



GREI - Grupo de Estudos Interdisciplinares
Giordano Bruno

Cláudia Ribeiro de Almeida

**TRANSPORTE AÉREO,
ACESSIBILIDADES E TURISMO**
Importância para o desenvolvimento
de novos segmentos de procura turística



Cadernos do GREI n.º 29

MAIO 2015

**TRANSPORTE AÉREO,
ACESSIBILIDADES E TURISMO**
Importância para o desenvolvimento
de novos segmentos de procura turística

ÍNDICE

Introdução	3
1. O transporte aéreo	4
2. Dinâmicas das companhias aéreas	7
3. Os aeroportos	10
4. A problemática das acessibilidades	12
5. A importância das acessibilidades para o Algarve	15
Reflexões finais.....	17
Bibliografia.....	21



GREI- Grupo de Estudos Interdisciplinares
Giordano Bruno

FICHA TÉCNICA

Título: Cadernos do GREI

Edição de: GREI - Grupo de Estudos Interdisciplinares
Giordano Bruno

Rua Vergílio Ferreira, n.º 11
8005-546 FARO

grupo@grei.pt www.grei.pt

Capa: adaptada por Rute Ralha de “O grande sonho” de Henry Viktor

Conselho Editorial: Carlos Marques Simões (coordenador), Francisco Baptista Gil, Helena Ralha-Simões, Rosanna Barros, Carla Fonseca Tomás e Nuno Murcho

Data: maio de 2015

Publicação de difusão restrita

A ortografia adotada no texto dos cadernos é da responsabilidade de cada autor(a).

A ortografia utilizada na capa, títulos, índice e resumo não segue o novo acordo ortográfico, segundo opção do coordenador editorial.

A viagem não acaba nunca. Só os viajantes acabam. E mesmo estes podem prolongar-se em memória, em lembrança, em narrativa. (...) O fim de uma viagem é apenas o começo doutra. É preciso ver o que não foi visto, ver outra vez o que se viu já, (...) voltar aos passos que foram dados, para os repetir e traçar caminhos novos ao lado deles. É preciso recomeçar a viagem. Sempre.

José Saramago *in Viagem a Portugal* (2011)

Uma coisa é um pássaro que voa outra um avião. Assim, quem o prefere não sabe às vezes como o espaço fere aquele. Um vi morrer, voando à toa (...) e tudo o que ficou daquela morte foi um baque de plumas, (...). Tomei-o leve em minha mão tão pequeno, tão cálido, tão lasso. Em minha mão... Não tinha o peito de amianto. Não voaria mais, como o avião. Nos longos túneis de cristal do espaço...

Vinicius de Moraes *in Soneto com pássaro e avião* (2004)

RESUMO:

Uma boa rede de transportes permite a ligação entre uma região geradora e uma recetora. O transporte aéreo tem assumido um papel fundamental neste contexto, sendo considerado uma das principais causas de desenvolvimento de muitos destinos turísticos, contribuindo para a melhoria das acessibilidades, cativando determinados segmentos de procura turística, como por exemplo o turismo de saúde e bem-estar.

Palavras-chave: Transporte aéreo; acessibilidades; turismo de saúde e bem-estar; Algarve.

INTRODUÇÃO

O turismo é um fenómeno global de grande importância económica, compreendendo a deslocação de pessoas por motivos de lazer, negócios ou outros, para áreas fora do seu local de residência habitual por períodos não superiores a um ano consecutivo. As pessoas viajam por diversos motivos e para distintas regiões utilizando modos de transporte adequados às suas necessidades. O transporte é por isso importante uma vez que facilita o movimento das regiões geradoras para as regiões recetoras, assim como a deslocação dentro do destino escolhido pelo turista.

A Organização Mundial de Turismo (UNWTO, 2014) aponta que no ano de 2013 viajaram pelo mundo cerca de 1.087 milhões de turistas, com previsões de um aumento de cerca de 4 a 4,5% em 2014. Para este aumento muito tem contribuído o modo de transporte aéreo que no ano de 2013 representou cerca de 53% do movimento internacional de turistas.

O setor do transporte aéreo tem um papel fundamental neste contexto, integrando diferentes realidades empresariais que se complementam entre si, nomeadamente os operadores aéreos, os *handlers*, as empresas de construção de aeronaves, os distribuidores de serviços (CRS/GDS), as empresas de manutenção, os fornecedores de combustível, as empresas de *leasing*, os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os aeroportos. A interação que existe entre as empresas deste

setor e entre estas e as do setor turístico é fundamental para que sejam criadas relações mais estreitas e desenvolvidas estratégias adequadas de atuação e captação de novos fluxos aéreos, com impactes diretos no aumento das acessibilidades a um destino.

A problemática das acessibilidades aéreas tem vindo a ser debatida nos grandes fóruns internacionais, destacando-se o contributo da operação das companhias aéreas de baixo custo, tanto em termos de novas rotas aéreas como da sua operação ao longo de todo o ano, situação benéfica para muitos dos destinos de sol e mar da região do Mediterrâneo que estiveram durante várias décadas dependentes dos voos *charter* com uma operação sazonal.

A diversidade da oferta de voos que existe hoje na Europa tem permitido uma maior mobilidade e o desenvolvimento de novos fluxos turísticos, com impactos diretos no aumento da procura.

Neste contexto, a nossa proposta passa por discutir a relação entre o transporte aéreo, as acessibilidades e o turismo, salientando como exemplo um segmento de mercado que procura serviços especializados e que valoriza a questão das acessibilidades, como é o caso do turismo de saúde e bem-estar, onde podemos encontrar, o turismo médico, o turismo estético, o turismo de spa, de centros *talasso*, de termas e de climatismo, envolvendo pessoas que saem das suas áreas de residência rumo a destinos para manter o seu bem-estar.

1. O TRANSPORTE AÉREO

O setor do transporte aéreo é abrangente e, ao contrário do que se possa pensar, integra distintas realidades empresariais cujas atividades se complementam entre si, sendo mesmo considerado como um setores da economia moderna com mais rápido desenvolvimento. Rodrigues (2014) salienta que esta indústria, assim como todos os seus nichos, são vitais para o crescimento das economias locais assim como para o desenvolvimento da sociedade.

As empresas que integram este setor têm operado nos últimos anos num mercado altamente competitivo (ICAO, 2013), sendo por isso necessário uma atenção redobrada ao mercado e a uma maior flexibilidade nas estratégias adotadas. Pelo facto de integrarem distintas realidades empresariais, cujas atividades se encontram interligadas, este setor é muito vulnerável a fatores externos, como por exemplo o aumento do preço do petróleo, surgimento de novas regras de segurança, crises económicas, epidemias, catástrofes naturais, ataques terroristas, entre outros.

Na complexa cadeia de valor do transporte aéreo podemos encontrar os operadores aéreos, os agentes de prestação de serviços de assistência em escala ou Handling, empresas de construção de aeronaves, distribuidores de serviços (CRS/GDS), empresas de manutenção, fornecedores de combustível, empresas de *leasing*, prestadores de serviços de tráfego aéreo e finalmente os aeroportos onde os outros agentes ligados a múltiplas atividades atuam (ICAO, 2013; Jarach, 2005 Wittmer, Bieger & Müller, 2011).

Os efeitos catalíticos, deste sector em outros setores de produção e atividades ao longo dos sistemas económicos como o turismo, são naturalmente significativos para a competitividade do país (Rodrigues, 2014). A existência *per se* de um sistema de transporte aéreo dinâmico e moderno presente numa economia moderna representa uma vantagem competitiva que pode significar a diferença na capacidade de um país em desenvolver comércio e, consecutivamente, crescimento económico.

Apesar da importância de todos os elementos que integram esta complexa cadeia de valor são os operadores aéreos e os aeroportos aqueles que possuem uma atividade com maior visibilidade e aqueles que também têm sido retratados com maior ênfase do ponto de vista académico. As companhias aéreas e os aeroportos são por isso a face mais visível deste grande setor e aqueles a quem é atribuída maior importância quando são referidos os benefícios para o desenvolvimento do turismo. Na nossa análise serão também estas duas realidades empresariais que irão ter um maior destaque.

Numa revisão de literatura sobre o tema podemos observar que diferentes autores e entidades consideram de grande importância o modo de transporte aéreo e as infraestruturas aeroportuárias enquanto elementos que permitem um melhor e maior acesso entre regiões e por consequência um considerável aumento dos fluxos turísticos nos últimos anos, com impactes diretos no desenvolvimento económico das regiões. Segundo Zuidberg e Veldhuis (2012), as infraestruturas aeroportuárias, nomeadamente aquelas de índole regional, desempenham um papel importante na qualidade das ligações aéreas entre a região que servem e o resto da Europa ou até mesmo do mundo. As regiões mais periféricas têm vindo nos últimos anos a beneficiar com as ligações diretas providenciadas pelas companhias aéreas de baixo custo, com estímulos diretos na economia regional, no aumento dos fluxos turísticos e na maior atratividade das regiões.

A densa malha de ligações aéreas que existem hoje oferecem às regiões e aos países melhores condições de expansão, uma vez que não só geram novos fluxos dos residentes que pretendam viajar para outros destinos como também podem aumentar a acessibilidade à região cativando a procura internacional, novos investimentos e acima de tudo o desenvolvimento do setor do turismo (Almeida, 2011).

Os aeroportos são cada vez mais importantes para a competitividade das cidades e regiões na economia global. A oferta de ligações frequentes para destinos diversificados vai originar o aumento do contacto entre empresas de diferentes regiões, atrair novo investimento e novas áreas de negócio como aqueles relacionados com as áreas financeiras, de serviços ou novas tecnologias (Brueckner, 2003; York Aviation, 2004).

A *York Aviation* destacava, já em 2004, que a importância social e económica do transporte aéreo na Europa iria aumentar à medida que a União Europeia se for expandindo, uma vez que o transporte aéreo oferece uma maior acessibilidade para a economia global e permite que comunidades mais remotas participem de forma mais ativa na Europa, promovendo deste modo a inclusão social.

Graham, Papatheodorou e Forsyth (2008) evidenciam a pertinência do transporte aéreo enquanto pilar de desenvolvimento do turismo pelo facto de propiciar a viagem de regiões geradoras para regiões recetoras num menor espaço de tempo.

2. DINÂMICAS DAS COMPANHIAS AÉREAS

A atividade das companhias aéreas tem conhecido novas dinâmicas nos últimos anos, em parte devido ao processo de desregulamentação e consequente abertura de novos mercados, bem como a redução do preço das tarifas aéreas (Pompl, 2006, *cit. in* Wittmer, Bieger & Müller, 2011), o aumento do número de passageiros e uma redução nas margens e dos lucros que pode ser explicada pela elevada concorrência, pelo ambiente hostil e cada vez mais incerto da economia, com impactos diretos no transporte aéreo.

Os avanços tecnológicos permitiram uma melhoria significativa na performance das aeronaves, a sua maior autonomia e possibilidade de transportar um maior número de passageiros por voo.

A regulamentação associada ao setor é vasta e muito abrangente. O aumento do número de voos de longa distância, entre diferentes países, originou a necessidade de adotar vários regulamentos e políticas, com o objetivo de suscitar um maior desenvolvimento da aviação civil internacional, por via de acordos bilaterais que permitiram posteriormente uma maior proteção da concorrência. Estas medidas foram aprovadas na Convenção de Chicago, que se realizou em 1944 (D'Alfonso *et al*, 2011, *cit. in* Walsh, 2011). No início do processo de negociações, os EUA eram a favor de uma regulamentação a “céu aberto”, no entanto o Reino Unido pretendia um mercado desenvolvido de forma mais ordenada, pelo que foram necessários vários anos de negociações, findos os quais foram implementadas aquelas que ficariam conhecidas como as “Oito liberdades do ar” (Wenglorz, 1992, *cit. in* Wittmer, Bieger & Müller, 2011).

No final dos anos 70, tem início, nos E.U.A., o processo de desregulamentação do setor do transporte aéreo. Na Europa, este processo teve início em 1987 e só foi concluído em 1997. A sua morosidade ocorreu devido ao facto da Europa abranger diferentes países, que tinham as suas próprias companhias aéreas de bandeira, apoiadas por cada Estado. Durante várias décadas, o setor do transporte aéreo tinha sido bastante regulado existindo pouca concorrência entre as companhias aéreas tradicionais, já que as tarifas eram atribuídas mediante acordos bilaterais entre Estados, que impunham determinadas rotas e aeroportos, tipo de aeronaves, tarifas e frequências de voos a cada companhia aérea. A capacidade da maioria das rotas era restrita, as tarifas tinham um valor elevado e a entrada no mercado de companhias tradicionais, que não fossem de bandeira, era quase impossível (Almeida, 2010). Starkie (2011), salienta que também operavam companhias aéreas *charter*, principalmente nos países do Norte da Europa, que operavam ao abrigo de um regulamento que permitia o transporte de turistas que procuravam os destinos de sol e praia do sul da Europa e do Mediterrâneo.

A conclusão do processo de desregulamentação transformou todas as companhias aéreas da Comunidade em transportadoras aéreas comunitárias, independentemente do Estado-membro onde estavam legalmente estabelecidas, com direitos de acesso iguais a todo o mercado interno e com responsabilidades iguais à face da lei. Estas medidas permitiram a entrada das companhias aéreas existentes em mercados anteriormente fechados e o surgimento de novas companhias aéreas com base em princípios e regras comuns (COM, 2002).

Em suma, os serviços aéreos podiam ser prestados de acordo com os desejos e as necessidades dos passageiros em vez de obedecerem a regras protecionistas e dependência de intervenção governamental. Só os voos internacionais de e para a União Europeia continuaram a estar sujeitos aos tradicionais acordos de aviação bilaterais (COM, 2002). Estas medidas trouxeram alguns benefícios que resultaram em grande parte na maior competitividade, diversidade de tarifas aéreas e

acima de tudo no aparecimento de companhias aéreas de baixo custo que deram origem a uma elevada concorrência no sector, principalmente com as companhias aéreas regulares tradicionais ou de bandeira e ainda as companhias *charter*.

Almeida (2010) refere que as companhias aéreas baseadas no baixo custo não só aumentaram as rotas aéreas como também permitiram um aumento nos fluxos turísticos um pouco por toda a Europa, com implicações diretas nos destinos, na relação com as demais empresas do setor turístico e acima de tudo na relação entre estas companhias aéreas e as restantes empresas do setor do transporte aéreo, nomeadamente as infraestruturas aeroportuárias, as empresas de *handling* e as de construção de aeronaves.

Perante as constantes alterações do mercado, estas companhias aéreas conseguiram atrair novos públicos, respondendo às suas necessidades, com impacte direto da maior mobilidade dos cidadãos europeus em rotas ainda pouco exploradas.

A empresa de consultadoria KPMG (2003) considera que as companhias aéreas de baixo custo tiveram um papel importante no aumento do interesse dos clientes por férias flexíveis, sem pacotes de férias pré-programados e no crescimento das mini férias, o que originou um aumento do turismo fora das denominadas épocas altas em destinos sazonais, bem como a promoção de locais menos conhecidos.

De acordo com a *European Low Fares Airline Association* (2015), as companhias aéreas de baixo custo que apresentam um maior dinamismo na Europa são a *Ryanair* e a *Easyjet*, que em conjunto transportaram em 2013 cerca de 142,8 milhões de passageiros. Ambas possuem um modelo de negócio assente no baixo custo com oferta de serviços inovadores e tarifas reduzidas e logo mais atrativas. Em conjunto estas duas companhias aéreas possuem uma frota de 324 aeronaves, 2762 voos diários e cerca de 2289 rotas.

Estas novas dinâmicas e aumento de rotas e frequências diárias originaram grandes alterações no negócio aeroportuário, devido às novas

exigências destas companhias aéreas, que pretendem processos simples e rápidos, mas complexos do ponto de vista operacional, tanto para as infraestruturas aeroportuárias como para as empresas de *handling* aeroportuário (Rodrigues, 2014).

3. OS AEROPORTOS

Um aeroporto pode ser definido como um sistema que serve um conjunto variado de necessidades relacionadas com o movimento de passageiros e mercadorias, representando uma componente essencial do sistema do transporte aéreo (Graham, 2003). Betancor e Rendeiro, 1999 cit. in Almeida (2011) e Graham (2003) salientam que um aeroporto é composto por infraestruturas de apoio ao processamento de aviões, de passageiros e de carga, como por exemplo uma ou mais pistas, uma área de placa de estacionamento de aeronaves, caminhos de circulação, terminal de passageiros e terminal de carga, uma torre de controlo, entre outras. Segundo Betancor e Rendeiro, 1999 e Parlamento Europeu, 2007 cit. in Almeida (2010), cada uma destas componentes serve diferentes fins, que quando combinadas permitem o intercâmbio entre os meios de transporte terrestres e aéreos.

Segundo Badanik et al (2010), nos últimos 10 anos o setor do transporte aéreo e setor aeroportuário europeu conheceram alterações no seu posicionamento, o que deriva em parte da emergência e desenvolvimento das companhias aéreas de baixo custo, assim como da alteração da gestão dos aeroportos, nomeadamente por via da privatização. Esta alteração suscitou, segundo Almeida (2010 e 2011), uma mudança de atitude por parte dos gestores aeroportuários, ou seja, deixaram de ter uma atitude passiva para se apresentarem de forma mais ativa no mercado, melhorando o grau de atratividade e competitividade.

Segundo Almeida (2010); ARC (2003); Freathy e O'Connell (1998); Graham (2003, 2013); Halpern e Graham (2013) e Humphreys e Ison

(2002), os aeroportos foram confrontados desde o início do novo século com novos desafios que advêm de fatores diversos, como o processo de desregulamentação do transporte aéreo, alterações no padrões de segurança, maior consciencialização ambiental, concorrência entre destinos turísticos, concorrência entre aeroportos e entre distintos modos de transporte, pressão regional, desenvolvimento das alianças estratégicas das companhias aéreas, novo perfil da procura e por fim a globalização.

A postura pró ativa que os aeroportos apresentam atualmente, permite-lhes conhecer a procura e estabelecer um relacionamento mais estreito e dinâmico com os seus clientes (companhias aéreas, passageiros, concessionários, entre outros). A interação mais dinâmica que os aeroportos apresentam deve-se em parte a uma substituição do *marketing* aeroportuário, direcionado essencialmente para as companhias aéreas, para uma nova área que também dedica a sua atenção aos passageiros, seus desejos e vontades. Fodness e Murray (2007) salientam que este enfoque no passageiro é cada vez mais importante, permitindo o aumento da vantagem competitiva das infraestruturas.

O próprio conceito de aeroporto evoluiu ao longo das últimas décadas (Almeida, 2011; Graham, 2003). Deixou de ser visto apenas como uma infraestrutura física onde se dá a transferência modal (de passageiros e carga) entre o modo aéreo e o terrestre (Almeida, 2009). Atualmente é um centro de transporte intermodal orientado para o desenvolvimento, uma plataforma para diversas atividades comerciais e um parceiro para o desenvolvimento económico (ACI, 2006, *cit. in* Almeida, 2009). Segundo ARC, (2003, *cit. in* Almeida, 2010), desde meados dos anos 90 que o setor aeroportuário tem sido afetado por questões de índole social, política, legal, económica, tecnológica e ambiental, com impactos diretos no seu posicionamento e no seu modelo de negócio. Para Humphreys e Ison (2002), a postura proactiva atual, que os aeroportos apresentam, permite-lhes conhecer a procura e estabelecer um relacionamento mais estreito e dinâmico com as companhias aéreas e demais *stakeholders* do turismo da região onde operam, tanto

no desenvolvimento de rotas como na definição de estratégias de promoção conjuntas.

A entrada das companhias aéreas de baixo custo no mercado europeu originou desafios para os aeroportos, em termos de adaptação de infraestruturas e de processos internos. Muitos destes aeroportos não apresentavam uma grande oferta de rotas e frequências, pelo que beneficiaram da operação destas companhias aéreas, em concreto na captação de passageiros, com impactes diretos no desenvolvimento económico da área envolvente (Graham, 2013).

Os aeroportos são vitais para a acessibilidade regional e para o desenvolvimento social. No entanto, não é menos verdade que o desenvolvimento de serviços aéreos também pode advir do facto de existir uma economia local dinâmica, alavancada em empresas locais e/ou internacionais. No contexto do desenvolvimento espacial, a qualidade das infraestruturas de transporte, em termos de capacidade, conectividade e rapidez de viagem, determinam a qualidade de um lugar relativamente a outro, oferecendo uma vantagem competitiva que normalmente é medida por via das acessibilidades (Spiekermann & Wegener, 2006).

4. A PROBLEMÁTICA DAS ACESSIBILIDADES

A definição de “acessibilidade” não é consensual, sendo apresentada de acordo com a realidade que está a ser analisada. Foram identificados elementos concordantes nas várias definições encontradas, nomeadamente o facto de as acessibilidades facilitarem a ligação entre dois pontos (área geradora e recetora) (Al Kahtani, Xia & Veenendaal, 2009; Uysal, 1998; Baradaran & Ramjerdi, 2001 *cit. in* Al Kahtani, Xia & Veenendaal (2009); Dong, 2006, *cit. in* Shi e Ying (2008); Hansen, 1959; Reynolds-Faghan & McLay, 2006; Tóth & Dávid, 2010) permitindo o acesso a atividades, serviços, bens, infraestruturas e oportunidades (De Jong & Ritsma van Eck, 1996, *cit. in* Al Kahtani (2009); Halden, Jones & Wixeyl, 2005; Reynolds-Faghan & McLay 2006), assumindo o fator con-

veniência um papel decisivo no desenvolvimento turístico (Kaul, 1985, *cit. in* Al Kahtani, 2009); Prideaux, 2000; Sorupia, 2005; Thurot, 1980, *cit. in* Prideaux, 2000).

O'Kelly (2007), Chien e Qin (2004) Card e outros (2006, *cit. in* Al Kahtani, 2009) referem que o tema das acessibilidades tem sido analisado na perspectiva do transporte, do turismo, da geografia e da economia. Apesar da ligação entre o turismo e os transportes ter sido analisada por Lumsdon e Page (2004), Sharpley (2006), Hall (2005) e Güssling e Hall (2006, *cit. in* Tóth & Dávid, 2010), ainda existem muitos *gaps* neste tipo de pesquisa, nomeadamente pelo facto do transporte ser considerado como um elemento passivo do turismo e não como uma parte integrante das atividades turísticas (Knowles, 1993, *cit. in* Tóth & Dávid, 2010).

A União Europeia (*European Commission*, 2004, *cit. in* Almeida, 2010) considera que o aumento das acessibilidades na Europa pode criar boas condições para que se transforme numa economia de conhecimento mais dinâmica, com um crescimento sustentado e com mais e melhores empregos numa perspectiva de coesão social, sendo este um dos objetivos traçados pela própria União Europeia na Cimeira de Lisboa que decorreu em março de 2000.

Na sua investigação, Valente e Cury (2004) discutem a importância do desenvolvimento do transporte aéreo para determinados destinos turísticos, sendo que Wahab (1991, *cit. in* Valente & Cury, 2004) salienta que os progressos registados por este modo de transporte, nas décadas de setenta e oitenta, constituíram um dos principais elementos de expansão do turismo. Para Valente e Cury (2004) a aviação e os seus avanços tecnológicos permitiram aproximar fronteiras e expandir o turismo, sendo que os voos *charter* desempenharam um papel importante nos anos setenta, oitenta e noventa para o desenvolvimento do turismo de massas.

Segundo Reynolds-Faghan e McLay (2006), a introdução de novas ligações aéreas para uma região aumenta a rede de transporte aéreo e

melhora a acessibilidade dos potenciais passageiros que se encontram nas áreas geradora e recetora, devido à rapidez e conveniência do transporte aéreo relativamente a outras alternativas terrestres. A este propósito, Prideaux (2000) argumenta que os gestores de um destino devem ter cuidado como a forma como se acede, circula e sai do mesmo, uma vez que, segundo Cohen (1979) e Mo, Howard e Havitz, (1993, *cit. in* Prideaux, 2000), os turistas provenientes de áreas desenvolvidas estão habituadas a boas acessibilidades e alternativas de transporte, situação que quando não verificada nos destinos visitados, poderá originar a escolha de outros destinos concorrentes numa viagem futura.

O maior contributo dos aeroportos tem sido a conectividade que oferecem e que permite que a economia europeia tenha vindo a florescer assim como toda a sociedade. Os aeroportos europeus são reconhecidos como tendo um impacto económico e social das áreas circundantes, para além dos benefícios que a acessibilidade aérea pode trazer para o crescimento da economia e para dar apoio ao crescimento regional do ponto de vista social.

O transporte tem sido um facilitador do desenvolvimento da atividade turística, pelo que, a existência de transporte se assume como um dos fatores essenciais no desenvolvimento dos destinos, ao permitir o aumento da mobilidade, do tempo de lazer e da afluência (Israeli & Mansfeld, 2003), é um elemento fundamental para a competitividade dos destinos turísticos (Dwyer & Kim, 2003). Page (2003, *cit. in* Liasidou, 2012) salienta que as motivações para o turismo são uma das maiores forças que originam fluxos para determinadas áreas geográficas, criando uma relação entre turismo e transportes, principalmente pelo facto de facilitar o movimento e satisfazer as necessidades do Homem no contexto turístico.

A decisão de compra de umas férias é influenciada pelo destino, pelas suas atrações e pela acessibilidade ao mesmo (Celata, 2007; Ryan & Birks, 2005, *cit. in* Liasidou, 2012), sendo que as acessibilidades podem ser determinantes para destinos com características similares,

como por exemplo destinos associados ao turismo de sol de praia ou até mesmo ao turismo de saúde e bem-estar, onde a concorrência se intensifica a cada dia, sendo a questão da acessibilidade um fator de seleção do destino e das empresas que prestam os vários serviços.

5. A IMPORTÂNCIA DAS ACESSIBILIDADES PARA O ALGARVE

No contexto dos destinos turísticos do sul da Europa, encontramos o Algarve, localizado a sul de Portugal e no extremo ocidental da Península Ibérica, apresentando-se como uma região periférica, nomeadamente face aos restantes Estados membros da União Europeia (Almeida, 2011). Nas quatro últimas décadas, o Algarve sofreu uma evolução resultante do desenvolvimento turístico registado, a qual viria a transformar a sua realidade socioeconómica, com reflexos no perfil de especialização económica e ocupação territorial. Atualmente é um destino reconhecido internacionalmente, acolhendo milhões de turistas por ano (Almeida, 2011).

Nos últimos anos a região sofreu uma alteração no seu modelo de negócio que se deve, em parte, à alteração associada à procura direta dos turistas, motivada pela distribuição eletrónica e pelo início da operação das companhias aéreas de baixo custo com modelos de operação distintos das demais companhias aéreas e que oferecem atualmente à região uma maior acessibilidade de e para vários países europeus, permitindo captar novos segmentos de procura turística.

O Aeroporto de Faro apresenta como principal vocação o tráfego internacional de turismo, tendo apresentado, nos seus quase 50 anos de operação, uma evolução no número de passageiros processados, que suscitaram alterações e adaptações da infraestrutura. De acordo com dados da ANA (2014), este aeroporto processou, no ano de 2014, cerca de 6 milhões de passageiros.

Enquanto destino turístico o Algarve começou a afirmar-se nos anos sessenta, principalmente após a abertura do Aeroporto de Faro em

1965. As décadas seguintes permitiram ao Algarve consolidar-se como um destino turístico com uma oferta diversificada de serviços de reconhecido valor para os turistas nacionais e internacionais. As acessibilidades aéreas representam para destinos como o Algarve a facilidade de acesso a novos mercados, ligando, segundo Debbage (2002) as zonas geradoras com as zonas recetoras de turismo, permitindo, segundo Almeida (2010) e Almeida e Costa (2012), o desenvolvimento de segmentos de procura turística que dão um valor elevado à questão das acessibilidades, como é o caso do turismo de saúde e bem-estar, onde podemos encontrar, segundo Cunha (2000), Fernandes e Fernandes (2011) e Spasojevic e Susic (2011) o turismo médico, o turismo estético, o turismo de *spa*, de centros *talasso*, de termas e de climatismo, envolvendo, de acordo com Goodrich (1993. *cit. in* Cormany (2010) e com Johnston e outros (2010) assim como com Fernandes e Fernandes (2011), pessoas que saem das suas áreas de residência rumo a destinos para manter o seu bem-estar, realizando terapias saudáveis, relaxantes, em *spas*, centros *talasso* e termas, em regiões paisagisticamente e climatericamente aprazíveis, assim como terapias curativas, estas últimas associadas ao turismo médico.

Antunes (2004) salienta que o turismo de saúde e bem-estar apresenta uma sazonalidade menos acentuada comparativamente ao termalismo clássico, o que pode beneficiar destinos turísticos com índices de sazonalidade elevada, como é o caso do Algarve. Esta região, segundo o Turismo do Algarve (2012), possuía em novembro de 2012 cerca de 32 unidades de alojamento com equipamentos de saúde e bem-estar e 16 equipamentos especializados, sobretudo nos concelhos de Loulé (22,9%), Albufeira (16,7%) e Lagoa (10,4%).

Cormany (2010) salienta que este segmento de procura privilegia destinos com bons serviços de apoio, como unidades de alojamento ou atividades de animação, assim como infraestruturas de transporte com acesso internacional, tanto aéreo como terrestre. Esta necessidade de boas acessibilidades aéreas e terrestres pode ser explicada pela necessidade de um transporte seguro e rápido entre a origem e o destino, principalmente em períodos de pré-operatório e convalescença de pes-

soas que tenham sido submetidas a cirurgias ou tratamentos mais delicados. Balch (2006, *cit. in* Cormany, 2010) refere que estes elementos devem ser utilizados em termos do marketing dos destinos turísticos, criando sinergias entre atividades, como acontece por exemplo na Argentina que vende um pacote denominado *tango and breast enlargement*, onde as pacientes, para além de uma cirurgia estética, usufruem de aulas de tango no hotel, o que permite a combinação de uma tradição cultural da região com um tratamento médico, criando uma imagem conjunta do destino.

O Algarve, assim como outros destinos com valências para este tipo de segmentos de procura turística beneficiará no futuro com o desenvolvimento de acessibilidades, nomeadamente as aéreas, uma vez que poderá suscitar o aumento da procura de turistas de diferentes regiões da Europa e do mundo. Para isso será necessário o trabalho conjunto entre as entidades competentes de modo a enaltecer os serviços já disponíveis na região, dinamizando e consolidando a Marca “**Algarve Turismo de Saúde e Bem-Estar**” no mercado, permitindo captar novos clientes e fidelizar os atuais.

REFLEXÕES FINAIS

A importância das acessibilidades para os destinos turísticos é uma questão importante, que embora ainda pouco explorada do ponto de vista académico, tem vindo a ser integrada em algumas investigações, não sendo, no entanto, destacada a sua relação com o desenvolvimento do turismo e das comunidades locais e muito menos na sua importância para o desenvolvimento de novos segmentos de procura, como é o caso do turismo médico.

Autores como Kaul (1985, *cit. in* Prideaux, 2000), Debbage, Pender e Sharpley (2005), Graham (2008), Middleton (2009), Almeida (2010), Lohmann, Fraga e Castro (2014) e Rodrigues (2014) reconhecem a im-

portância de uma boa rede de transportes como uma das componentes essenciais para o desenvolvimento do turismo, salientando que desempenham um papel importante na criação e desenvolvimento de novas atrações, assim como na maior procura daquelas já existentes.

Na Europa as novas dinâmicas em que assenta o negócio das companhias aéreas originou novos desafios para os restantes elementos da cadeia de valor do transporte aéreo, nomeadamente os aeroportos que se viram obrigados a alterar processos internos de modo a ir ao encontro das necessidades associadas aos novos modelos de negócio das companhias aéreas, assim como aquelas dos próprios passageiros, cada vez mais experientes e habituados a viajar.

O novo posicionamento dos aeroportos originou a adoção de novas estratégias comerciais e a delimitação de políticas de otimização e rentabilização de recursos com vista a uma maximização de resultados e um retorno do investimento rápido e sustentado (Graham, 2003). A sua participação nas estratégias de desenvolvimento da região onde se insere a par com os outros atores tem permitido que os destinos se tornem mais atrativos e mais apetecíveis para novos investidores nacionais e internacionais.

O desenvolvimento que ocorreu no Algarve nas últimas décadas demonstra a importância que o desenvolvimento de acessibilidades aéreas pode ter no aumento da procura e da oferta de serviços turísticos, captando segmentos que apresentem uma menor sazonalidade na utilização de serviços e produtos, como é o caso do turismo de saúde e bem-estar, em que a valorização atribuída à questão das acessibilidades é elevada, podendo mesmo ser determinante para a seleção do destino.

Do ponto de vista académico seria interessante uma maior reflexão sobre a questão das acessibilidades na captação e desenvolvimento de segmentos de procura turística que atribuem grande valor ao fator da mobilidade rápida e segura de e para os destinos.

BIBLIOGRAFIA

- Al Kahtani, S., Xia, J. & Veenendaal, B. (2009). Evaluating methodologies that measure accessibility to tourist attractions. In B. Ostendorf, P. Baldock, D., Bruce, M., Burdett & P. Corcoran (Eds.). *Proceedings of the Surveying & Spatial Sciences Institute Biennial International Conference, Adelaide, Surveying & Spatial Sciences Institute*, pp. 251-263.
- Almeida, C. (2010). Aeroportos e turismo residencial. Do conhecimento às estratégias. Editorial Novembro.
- Almeida, C. (2011). Airports – The importance of the integrated knowledge management in setting out strategies. In M. Sarmiento e A. Matias (Eds.). *Economics and management of tourism: Tendencies and recent developments* (pp.173-196). Lisboa: Editora Universidade Lusíada, Coleção Manuais.
- Almeida, C. & Costa, C. (2012). A operação das companhias aéreas de baixo custo na Europa. O caso da Ryanair. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 17/18(1), 387-402.
- ANA, SA (2014). Boletim mensal de tráfego – dezembro de 2014 – Aeroporto de Faro.
- Antunes, J. (2004). *Análise dos determinantes do marketing relacional na satisfação e fidelização de clientes. Estudo aplicado ao termalismo português*. Lisboa: ISCTE. (Tese de Doutoramento)
- ARC (2003). *Airport dynamics towards airport systems*. Airport Regions Conference, Maio de 2003. (Estudo da autoria de Jordi Garriga).
- Badanik B., Laplace, I., Lenoir, N., Malavolti & Tomova, A. (2010). *Future strategies for airports*. 27th International Congress of the Aeronautical Sciences.
- Brueckner, J.K. (2003). Airline traffic and urban economic development. *Urban Studies*, 40(8), 1455-1469.
- Celata F. (2007). Geographic Marginality, Transport Accessibility and Tourism Development. In Celant A. (2007). *Global Tourism and Regional Competitiveness*, Editora Patron, Bolonha, pp. 37-46.
- COM (2002). *Comunicação da Comissão sobre as consequências dos acordões do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de novembro de 2002, para a política europeia do transporte aéreo*. Bruxelas: Comissão das Comunidades Europeias, 19 de novembro de 2002.
- Cormany, D. (2010). Hospitality and destination marketing's role in medical tourism: a call for research. *International Journal of Behavioural and Healthcare Research*, 2(1), pp. 38-58.
- Cunha, L. (2000). *Economia e política do turismo*. Amadora: McGrawHill.
- Debbage, G.K. (2002). Airport runway slots, limits to growth. *Annals of Tourism Research*, 29(4), 933-951.
- Debbage, K.G., Pender, L. & Sharpley, R. (2005). Airlines, airports and international aviation. *The Management of Tourism*, 28-46.
- Dwyer, L. & Kim, C. (2003). Destination competitiveness: determinants and indicators. *Current Issues in Tourism*, 6(5), 369-414.
- ELFAA, 2015. *Member's statistics – December 2014*.
- Fernandes, J. & Fernandes, F. (2011). *Turismo de saúde e bem-estar no mundo. Ética, excelência, segurança e sustentabilidade*. Rio de Janeiro: Editora Senac.
- Fodness, D. & Murray, B. (2007). Passengers' expectations of airport service quality. *Journal of Services Marketing*, 21(7), 492-506.
- Freathy, P. & O'Connell, F. (1998). Supply chain relationships within airport retailing. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 28(6), 451-462.
- Graham, A. (2003). *Managing airports – An international perspective* (2ª edição). Elsevier: Butterworth Heinemann.
- Graham, A. (2008). *Managing airports – An international perspective* (3ª edição). Elsevier: Butterworth Heinemann.
- Graham, A. (2013). Understanding the low cost carrier and airport relationship: A critical analysis of the salient issues. *Tourism Management*, 36, 66-76.
- Graham, A., Papatheodorou, A. & Forsyth, P. (2008). *Aviation and tourism. Implications for leisure travel*. Reino Unido: Ashgate.
- Halden, D., Jones, P. & Wixey, S. (2005) *Accessibility analysis literature review*. EPSRC FIT Programme.
- Halpern, N. & Graham, A. (2013). *Airport Marketing*. Routledge: Oxon.
- Humphreys, I. & Francis, G. (2002). Performance measurement: a review of airports. *International Journal of Transport Management*, 1, 79-85.
- ICAO (2013). *Safety Report*. International Civil Aviation Organisation.
- Israeli, Y. & Mansfeld, Y. (2003). Transportation accessibility to and within tourist attractions in the Old City of Jerusalem. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 5(4), 461-481.
- Jarach, D. (2005). *Airport Marketing. Strategies to cope with the new millennium environment*. Reino Unido: Ashgate Publishing Limited.
- Johston, R., Crooks, V., Snyder, J. & Kingsbury, P. (2010). What is known about the effects of medical tourism in destination and departure countries? A scoping review. *International Journal for Equity in Health*, 9(24), pp.1-13.
- KPMG (2003). *No-frills airlines – what's in it for hotels?* KPMG European Travel, Leisure & Tourism Team.
- Liasidou, S. (2012). Decision-making for tourism destinations: Airline strategy influences, tourism geographies. *An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 1-18.
- Middleton, V.T., Fyall, A., & Morgan, M. & Ranchhod, A. (2009) *Marketing in travel and tourism*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*, 21, pp. 53-63.

- Reynolds-Feighan, A. & McLay, P. (2006). Accessibility and attractiveness of european airports: A simple small community perspective. *Journal of Air Transport Management*, 12, 313-323.
- Rodrigues, L. (2014). *Os novos desafios dos aeroportos do século XXI. O Caso do Aeroporto de Faro*. Faro: Universidade do Algarve. (Dissertação de mestrado)
- Shi, J. & Ying, X. (2008). Accessibility of a Destination-Based Transportation System: A Large Airport Study. *Tshinghua Science and Technology*, 13(2), 211-219.
- Sorupia, E. (2005). Rethinking the role of transportation in tourism. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5, 1767-1777.
- Spasojevic, M. & Susic, V. (2011). Development perspectives of new destinations in medical tourism. *International Journal of Business, Management and Social Sciences*, 2(3), 9-13.
- Spiekermann, C. & Wegener, M. (2006). Accessibility and spatial development in Europe. *Scienze Regionali*, 5(2), 15-46.
- Starkie, D. (2011). *European airports and airlines: Evolving relationships and the regulatory implications*.
- Tóth, G. & Dávid, L. (2010). The connection between accessibility and tourism. *Dehli Business Review*, 11(1), janeiro a junho de 2010.
- Turismo do Algarve (2012). *Guia de serviços. Categoria: Saúde e bem-estar*.
- UNWTO (2014). UNWTO Tourism Highlights 2014 edition. Madrid: World Tourism Organization.
- Valente, F. & Cury, R. (2004). Transporte aéreo e a integração logística com as atividades turísticas. *Turismo - Visão e Ação*, 6(1), janeiro a abril de 2004.
- Walsh, C. (2011). *Airline industry: strategies, operations and safety*. New York: Nova Science Publishers.
- Wittmer, A., Bieger, T. & Müller, R. (2011). *Aviation systems. Management of the integrated value chain*. Berlin: Springer-Verlag.
- York Aviation (2004). The social and economic impact of airports in Europe. Geneva: ACI Europe.
- Zuidberg, J. & Veldhuis, J. (2012). *The role of regional airports in a future transportation system*. SEO Economic Research.

A AUTORA

Cláudia Ribeiro de Almeida - é doutorada e pós doutorada em Turismo pela Universidade de Aveiro; realizou também um mestrado em Gestão da Qualidade Total nos Serviços na Universidade Politécnica da Catalunha e uma licenciatura em Marketing/Turismo na Universidade do Algarve. É Professora Adjunta na Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo da Universidade do Algarve desde 1996, no núcleo de Turismo, Hotelaria e Ciências Sociais. É membro do CIEO-UAlg (Centro de Investigação sobre o Espaço e as Organizações). As suas áreas de investigação passam pelo *transporte aéreo, turismo residencial, processo de decisão de compra, cadeia de valor de serviços turísticos, operações em turismo e gestão de eventos*. É autora do livro "**Aeroportos e Turismo Residencial. Do conhecimento às estratégias**" (2010) e coautora do livro "**Turismos – Mobilidade e Territórios**" (2013).

Cadernos do GREI já publicados

n.º 21

Cláudia Luísa

TEORIAS LEIGAS EM PESSOAS IDOSAS: principais desafios na área da saúde e da doença



n.º 22

Carlos Marques Simões

IDENTIDADE DO PROFESSOR: uma abordagem socio-psicológica do desenvolvimento pessoal e profissional



n.º 23

Brigite Micaela Henriques

DESMISTIFICANDO OS VIDEOJOGOS: Suporte social e bem-estar subjetivo



n.º 24

Maria Helena Martins

ENVELHECIMENTO E RESILIÊNCIA: perspetivas para a reabilitação do idoso



n.º 25

Helena Ralha-Simões

PSICOLOGIA POSITIVA E FELICIDADE HUMANA: as ciladas conceptuais dos modelos psicopatológicos



n.º 26

Ida Lemos

SERÃO OS POBRES MAIS VULNERÁVEIS? Recursos parentais e problemas psicológicos na adolescência



n.º 27

Filomena Adelaide de Matos

BULLYING: QUEM MERECE? Os caminhos escondidos da infância



n.º 28

Nuno Murcho

EQUIPAS DE TRABALHO NA SAÚDE: Contributos para uma análise baseada num modelo sistémico



Cadernos do GREI

n.º 29

Cláudia Ribeiro de Almeida

TRANSPORTE AÉREO, ACESSIBILIDADES E TURISMO: Importância para o desenvolvimento de novos segmentos de procura turística



A publicar:

Maria Helena Martins

EDUCAR PARA A PAZ: Importância de promover os pilares da resiliência educacional



Nora Almeida Cavaco

QUEM SOU EU? Identidade e imagem do corpo na adolescência



GREI - Grupo de Estudos Interdisciplinares
Giordano Bruno



GREI - Grupo de Estudos Interdisciplinares
Giordano Bruno

Cadernos do GREI n.º 29 - Maio 2015