

# Tráfego de cruzeiros

## Relatório de Actividade 2006

Março 2007

## Nota introdutória

Seguindo a tendência dos últimos anos na indústria dos cruzeiros, prevê-se que o número de turistas a escolherem um navio de cruzeiros para viajar tenha aumentado em 2006 relativamente ao ano anterior em que se registaram 14.45 milhões de passageiros. Segundo dados estatísticos<sup>(\*)</sup> divulgados pela CLIA, Cruise Line International Association, os seus associados terão transportado em 2006, 12.12 milhões de passageiros, o que representou um crescimento de 8.4% relativamente ao ano anterior.

Estimando-se que este número de passageiros represente cerca de 70% do total mundial, poder-se-á prever que em 2006 mais de 15 milhões de turistas tenha realizado um cruzeiro. Na realidade, desde 1980 que a procura de cruzeiros tem vindo a registar um crescimento médio de cerca de 8%, o que torna o turismo de cruzeiro o ramo do turismo que mais cresceu nos últimos anos. Apesar desta média de crescimento, os turistas de cruzeiro representam apenas 1.8% do total dos turistas. De facto, em 2006 foram cerca de 842 milhões os turistas em todo o mundo, o que representa um aumento de 4.5% relativamente ao ano anterior.

\* únicos dados disponíveis aquando da elaboração deste relatório

Face aos valores acima mencionados poder-se-á concluir que existe, ainda, um grande potencial de turistas a captar para um sector que se revela cada vez mais importante para a economia mundial. Na realidade, um estudo de impacto económico elaborado pelo European Cruise Council, revela que a indústria assumirá futuramente um papel cada vez mais relevante no turismo mundial. Este estudo, intitulado "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe", foi promovido pelo European Cruise Council em conjunto com a MedCruise e a Cruise Europe com vista a determinar o impacto económico da indústria dos cruzeiros na economia europeia e contou com a colaboração dos 25 estados membros da união Europeia bem como da Noruega, Islândia e Suíça.

O referido estudo conclui que o impacto do turismo de cruzeiros para a economia europeia é de 19.1 mil milhões de euros, gera mais de 187 mil empregos e perto de 6 mil milhões de massa salarial. O trabalho refere, ainda, que por cada milhão de euros gasto na indústria de cruzeiros são gerados 2.3 milhões de euros de volume de negócio. As previsões para 2010 situam os impactos directos nos €12.7 mil milhões em 2010 o que a ocorrer representará um crescimento de 50% face aos €8.3 mil milhões

registados agora, serão gerados 240 mil postos de trabalho na Europa e €9 mil milhões de massa salarial.

Quanto a Portugal, o estudo conclui que a actividade dos cruzeiros tem um impacto económico directo de €85.1 milhões, gera 4 745 empregos e €50 milhões de massa salarial.

Se ao impacto económico produzido na Europa se juntarem os cerca de €25 mil milhões de impacto gerado na economia Norte americana, com mais de 330 mil postos de trabalho criados e mais de 11 mil milhões de euros de massa salarial gerada, então, mais se reforça a importância que a indústria dos cruzeiros assume na economia mundial.

## **Relatório de Actividade**

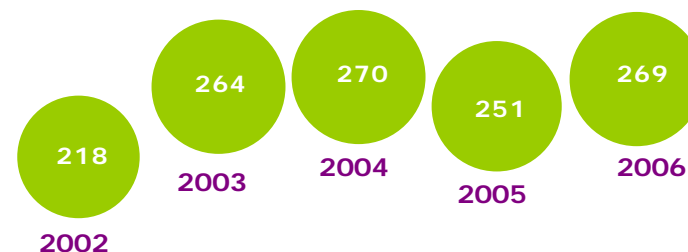
## Evolução da actividade de cruzeiros

No ano de 2006 registaram-se 269 escalas de navios de cruzeiro no porto de Lisboa, o que corresponde a um aumento de 7% relativamente ao ano anterior, voltando a recuperar-se, assim, a tendência de crescimento que havia sido invertida no ano de 2005. Apesar da quebra ocorrida no ano de 2005, nos últimos 5 anos tem-se verificado um crescimento gradual tendo-se registado um aumento de 23% de 2002, com 218 escalas, para 2006, com 269.

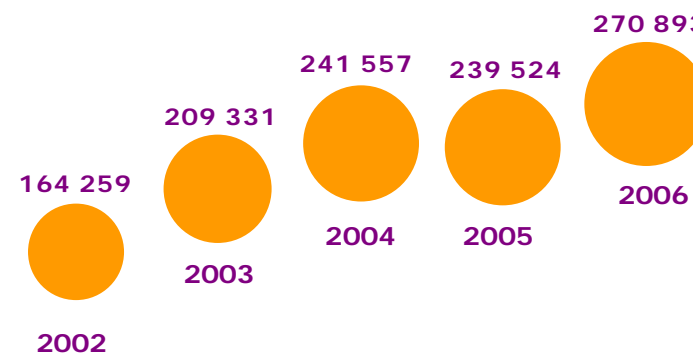
Quanto aos passageiros, o aumento é ainda mais significativo, ou seja de 2002 para 2006 registou-se um crescimento de 65% no número de passageiros de cruzeiro que visitaram Lisboa, tendo-se passado de 164 259 para mais de 270 mil.

A espelhar estes aumentos está a média diária de escalas de navios de cruzeiro e de passageiros. Enquanto que relativamente às escalas existe apenas 1 décima de diferença, em 2006 o porto de Lisboa recebeu uma média de 0,7 navios por dia contra os quase 0,6 em 2002, no que diz respeito aos passageiros a diferença entre um ano e outro é mais significativa tendo-se registado uma média diária de 742 passageiros em 2006, contra os 450 em 2002, o que traduz um crescimento de 64%. Se se analisar apenas a época dos cruzeiros em Lisboa, de 15 de Março a 15 de Dezembro, as médias sobem ligeiramente, de 0.8 de escalas e 579 de passageiros em 2002 passa para 0.9 e 957 em 2006. De facto, a actividade dos cruzeiros tem vindo a registar níveis de crescimento muito significativos a nível mundial motivados pelo aumento do número de navios no mercado e da sua capacidade e, conseqüentemente pelo aumento do número de turistas a optar pelos cruzeiros enquanto "destino" de férias.

## Evolução das escalas



## Evolução do número de passageiros

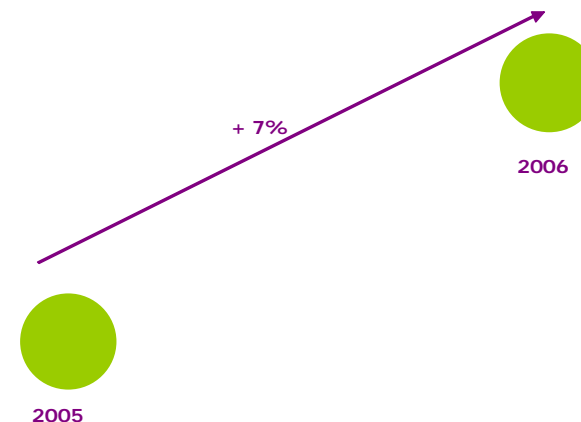


O crescimento de 7% registado, em 2006, na actividade de cruzeiros no porto de Lisboa deve-se, essencialmente, a uma maior oferta de navios de cruzeiro a realizarem itinerários no Mediterrâneo como consequência do contínuo crescimento do mercado europeu, que tem como destino preferencial aquela região. Por outro lado, assiste-se a um regresso dos passageiros americanos à Europa recuperando-se a quebra do destino Mediterrâneo ocorrida após o 11 de Setembro pelo facto de aqueles passageiros preferirem permanecer no continente americano.

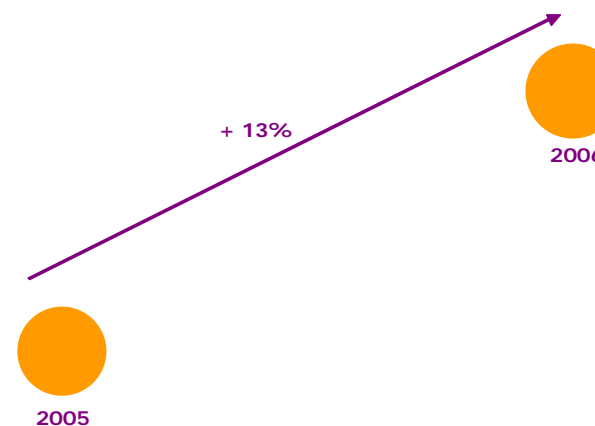
O segmento dos passageiros registou um crescimento ainda mais relevante que corresponde a mais 13% de passageiros que em 2005, tendo-se alcançado os 270 893. Para este crescimento significativo foi determinante o aumento de 18% do número de passageiros em trânsito uma vez que no segmento de *turnaround* se verificou um decréscimo de 7% (2% nos passageiros embarcados e de 11% nos passageiros desembarcados), em resultado da diminuição das operações de *turnaround*. Na realidade, em 2006, registaram-se 64 escalas de embarque/desembarque contra as 72 registadas em 2005. O segmento de *turnaround* em Lisboa tem sido um sector muito oscilante ao longo dos últimos anos, uma vez que o único operador a utilizar Lisboa como porto base é a Arcália Shipping, sediada em Lisboa e que trabalha com o mercado português em determinadas épocas do ano. Os restantes operadores fazem operações de embarque/desembarque em Lisboa de forma bastante flutuante, principalmente no princípio e fim

	2006	2005	Varição 05/06
<b>Escalas</b>	269	251	7%
<b>Passageiros</b>			
Embarcados	20 404	20 882	-2%
Desembarcados	20 564	23 211	-11%
Trânsito	229 925	195 431	18%
<b>Total</b>	270 893	239 524	13%

### Evolução das escalas



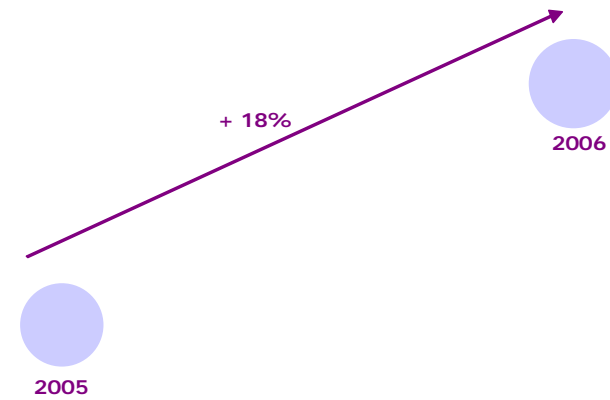
### Evolução do número de passageiros



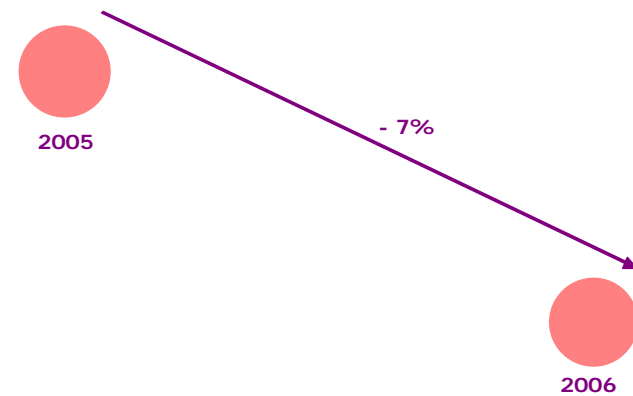
de época. Por outro lado, face ao crescimento dos navios e às maiores exigências nas questões de segurança, as infra-estruturas portuárias existentes não dispõem das melhores condições para fazer face aos movimentos de *turnaround*.

De referir, ainda, que, com a crescente oferta de novos destinos, os operadores procuram reposicionar os seus navios em novos destinos o que contribui para as flutuações verificadas na actividade dos cruzeiros.

### Evolução do número de passageiros em trânsito



### Evolução do número de passageiros em turnaround



## Sazonalidade da actividade dos cruzeiros

No que diz respeito à sazonalidade, os meses de Maio e de Setembro, ambos com 50 escalas, mantêm-se como sendo os que registam maior número de escalas. No entanto, continua a assistir-se ao prolongamento da época no decorrer do último trimestre, com 29 escalas em Outubro, 27 em Novembro e 7 em Dezembro. Tem-se vindo, também, a registar um crescimento do número de escalas nos meses em que Lisboa não era tão assiduamente escalada por navios de cruzeiro nomeadamente Março, mês em que se registaram 10 escalas. Isto significa que a época dos cruzeiros, para além de se prolongar no ano está, também, a ser antecipada.

Este facto justifica-se, por um lado, pelo crescimento do sector nos últimos anos com a introdução no mercado de um elevado número de navios e, conseqüentemente aumento da procura, e por outro, pelo prolongamento do tempo de estadia dos navios nos destinos da Europa/ Mediterrâneo, em detrimento do usual reposicionamento. De referir que em 2006 operaram, no Mediterrâneo, 56 navios durante todo o ano, oferecendo uma capacidade de 86 000 camas.

## Movimento mensal de escalas de navios de cruzeiro



## Movimento mensal de passageiros de navios de cruzeiro



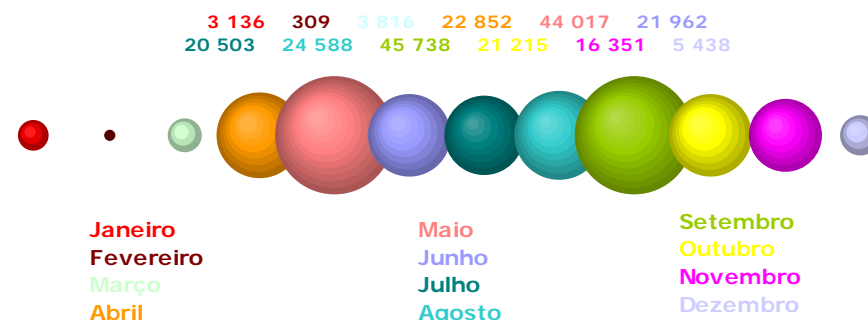


Relativamente aos passageiros, a realidade aproxima-se da das escalas, ou seja, também são os meses de Maio e Setembro que recebem mais passageiros, 49 749 e 48 750, respectivamente.

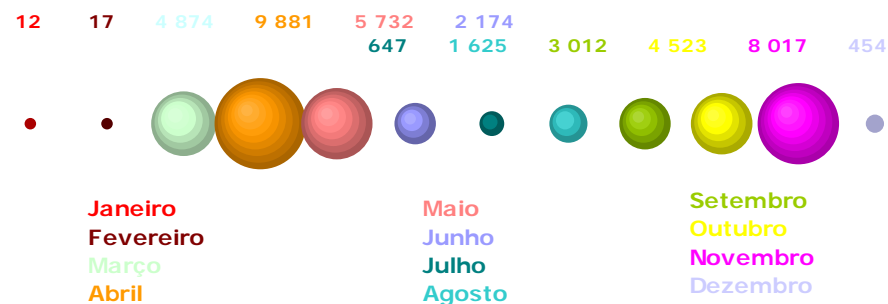
A situação é semelhante nos passageiros em trânsito, ou seja, Maio e Setembro continuam a ser os meses de pico.

Já no que diz respeito aos passageiros em *turnaround*, os meses de maior afluência são Abril com 9 881 passageiros, dos quais 5 076 embarcados e 4 805 desembarcados, e Novembro com 8 017, 4 097 embarcados e 3 920 desembarcados. Tal facto fica a dever-se ao reposicionamento e ao início/fim da época dos cruzeiros no Mediterrâneo, que ocorrem precisamente em Abril e Novembro, meses em que se registaram, 17 e 10 escalas de *turnaround*, respectivamente, a que correspondem 42% do total de operações de *turnaround* realizadas em Lisboa durante o ano de 2006.

## Movimento mensal de passageiros em trânsito



## Movimento mensal de passageiros em turnaround



## Nacionalidade dos passageiros

No que diz respeito à proveniência dos passageiros, à semelhança do ano transacto e com a mesma quota de mercado, o principal mercado emissor foi a Europa, tendo sido responsável por 76% a que correspondem 205 069 passageiros de um total de 270 893, mais 22 229 do que em 2005.

Os ingleses, com uma quota de mercado de 52% - 141 825 - menos 2% face a 2005, continuam a ser os turistas predominantes a aportarem em Lisboa.

O segundo mercado emissor a escalar Lisboa, o Norte Americano, viu a sua quota de mercado crescer em 2%, tendo-se situado nos 20%, correspondendo a 55 322 passageiros. Se excluirmos os passageiros provenientes dos EUA, os passageiros oriundos dos restantes países do continente americano são 6 433, ou seja, 2% do total dos passageiros de cruzeiro que passam pela capital. Ainda no que se refere aos mercados emissores surgem, também, a Ásia e África dos quais provieram 3 809 e 260 passageiros, respectivamente, (menos 72 e 1 234 face ao ano de 2005). Para além das nacionalidades inglesa e americana, a alemã com 10%, a mesma quota de mercado de 2005, a italiana com 5%, mais 2% do que em 2005, e a portuguesa com 3%, menos 2% face ao ano transacto, continuam a ser as principais nacionalidades, cabendo os restantes 9% a outras nacionalidades.

## Passageiros Quota de mercado das nacionalidades 2006



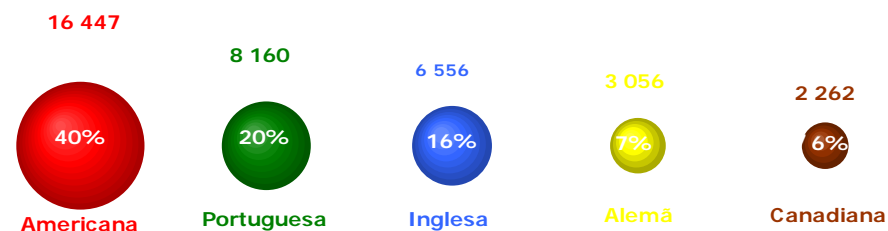
Relativamente aos passageiros em trânsito constata-se que, apesar de a nacionalidade inglesa ter perdido 5% de quota de mercado, ainda que em termos absolutos se tenha registado maior número de passageiros - 135 269 passageiros -, continua a ser predominante neste segmento de mercado com 59% de quota de mercado. Segue-se a americana com 17% - 38 875 -, a alemã, a italiana e a francesa, com quotas de 11%, 5% e 2% respectivamente, o que significa que todas elas registaram um crescimento face a 2005. Os restantes 7% correspondem a 15 427 passageiros de outras nacionalidades que transitaram por Lisboa. De referir, ainda, que a nacionalidade francesa emerge como uma das 5 principais nacionalidades dos passageiros em trânsito, lugar ocupado, em 2005 pela nacionalidade canadiana.

Nos passageiros em *turnaround*, o principal mercado continua a ser o americano, que viu a sua quota de mercado subir 3%, tendo-se situado nos 40%, ou seja, 16 447 embarques/desembarques. Em segundo lugar, o mesmo ocupado em 2005, embora com menos 8% de quota de mercado, aparecem os portugueses, responsáveis por 8 160 embarques/desembarques, a que corresponde uma quota de mercado de 20%. Os alemães que tinham ocupado, em 2005, a terceira posição em *turnaround*, em 2006 passam a ocupar a 4ª com 7% cedendo o seu lugar aos ingleses, cuja quota de mercado se situou nos 16%. Seguem-se os canadianos que viram a sua quota de mercado duplicar, passando de 3% para 6%, o que equivaleu a um aumento de 1 015 embarques/desembarques.

## Passageiros em trânsito Quota de mercado das nacionalidades 2006



## Passageiros em turnaround Quota de mercado das nacionalidades 2006



## Ocupação dos terminais de cruzeiros

No que se refere à ocupação dos terminais de cruzeiro, 62% do total, ou seja 166 escalas, realizaram-se no Terminal de Cruzeiros da Rocha Conde de Óbidos. Comparativamente com o ano transacto verifica-se uma menor ocupação deste terminal, menos 2 escalas, em benefício dos terminais de cruzeiros de Alcântara e Santa Apolónia, onde acostaram 87 e 14 navios respectivamente, contra as 70 e 13 escalas realizadas em 2005. Considera-se que a utilização do Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia deverá ser incrementada face à sua proximidade ao centro da cidade mas, para tal, terão de ser solucionadas questões logísticas relacionadas com o parque de estacionamento e questões de funcionalidade relacionadas com outras autoridades.

De referir ainda que o navio de cruzeiros "Maxim Gorkiy" teve de permanecer ao largo do rio Tejo aquando da sua escala em Lisboa em 9 de Maio devido ao elevado número de navios de cruzeiro em porto, 6. Neste dia, também o navio "Silver Whisper" teve de acostar no cais de Santa Apolónia montante, um cais habitualmente utilizado para a acostagem de navios de guerra, navios exilados e batelões. Também em Julho o navio "Wind Surf" efectuou desembarque parcial de passageiros ao largo, de forma a que os mesmos chegassem atempadamente ao aeroporto, face ao respectivo *air draught*. Os restantes passageiros desembarcaram no cais da Rocha, local onde o navio acabaria por acostar.

## Ocupação dos Terminais de Cruzeiro



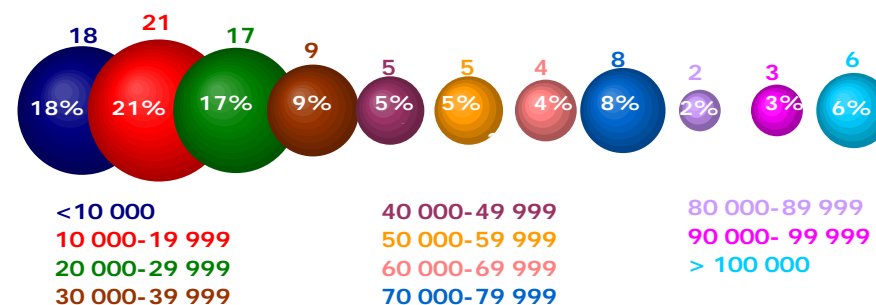
## Tonelagem de arqueação bruta e comprimento dos navios

Quanto à tonelagem bruta dos navios (GT) verifica-se que, nos 98 navios que escalaram Lisboa predominam as classes de GT até 29 999, as quais representam 56% do total de navios. A partir destas classes o número de navios vai diminuindo, com excepção para as classes dos 70 000-79 999 e > 100 000, em que se registaram 8 e 6 navios respectivamente. O navio com maior tonelagem que escalou Lisboa foi o Queen Mary 2 com 148 528 de GT, seguindo-se o Voyager of the Seas com 137 276. O GT médio dos navios que escalaram Lisboa situa-se nas 37 454 ton.

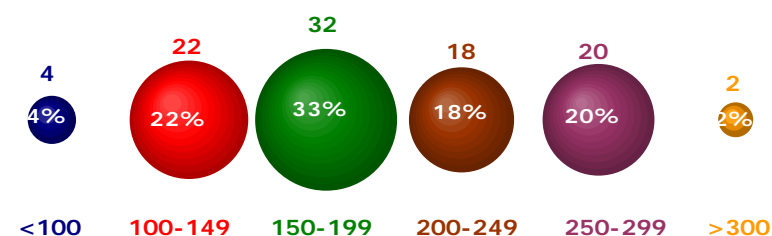
No que diz respeito à dimensão dos navios, são predominantes os navios com comprimento entre 150-199 metros, representando 33% de um total de 98 navios. De facto, o comprimento médio dos navios que escalaram Lisboa em 2006 situa-se nos 192 metros. Não obstante 59% dos navios terem comprimentos abaixo dos 200 metros, 20%, equivalentes a 20 navios, registam comprimentos entre os 250 e 299 metros. Na realidade, os navios de grande dimensão têm vindo a conquistar espaço em Lisboa, seguindo, assim, as tendências do mercado a nível mundial.

De referir ainda que, em 2006, escalaram o porto de Lisboa dois navios de cruzeiro com comprimentos superiores a 300 metros, os mesmos que registaram maior tonelagem.

## Navios de cruzeiro por classe de GT



## Navios de cruzeiro por classe de LOA

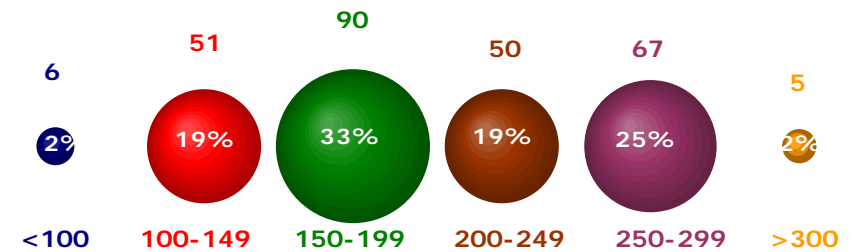


Em termos de escalas, 54% (equivalentes a 147 num total de 269) foram efectuadas por navios com comprimento inferior a 200 metros. Em contrapartida realizaram-se 122 escalas – 46% – por navios com comprimentos superiores a 200 metros.

De facto, em termos de escalas, a classe entre os 250-299 metros ocupa a segunda posição enquanto que ao nível dos navios esse lugar pertence à classe dos 100-149 metros, e a classe 200-249 que se situa em quarto lugar em termos de navios, nas escalas está em terceiro lugar ex aequo com a classe dos 100-149 metros.

Face a esta constatação conclui-se que, apesar de a maioria dos navios ter comprimento inferior a 200 metros, são os navios de maior dimensão que realizaram um maior número de escalas.

## Escalas de navios de cruzeiro por classe de LOA



## Categoria dos navios

A análise por categoria dos navios que escalaram Lisboa este ano que a seguir se apresenta teve por base a classificação constante da publicação *Complete Guide to Cruising & Cruise Ships 2007*, editado pela Berlitz.

O sistema utilizado, o Star System, estabelece 10 categorias, ou seja, 5\*+, 5\*, 4\*+, 4\*, 3\*+, 3\*, 2\*+, 2\*, 1\*+ e 1\*. Para a atribuição das estrelas são avaliados seis itens que se apresentam seguidos de uma breve nota sobre o que cada um tem em conta:

**Navio** (condições físicas e de conservação do navio, espaços internos e externos disponíveis, decoração, mobiliário e espaços de lazer oferecidos)

**Alojamento** (cabines e suites)

**Cozinha** (salas de refeições e todo o equipamento utilizado, qualidade, quantidade, variedade e criatividade da comida)

**Serviço** (qualidade do serviço prestado ao passageiro, avaliando a eficácia, cordialidade e profissionalismo de todo o staff)

**Entretenimento** (qualidade de todas as iniciativas de entretenimento desenvolvidas assim como a qualidade e adequabilidade de todo o equipamento utilizado)

**Experiência do cruzeiro** (variedade, qualidade e quantidade de actividades e eventos disponíveis, profissionalismo do director e staff do cruzeiro, a



*Costa Concordia*, navio de 4\*



*Sea Cloud II*, navio de 5\*

hospitalidade, e a relação expectativas criadas aquando da compra do cruzeiro e grau de satisfação com o produto oferecido).

Dos 98 navios que escalaram Lisboa, não foi possível determinar a categoria de 4 navios: o Grand Victoria, o Stad Amsterdam, o Midnatsol e o Nordnorge, considerados navios com características distintas.

Dos restantes 94 navios, 30, o número mais significativo, têm categoria 4\* sendo que os operadores que mais contribuíram para este número foram RCI com 5 navios, P&O e Costa Cruises, ambos com 4, e Princess Cruises, com 3.

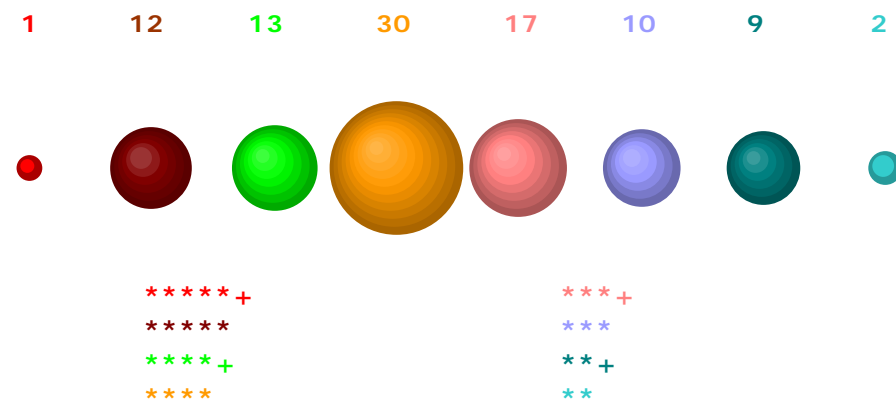
De seguida encontra-se a categoria 3\*+ com 17 navios sendo que os operadores mais significativos foram Fred Olsen e Thomson Cruises, ambos com 3 navios, e Transocean e Costa Cruises, ambos com 2, distribuindo-se os restantes por 7 operadores.

Os outros 47 navios distribuem-se pelas categorias 4\*+, 13 navios, 5\*, 12 navios, 3\*, 10, e 2\*+, 9.

De salientar que Lisboa recebeu o único navio que obteve na já referida publicação a classificação máxima, o Europa que conquistou a categoria 5\*+.

Por outro lado, dos navios que visitaram Lisboa, nenhum tinha classificação abaixo das 2\*, e apenas 2 se incluíram nesta categoria, o Paloma I, do operador Hansa Touristik, e o Coral, do operador Louis Cruise Lines.

## Navios por categoria





## Itinerário dos navios de cruzeiro

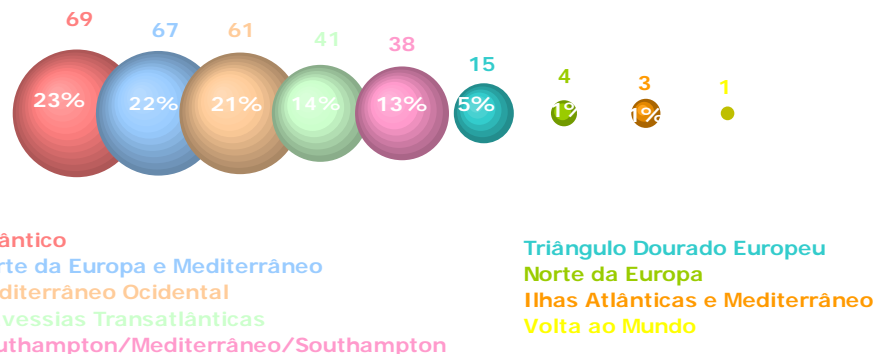
Se se analisarem os itinerários dos navios de cruzeiro que escalaram Lisboa, constata-se que os navios em viagens no Atlântico representam 23% do tráfego, a que correspondem 69 viagens. No circuito do Atlântico estão incluídos os navios em viagens pelas ilhas atlânticas, Norte de África, estreito de Gibraltar, Costa portuguesa, Norte de Espanha e ilhas britânicas.

Seguem-se os navios em viagens de reposicionamento entre o Norte da Europa (Báltico) e o Mediterrâneo, com uma quota de mercado de 22%, equivalente a 67 viagens, na sua totalidade em trânsito e na sua maioria realizadas em Maio e Setembro. Com uma diferença de um ponto percentual surgem os navios na zona do Mediterrâneo Ocidental, que realizaram 62 viagens tendo como Lisboa um dos destinos.

Os navios em viagens de reposicionamento dos EUA ou do Brasil para a Europa e vice-versa, ou seja, as travessias transatlânticas, são responsáveis por 14% do tráfego que passa por Lisboa. Cerca de 50% deste tráfego corresponde a operações de *turnaround* registadas em Abril e Novembro, meses em que ocorre o início/fim da época dos cruzeiros no Mediterrâneo.

Dada a expressão do itinerário Southampton/Mediterrâneo/Southampton no tráfego que passa por Lisboa, 13%, este circuito foi analisado isoladamente. Assim, a capital portuguesa foi incluída no itinerário de 38 viagens com

## Itinerários dos navios de cruzeiro que escalam Lisboa 2006



destino ao Mediterrâneo tendo como início e fim o porto de Southampton.

Com 5%, a que correspondem 15 viagens, emerge um novo itinerário, já apelidado pela imprensa da especialidade de Triângulo Dourado Europeu, que inclui mais de 30 cidades históricas de 7 países europeus - Inglaterra, Alemanha, Holanda, Bélgica, França, Espanha e Portugal.

Este itinerário reveste-se de grande interesse já que permite promover Lisboa dentro de uma região de destino de cruzeiros “per si”.

De referir ainda que Lisboa foi incluída no destino de quatro navios que realizaram viagens no Norte da Europa, e de três navios com o itinerário entre as ilhas Atlânticas e o Mediterrâneo.

Ainda fez parte do tráfego que passou por Lisboa um navio de cruzeiros que estava a efectuar a um cruzeiro de volta ao mundo, o “Queen Elizabeth 2”.

## Acções de Promoção

No que se refere à promoção do porto de Lisboa no mercado dos cruzeiros, de referir, a nível internacional, a participação da APL na maior exposição internacional do mundo na área dos serviços e produtos ligados à indústria dos cruzeiros, a “Seatrade Cruise Shipping Convention”, em Miami, integrada num espaço nacional, no qual estiveram representados os portos do Douro e Leixões, Portimão e Açores, bem como agentes de navegação.

A APL esteve, também, representada através de um stand, integrado no espaço MedCruise, no maior evento europeu da indústria dos cruzeiros no mercado do Mediterrâneo, a “Seatrade Mediterranean Cruise & Ferry Convention”, em Nápoles.

Por forma a dinamizar a sua condição de membro associado da MedCruise, a APL participou nas duas últimas Assembleias-Gerais desta associação de cruzeiros, que decorreram em Gibraltar e em Nápoles.

Quanto à promoção a nível nacional, de salientar, a assinatura de um protocolo de cooperação entre a APL e a Associação de Turismo de Lisboa, que tem por objectivo proporcionar melhores condições de apoio e serviço aos turistas que utilizam o porto de Lisboa em viagens de cruzeiros. Neste sentido, a APL criou no Terminal de Cruzeiros da Rocha Conde de Óbidos uma praça de estacionamento dedicado ao sistema Táxi Voucher e um



Stand de Lisboa na *Seatrade Cruise Shipping Convention*, em Miami



Stand de Lisboa na *Seatrade Mediterranean Cruise & Ferry Convention*, em Nápoles

espaço para a carrinha "ASK me Lisboa", onde estavam concentradas as operações relacionadas com o Táxi Voucher, Lisboa Card e outros serviços prestados aos turistas pela ATL.

De referir, ainda, as acções de promoção que o porto de Lisboa realizou junto dos comandantes dos 10 navios que escalaram Lisboa em primeira escala e/ou viagem inaugural, através da entrega de placas comemorativas, bem como a entrega de brindes aos passageiros dos navios "Voyager of the Seas" – da Royal Caribbean International - e "Costa Concordia" – da Costas Cruises -, e da actuação da banda Sinfónica da PSP na escala deste último por se tratar de uma viagem inaugural.



Actuação da banda sinfónica da PSP no cais de Alcântara



Cerimónia de entrega da placa da APL ao Comandante do navio "Costa Concordia"

## Posicionamento no contexto dos portos nacionais

Em 2006, os portos portugueses receberam 668 escalas de cruzeiro, o que representa um crescimento de 1% face a 2005, ano em que foram escalados por 661 navios de cruzeiro. Assim, por Aveiro, Funchal, Horta, Leixões, Lisboa, Ponta Delgada, Portimão, Porto Santo e Praia da Vitória, passaram 676 206 passageiros contra os 638 487 registados em 2005, o que corresponde a um aumento de 6%.

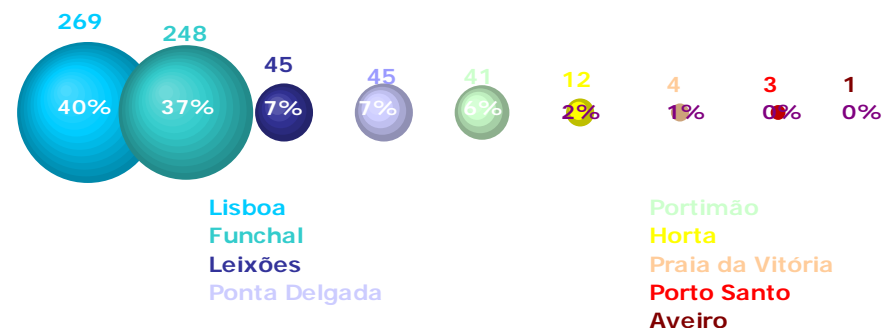
Com 269 escalas e uma quota de mercado de 40%, Lisboa recupera a liderança a nível nacional que havia perdido em 2005 para o Funchal que registou 248 escalas – 37% -, menos 21 escalas do que em 2005.

Para além de Lisboa, a Horta e Porto Santo foram os portos que, em 2006, foram escalados por mais navios que em 2005, 12 e 3 escalas respectivamente. Em contrapartida, aportaram menos navios de cruzeiro nos portos de Leixões, Ponta Delgada, Portimão e Praia da Vitória.

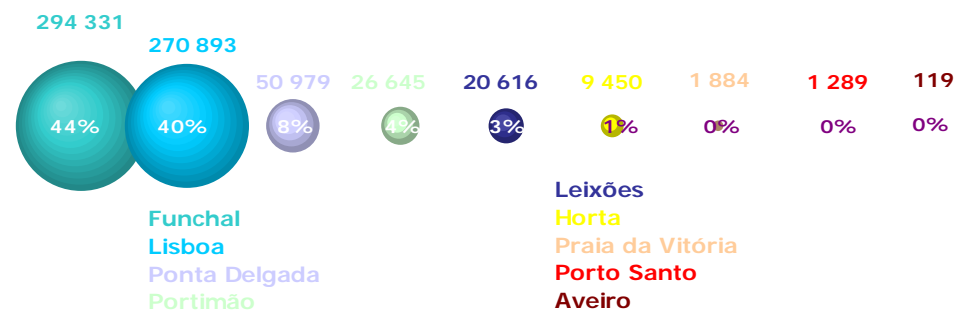
De referir ainda que, o porto de Aveiro recebeu um navio de cruzeiros enquanto que em 2005 aquela cidade não tinha sido incluída em nenhum itinerário de cruzeiros.

No que diz respeito aos passageiros, e apesar de ter registado menos 10 442, o Funchal mantém a liderança com 294 331 passageiros, o que lhe confere uma quota de mercado de 44%, perdendo, assim, 3% face a 2005. Segue-se Lisboa com 40% - 270 893 – contra os 38%

## Escalas Portos Nacionais



## Passageiros Portos Nacionais

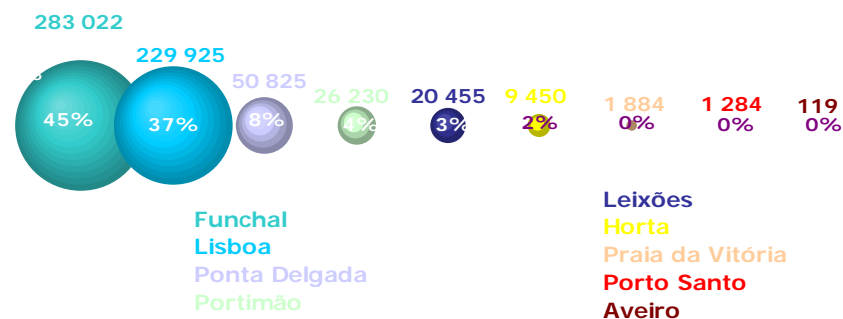


obtidos em 2005. Os restantes portos à excepção de Portimão e Praia da Vitória receberam mais passageiros.

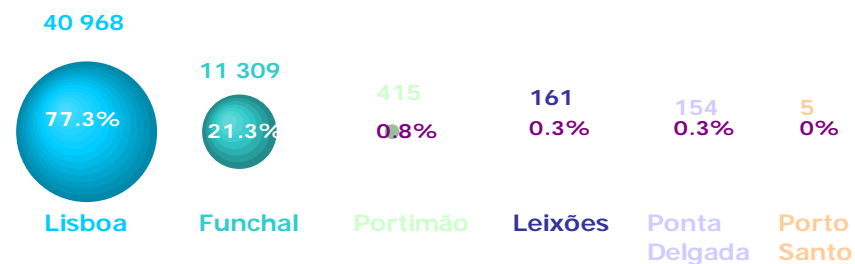
Com 45% de quota de mercado o Funchal é, igualmente, líder nos passageiros em trânsito, os quais correspondem a 96% do total de 294 331 passageiros que aportaram naquele porto madeirense.

Já no que se refere aos passageiros em *turnaround*, os que proporcionam maiores mais-valias para a cidade e para o porto, a liderança, ainda que menos acentuada do que em 2005, pertence a Lisboa, cabendo-lhe uma quota de mercado de 77.3%. De salientar que o Funchal viu a sua quota de mercado crescer de 9% para 21.3% devido ao aumento de 151% dos passageiros embarcados/desembarcados, o que se fica a dever, em grande parte, às viagens semanais, com início e fim naquele porto, efectuadas pelo operador Thomson Cruises.

## Passageiros em Trânsito Portos Nacionais



## Passageiros em Turnaround Portos Nacionais



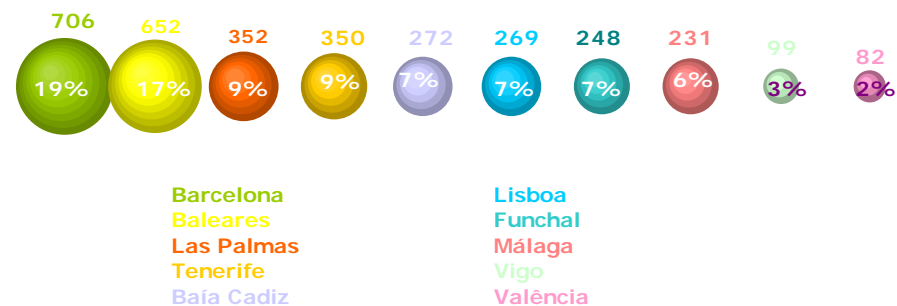
## Posicionamento no contexto dos portos da Península Ibérica

Em 2006, 32 portos da Península Ibérica receberam um total de 3 762 escalas de navios de cruzeiro, o que equivale a um decréscimo de 0.3% face a 2005, ano em que se registaram 3 773 escalas.

Das 3 762 escalas, 668 realizaram-se nos portos portugueses, o que lhes conferiu uma quota de mercado de 18%, cabendo os restantes 82% aos portos espanhóis, responsáveis por 3 094 escalas, menos 18 escalas que no ano anterior. Assim, conclui-se que o decréscimo de 0.3% registado na Península se deveu unicamente aos portos espanhóis já que os portugueses registaram mais 7 escalas do que em 2005, mantendo, contudo, ambos os portos as mesmas quotas de mercado.

Se analisarmos o ranking dos 10 principais portos da Península Ibérica, Barcelona mantém-se, e com mais 15 escalas do que em 2005, no primeiro lugar com 706 escalas, equivalentes a 19% do total. Seguem-se as Baleares, Las Palmas e Tenerife que, apesar de se manterem nos primeiros lugares registaram decréscimos de 3%, 11% e 8%, respectivamente. Já o porto de Baía de Cádiz registou um crescimento de 22,5%, passando de oitavo lugar, com 222 escalas, para quinto, com 272 escalas, lugar anteriormente ocupado pelo Funchal, que passou para 7º.

## Escalas 10 Principais portos da Península Ibérica



Quanto aos passageiros, passaram pela Península Ibérica 4 707 385 turistas de navios de cruzeiro, mais 1.6% do que em 2005. Nos portos portugueses aportaram 676 206, o que corresponde a uma quota de mercado de 14%, valor igual ao de 2005, o que significa que, apesar de se verificar um crescimento de 6% no tráfego de passageiros nos portos portugueses, este não foi suficiente para conquistar quota de mercado aos portos espanhóis que registaram um incremento de 1%.

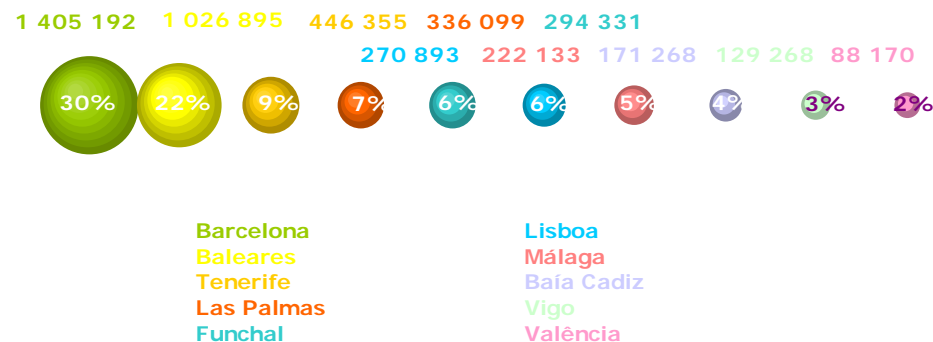
Barcelona, como já tem vindo a acontecer nos últimos anos, surge em primeiro lugar no ranking, com 1 405 192 passageiros, equivalentes a 30% do total e a mais 15% do que em 2005.

À semelhança do que se verificou nas escalas, também ao nível dos passageiros, as Baleares, Tenerife e Las Palmas foram visitadas por menos turistas de cruzeiro que no ano anterior. Relativamente à Baía de Cádiz, apesar de ter registado um crescimento de 33% do número de passageiros não foi além do oitavo lugar, subindo apenas uma posição face a 2005.

Lisboa posicionou-se, tal como em 2005, em sexto lugar, quer em número de escalas quer em número de passageiros, obtendo quotas de mercado de 7% e de 6%, respectivamente, mantendo, assim, face a 2005, a mesma percentagem em termos de escalas e ganhando um ponto percentual ao nível dos passageiros.

## Passageiros

### 10 Principais portos da Península Ibérica





## Posicionamento no contexto da Cruise Europe

Os 98 portos associados da Cruise Europe, pertencentes a 24 países, receberam, em 2006, mais de 5 800 escalas de navios de cruzeiro e foram visitados por cerca de 6 milhões de passageiros, o que representa crescimentos de 3 % e de 11%, respectivamente, face a 2005.

S. Petersburg, na Rússia, tal como em 2005<sup>(\*)</sup>, foi o porto que registou o maior número de escalas, 299, o que lhe conferiu uma quota de mercado de 12% relativamente aos 10 principais portos da associação. Seguem-se Talin com 287 escalas e Copenhaga com 280.

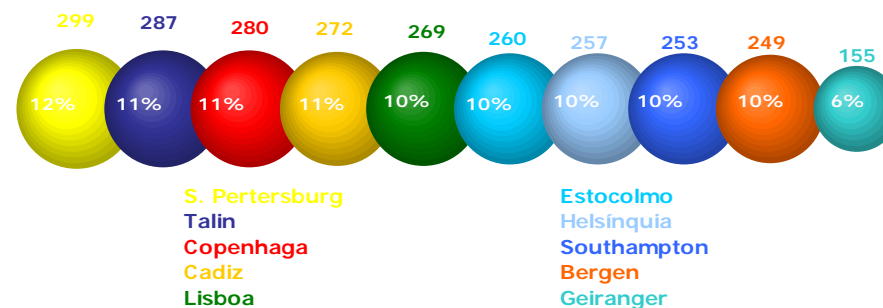
Verifica-se, assim, que os lugares de pódio continuam a pertencer aos mesmos portos de 2005.

Também Lisboa, com 269 escalas, ocupou a mesma posição do ranking conquistada em 2005, o quinto lugar, tendo ficado a 3 escalas de Cadiz, que passa da nona posição ocupada em 2005 para a quarta em 2006.

Ao nível dos passageiros, o primeiro lugar, a uma larga distância do segundo, coube a Southampton, na Inglaterra, que registou mais de 730 mil passageiros. De facto, Southampton continua a ser o principal porto de partida e chegada do Reino Unido para os milhares de turistas, nomeadamente ingleses, que realizam cruzeiros, e o preferencial para as viagens realizadas pelos navios da Cunard e a P&O.

<sup>(\*)</sup>Os dados disponibilizados pela Cruise Europe em 2005 conferiam 376 escalas a Copenhaga quando na realidade se tinham registado 276. Assim, o ranking apresentado no Relatório de Actividade 2005 está incorrecto.

## Escalas 10 Principais Portos da Cruise Europe



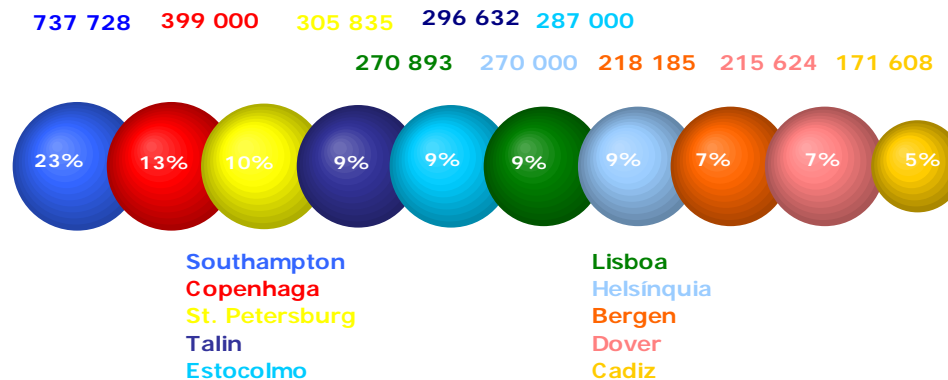
No 2º lugar, com 13% de quota de mercado, surge Copenhaga, o destino do Báltico mais visitado, com 399 mil passageiros de cruzeiro, seguindo-se St. Petersburg, Talin e Estocolmo, todos portos do Báltico.

À semelhança de 2005, Lisboa aparece em sexto lugar com uma quota de mercado de 9%.

Apesar de Lisboa ter mantido em ambos os segmentos as posições alcançadas em 2005, viu as suas quotas de mercado passarem de 4,5%, quer nas escalas, quer nos passageiros, para 10% e 9%, respectivamente. Tal deve-se ao facto de os portos do Báltico terem recebido menos escalas de cruzeiro, apesar de terem registado maior número de passageiros.

À semelhança dos últimos anos, o Báltico continua a ser a região, a nível mundial, onde se tem verificado o maior crescimento do mercado dos cruzeiros, em resultado, quer do crescimento mundial que a indústria tem sofrido, quer do sucesso do projecto "Cruise Baltic" que reúne portos, municípios e organizações de turismo na promoção dos cruzeiros.

## Passageiros 10 Principais Portos da Cruise Europe



## Avaliação dos gastos e do grau de satisfação dos passageiros de cruzeiro em Lisboa

No âmbito do estudo de impacto económico desenvolvido pelo Conselho Europeu de Cruzeiros em conjunto com a MedCruise e a Cruise Europe, com o objectivo de traçar o perfil da indústria dos cruzeiros e determinar o seu impacto económico a nível europeu, a APL promoveu a realização de inquéritos a passageiros e tripulantes de navios de cruzeiro que aportaram em Lisboa entre 15 de Maio e 12 de Junho de 2006.

Apresentam-se, a seguir, as principais conclusões retiradas dos inquéritos efectuados em Lisboa.

### Geral

- O tempo médio de estadia dos navios em porto é de 9 horas;
- Os turistas de cruzeiro que visitam a cidade de Lisboa permanecem em terra, em média, 3 horas e 50 minutos;
- O turista passa em terra cerca de 57% do tempo de estadia do navio;
- 65% dos turistas visitam a cidade pelos próprios meios;
- 35% recorrem a visitas organizadas por operadores turísticos;

### Impacte económico

- 36% dos turistas não efectuam qualquer compra durante

a visita a terra;

- Cada turista que visita a cidade gasta em média 19€\* (não incluindo as excursões adquiridas ao operador do navio);
- É nas compras a retalho que os turistas mais gastam;
- Os turistas que visitam a cidade pelos próprios meios apresentam um volume de compras mais elevado;

### Satisfação do turista relativamente à cidade

- Os aspectos relacionados com o acolhimento são os que mereceram uma avaliação mais positiva;
- Pelo contrário, foram os itens relacionados com compras que receberam pior avaliação;
- Em média, os turistas entrevistados afirmam que a visita realizada correspondeu ou ultrapassou as suas expectativas iniciais;
- A maioria dos entrevistados considera provável o regresso a Lisboa nos próximos 3 anos;
- 67% dos entrevistados avaliam a cidade como extremamente segura.

\* segundo um inquérito realizado pela Associação de Turismo de Lisboa , realizado entre Maio e Dezembro de 2006, um turista de cruzeiros que visita Lisboa gasta em média 50€, incluindo as despesas com as excursões organizadas