreos	6.187.145	63.905.932
Aluguer de equipamento de transporte de passageiros	2.762.307	28.531.381
Agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos	2.394.623	24.733.643
Cultura, Desporto, Recreação e Lazer	3.885.882	40.136.595
Actividades não características do turismo (conexas e não específicas)	9.572.969	98.877.512
Total	90.560.308	935.381.466

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

- No emprego, Restaurantes e Similares e Hotéis e Similares (34.067 e 8.872 postos de trabalho em 2030, respectivamente) serão os intervenientes da cadeia de valor do turismo onde se registará uma maior criação de postos de trabalho resultantes da entrada em actividade do projecto de Alta Velocidade.

Distribuição do impacte turístico do projecto de Alta Velocidade pela cadeia de valor – Emprego (2015 e 2030; indivíduos)

Cenário optimista

Actividades características do turismo	2015 c/ projecto de AV	2030 c/ projecto de AV
	Acréscimo	Acréscimo
Hotéis e similares	859	8.872
Residências secundárias por conta própria (por imputação)	N.a.	N.a.
Restaurantes e similares	3.298	34.067
Transportes ferroviários	61	628
Transportes rodoviários	520	5.368
Transportes marítimos	29	296
Transportes aéreos	129	1.333
Serviços auxiliares aos transportes	296	3.052
Aluguer de equipamento de transporte	51	529
Agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos	122	1.264
Serviços culturais	170	1.760
Desporto, Recreação e Lazer	383	3.956
Total	5.918	61.126

N.a. – Não aplicável

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

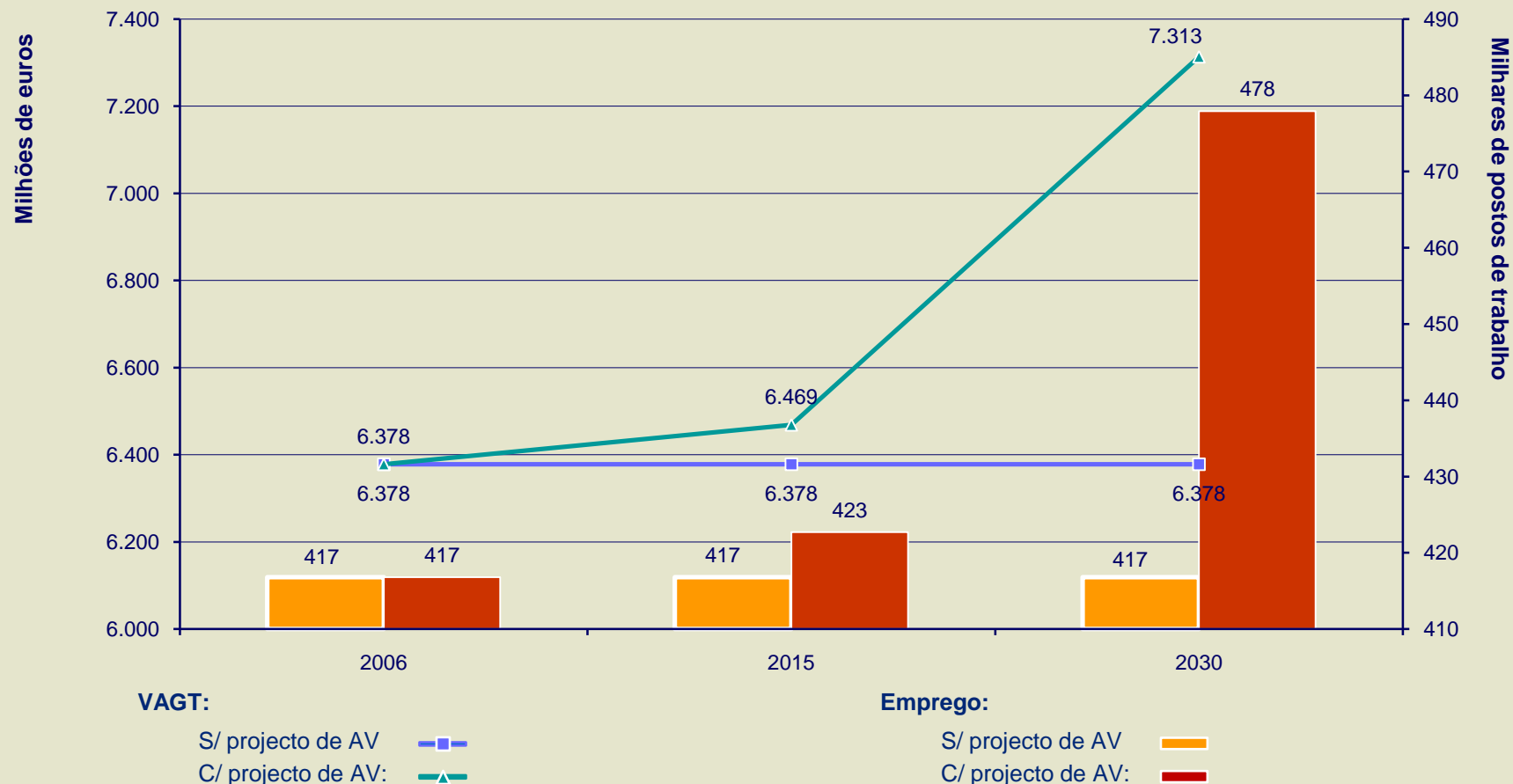
Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo – VAGT e Emprego

(2006, 2015 e 2030)



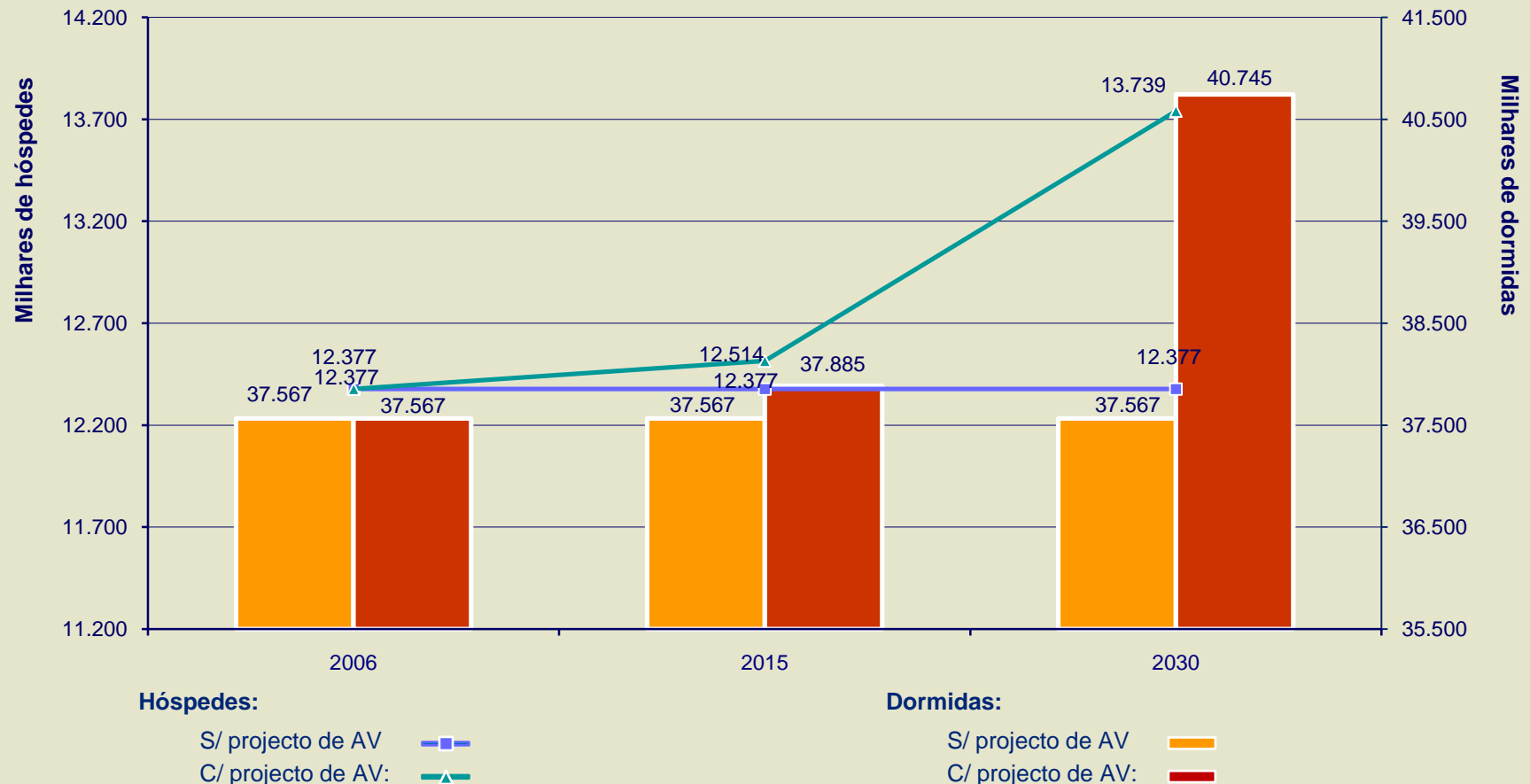
Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Cenário optimista (cont.)

Impacte do projecto de Alta Velocidade no sector do turismo – Hóspedes e Dormidas
(2006, 2015 e 2030)



Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Comparação entre cenários

Impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo (VAGT) (2015 e 2030)

Portugal		C/ projecto de Alta Velocidade					
		Cenário base		Cenário conservador		Cenário optimista	
		2015	2030	2015	2030	2015	2030
Crescimento da procura	Portugueses	0,25%/ ano		0,1%/ ano		0,5%/ ano	
	Espanhóis	2,0%/ ano		1,0%/ ano		3,0%/ ano	
Crescimento da estada média		0,0%/ ano		0,0%/ ano		0,0%/ ano	
Crescimento do gasto médio diário		0,0%/ ano		0,0%/ ano		0,0%/ ano	
Total		6.434.977.957	6.931.105.328	6.405.419.032	6.627.397.732	6.468.530.581	7.313.351.739
Acréscimo		57.007.684	553.135.055	27.448.759	249.427.459	90.560.308	935.381.466
Actividades características do turismo		50.981.503	494.664.132	24.547.199	223.060.926	80.987.339	836.503.954
Hotéis e similares		15.889.152	154.169.513	7.650.504	69.520.291	25.240.922	260.709.033
Residências secundárias por conta própria		5.004.238	48.555.204	2.409.502	21.895.197	7.949.549	82.109.492
Restaurantes e similares		11.009.484	106.822.994	5.300.981	48.170.131	17.489.261	180.643.493
Transportes		13.386.181	129.883.650	6.445.343	58.568.967	21.264.795	219.640.317
Transportes aéreos		3.894.806	37.790.583	1.875.319	17.041.063	6.187.145	63.905.932
Aluguer de equipamento de transporte de passageiros		1.738.871	16.871.947	837.253	7.608.136	2.762.307	28.531.381
Agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos		1.507.415	14.626.167	725.808	6.595.437	2.394.623	24.733.643
Cultura, Desporto, Recreação e Lazer		2.446.162	23.734.656	1.177.808	10.702.766	3.885.882	40.136.595
Actividades não características do turismo		6.026.181	58.470.923	2.901.560	26.366.533	9.572.969	98.877.512
Total		57.007.684	553.135.055	27.448.759	249.427.459	90.560.308	935.381.466

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Comparação entre cenários (cont.)

Impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal – Emprego

(2015 e 2030)

Portugal		C/ projecto de Alta Velocidade					
		Cenário base		Cenário conservador		Cenário optimista	
		2015	2030	2015	2030	2015	2030
Crescimento da procura	Portugueses	0,25%/ ano		0,1%/ ano		0,5%/ ano	
	Espanhóis	2,0%/ ano		1,0%/ ano		3,0%/ ano	
Crescimento da estada média		0,0%/ ano		0,0%/ ano		0,0%/ ano	
Crescimento do gasto médio diário		0,0%/ ano		0,0%/ ano		0,0%/ ano	
Total		420.516	452.937	418.584	433.090	422.708	477.916
Acréscimo		3.725	36.147	1.794	16.300	5.918	61.126
Hotéis e Similares		541	5.246	260	2.366	859	8.872
Residências secundárias por conta própria		N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.
Restaurantes e similares		2.076	20.146	1.000	9.084	3.298	34.067
Transportes ferroviários		38	371	18	167	61	628
Transportes rodoviários		327	3.174	158	1.431	520	5.368
Transportes marítimos		18	175	9	79	29	296
Transportes aéreos		81	788	39	355	129	1.333
Serviços auxiliares aos transportes		186	1.805	90	814	296	3.052
Aluguer de equipamento de transporte		32	313	16	141	51	529
Agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos		77	748	37	337	122	1.264
Serviços Culturais		107	1.041	52	469	170	1.760
Desporto, Recreação e Lazer		241	2.339	116	1.055	383	3.956
Total das actividades características do turismo		3.725	36.147	1.794	16.300	5.918	61.126

N.a. – Não aplicável

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Análise aos potenciais impactes da AV no sector turístico nacional

Análise quantitativa

Principais resultados – Comparação entre cenários (cont.)

Impacte do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector do turismo em Portugal – Hóspedes, Dormidas e Excursionistas (2015 e 2030)

Portugal		C/ projecto de Alta Velocidade					
		Cenário base		Cenário conservador		Cenário optimista	
		2015	2030	2015	2030	2015	2030
Crescimento da procura	Portugueses	0,25%/ ano		0,1%/ ano		0,5%/ ano	
	Espanhóis	2,0%/ ano		1,0%/ ano		3,0%/ ano	
Crescimento da estada média		0,0%/ ano		0,0%/ ano		0,0%/ ano	
Crescimento do gasto médio diário		0,0%/ ano		0,0%/ ano		0,0%/ ano	
Hóspedes	Total	12.458.445	13.148.183	12.414.598	12.715.460	12.514.363	13.739.150
	Acréscimo	81.545	771.283	37.698	338.560	137.463	1.362.250
Dormidas	Total	37.757.401	39.380.736	37.655.430	38.366.972	37.884.878	40.745.091
	Acréscimo	190.901	1.814.236	88.930	800.472	318.378	3.178.591
Excursionistas	Total	11.743.146	15.781.970	11.515.300	13.358.315	11.973.236	18.617.197
	Acréscimo	453.446	4.492.270	225.600	2.068.615	683.536	7.327.497

Fonte: CISEP - ISEG; Análise: Deloitte

Índice

1. Breve enquadramento à rede de Alta Velocidade ferroviária na Europa	5
2. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em Espanha	13
3. Análise de <i>benchmark</i> à rede de Alta Velocidade ferroviária em França	100
4. Análise aos potenciais impactes do projecto de Alta Velocidade ferroviária no sector turístico nacional	172
5. Recomendações estratégicas	247

Recomendações estratégicas

Recomendações estratégicas para os diferentes *players* da cadeia de valor do turismo em Portugal

- Na elaboração das recomendações estratégicas pretendeu-se identificar e equacionar soluções de resposta para os diferentes *players* que compõem a cadeia de valor do sector do turismo em Portugal, de modo a fazer face a eventuais alterações que venham a ser introduzidas neste sector decorrentes da entrada em funcionamento da rede de Alta Velocidade ferroviária em Portugal.
- Deste modo, procura-se responder às seguintes questões:



Recomendações estratégicas

Recomendações estratégicas para os diferentes *players* da cadeia de valor do turismo em Portugal (cont.)

- Com o objectivo de equacionar soluções de resposta dos agentes do sector turístico face ao novo contexto introduzido com o projecto de Alta Velocidade ferroviária em Portugal, foi definido um conjunto de recomendações estratégicas de referência:

Recomendações estratégicas (1/2)

Produtos turísticos	<ul style="list-style-type: none">• Aposta em produtos turísticos diferenciadores ou complementares face ao turismo em Espanha;• Reformulação dos conceitos subjacentes aos diferentes produtos turísticos, em particular os mais beneficiados pela introdução da Alta Velocidade (<i>short breaks</i>); e• Adequação das políticas promocionais dos diferentes produtos turísticos à Alta Velocidade ferroviária.
Cadeia de valor do turismo	<ul style="list-style-type: none">• Integração da AV na adaptação do Plano Estratégico Nacional de Turismo, com as suas implicações a nível de produtos e agências regionais de promoção turística, em concertação estratégica com a CTP (Confederação do Turismo de Portugal), de modo a reforçar a coerência da acção a nível nacional.• Desenvolvimento de um plano de marketing estratégico e operacional de proximidade ibérica, para a definição de um conceito ibérico com centralidades em Lisboa, Porto, Madrid e Barcelona onde se discuta o papel de cada cidade nesta nova realidade• Desenvolvimento de um plano de marketing turístico para os principais produtos turísticos e regiões/ cidades servidas pela rede de Alta Velocidade que considere este novo modo de transporte;• Elaboração de um plano de desenvolvimento das infra-estruturas complementares e de suporte à actividade turística, que permita fazer face ao crescimento previsto (número de visitantes, número de dormidas, refeições, efeito preço na cadeia de valor);• Desenvolvimento de um plano detalhado para aproveitamento das oportunidades e minimização dos riscos identificados, onde se identifique recursos públicos e privados necessários, entre outros;• Integração diferenciada do mercado turístico nacional com o mercado turístico espanhol;

Fonte: Entrevistas realizadas a diferentes *players* do sector do turismo; *Workshops* realizados a 21/07/2009 com diversos agentes da cadeia de valor do turismo; Análise: Deloitte

Recomendações estratégicas

Recomendações estratégicas para os diferentes *players* da cadeia de valor do turismo em Portugal (cont.)

Recomendações estratégicas (2/3)

Cadeia de valor do turismo (cont.)	<ul style="list-style-type: none">• Promoção conjunta de Portugal e Espanha nos mercados longínquos, com especial destaque para aqueles que utilizam o Aeroporto de Madrid como <i>hub</i> aeroportuário para entrarem na Europa;• Desenvolvimento de uma estratégia de comunicação direccionada ao mercado espanhol tendo a Alta Velocidade ferroviária como <i>driver</i> para promover o destino Portugal. Neste contexto, destaca-se, por exemplo, a importância de adequar a sinalética das cidades e os serviços prestados (por exemplo, as ementas dos restaurantes) ao mercado espanhol e adequar os horários dos serviços ao perfil do turista espanhol;• Maior articulação entre as entidades gestoras dos destinos e os agentes privados que operam no sector turístico;• Promoção da integração do projecto à escala nacional e não apenas nas regiões directamente servidas pela Alta Velocidade, através de uma maior intermodalidade entre os diferentes modos de transportes e da sensibilização das populações, entre outros;• Criação por parte das agências de viagens de produtos turísticos adaptados ao novo conceito de mobilidade e procura do mercado nacional; e• Desenvolvimento de parcerias entre os operadores turísticos nacionais e operadores turísticos espanhóis.
Procura turística	<ul style="list-style-type: none">• Adequação dos <i>players</i> turísticos nacionais a novos segmentos de mercado gerados pela introdução da Alta Velocidade ferroviária;• Orientação do operador ferroviário de Alta Velocidade para o turismo;

Fonte: Entrevistas realizadas a diferentes *players* do sector do turismo; *Workshops* realizados a 21/07/2009 com diversos agentes da cadeia de valor do turismo; Análise: Deloitte

Recomendações estratégicas

Recomendações estratégicas para os diferentes *players* da cadeia de valor do turismo em Portugal (cont.)

Recomendações estratégicas (3/3)

Procura turística (cont.)

- **Adequação do produto e da política de *pricing* às diferentes características e necessidades dos segmentos de mercado** potenciados pela Alta Velocidade ferroviária;
- **Desenvolvimento de campanhas de promoção do destino** Portugal no território espanhol, considerando preços de deslocação e serviços **sem imposto**;
- **Sensibilidade ao comportamento e necessidades do utilizador final** na definição das características do serviço de Alta Velocidade ferroviária;
- Maior **adaptação dos *players* turísticos nacionais ao perfil do mercado turístico espanhol**; e,
- **Adequação da sinalética** das cidades portuguesas ao mercado espanhol.

Modelo concorrencial

- **Potenciar a ligação entre a Alta Velocidade e os aeroportos (*hubs* aeroportuários)**, reforçando a sua utilização;
- **Potenciar a articulação e adaptação** da Alta Velocidade ferroviária **aos restantes modos de transporte**, não só nacionais, mas também de Espanha, em particular com o transporte aéreo (serviço e horários de funcionamento, por exemplo);
- **Desenvolvimento das infra-estruturas principais e complementares de acordo com as necessidades do utilizador final**, de forma a potenciar a sua utilização;
- Complementar as **estações** servidas pela Alta velocidade ferroviária com **serviços tecnológicos de comunicação e informação**;
- Adopção de **políticas de *pricing* que favoreçam a visita turística às regiões/ cidades intermédias**.

Fonte: Entrevistas realizadas a diferentes *players* do sector do turismo; *Workshops* realizados a 21/07/2009 com diversos agentes da cadeia de valor do turismo; Análise: Deloitte



Lisboa

Edifício Atrium Saldanha
Praça Duque de Saldanha, 1 - 6º
1050-094 Lisboa
Portugal
Tel: +(351) 210 422 500
Fax: +(351) 210 422 950

Porto

Bom Sucesso Trade Center
Praça do Bom Sucesso, 61 - 13º
4150-146 Porto
Portugal
Tel: +(351) 225 439 200
Fax: +(351) 225 439 650

Luanda

Rua Engº Costa Serrão, nº 13
Luanda
República de Angola
Tel: +(244) 2 391 808 / 391 673
Fax: +(244) 2 391 972

A expressão Deloitte refere-se a uma ou várias sociedades que operam ao abrigo de um acordo com a Deloitte Touche Tohmatsu, uma Swiss Verein, bem como às suas respectivas representadas e afiliadas. Deloitte Touche Tohmatsu é uma organização mundial de sociedades dedicadas à prestação de serviços profissionais de excelência, concentradas no serviço ao cliente sob uma estratégia global, aplicada localmente em quase 150 países. Com acesso a um capital intelectual de aproximadamente 135.000 pessoas no mundo, a Deloitte presta serviços em quatro áreas profissionais – auditoria, impostos, consultoria e assessoria financeira – e a mais de metade das maiores empresas mundiais, assim como às maiores empresas nacionais, instituições públicas, clientes locais importantes e companhias de sucesso, com rápidas taxas de crescimento global. Os serviços não são prestados pela Deloitte Touche Tohmatsu Verein e, por razões regulamentares entre outras, algumas das sociedades não prestam serviços em todas as áreas.

Como Swiss Verein (associação), nem a Deloitte Touche Tohmatsu nem qualquer das suas sociedades membro assumem qualquer responsabilidade isolada ou solidária pelos actos ou omissões de qualquer das outras sociedades membro. Cada uma das sociedades membro é uma entidade legal e separada que opera sob a marca "Deloitte", "Deloitte & Touche", "Deloitte Touche Tohmatsu" ou outros nomes relacionados.