



# A Aviação Civil e a Economia Portuguesa

---

2007



# ÍNDICE

---

1. INTRODUÇÃO	3
2. MÉTODOS	7
3. SÍNTESE ESTATÍSTICA DA AVIAÇÃO CIVIL EM 2007	11
4. VOLUME DE NEGÓCIOS, VALOR ACRESCENTADO, REMUNERAÇÕES E COMÉRCIO EXTERNO DAS EMPRESAS	15
5. A AVIAÇÃO CIVIL NA ECONOMIA PORTUGUESA: EFEITOS TOTAIS	17
<hr/>	
<b>ANEXOS</b>	<b>21</b>
<b>ANEXO I</b> EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO PARA ESTE ESTUDO	<b>22</b>
<b>ANEXO II</b> EMPRESAS QUE COLABORARAM COM INFORMAÇÃO CONTABILÍSTICA	<b>23</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>24</b>





## 1 - INTRODUÇÃO

Ao longo dos últimos vinte e cinco anos fizeram-se vários trabalhos sobre o impacto da aviação civil na economia portuguesa baseados no modelo de entradas e saídas. Os objectivos relacionavam-se sobretudo com a estimação dos efeitos directos e indirectos na actividade económica geral da actividade de duas grandes empresas, a TAP e a ANA, e com a análise de possibilidades de actuação em matéria de política empresarial e industrial.

Monteiro e Pimpão (1982) e Monteiro (1994) procuraram evidenciar o contributo da TAP Air Portugal para a economia portuguesa. Afastando-se das questões de rentabilidade empresarial, mostraram sobretudo os efeitos na balança de pagamentos, no emprego e no nível de actividade. Concluíam, admitindo que esses efeitos, significativos, podiam ser entendidos como aproximação aos efeitos líquidos da actividade da empresa, pois, caso esta não existisse, as actividades de substituição que se viessem a desenvolver seriam muito reduzidas. Numa análise mais detalhada, Calhau, Almeida e Dionízio (1987) procuraram estimar não só o efeito multiplicador da TAP na economia e a importância da penetração das importações nas actividades a montante do transporte aéreo, mas também, a sua rentabilidade global (baseada no excedente bruto de exploração), a composição do mercado, distinguindo entre vendas para procura final e para procura intermédia, e a estrutura de custos. Finalmente, foram abordados os efeitos da TAP na balança cambial, na balança de turismo e nas contas públicas. Daqui, os autores procuraram retirar algumas conclusões sobre a estratégia da empresa nas suas relações com fornecedores, na sua abordagem a diferentes mercados geográficos e com referências pontuais uma eventual liberalização do transporte aéreo.

Na Primavera de 1984, foi apresentado na reunião da AOCI (Airport Operators Council International) um estudo sobre o impacto macroeconómico da ANA E.P. que veio a ser publicado pela ANA E.P. (1984). Procurava-se estimar o impacto macroeconómico da actividade da empresa, e fundamentar de modo quantificado sugestões de política industrial. Posteriormente, num trabalho encomendado pela ANA Aeroportos de Portugal S.A., sobre os benefícios económicos e sociais da actividade aeroportuária, foi de novo utilizado um modelo de entradas e de saídas da economia portuguesa, em que se procurou endogeneizar o comportamento de consumo das famílias e distinguir entre efeitos regionais e efeitos nacionais, para se obter uma estimativa mais completa dos efeitos dinamizadores da actividade aeroportuária na economia (TIS, 2001).

O trabalho que agora se apresenta integra-se no mesmo tipo de abordagem metodológica. Tendo como base a estrutura económica portuguesa de 2005 e as estruturas de custos e de vendas das empresas do sector em 2007, as principais contribuições que se procura dele resultem podem sistematizar-se em três pontos:

- i. Estimativa dos efeitos totais do sector da aviação civil na economia portuguesa, para 2007, determinados a partir da procura final exercida sobre as empresas do sector. Os efeitos são avaliados em termos de produção, valor acrescentado, emprego, impostos indirectos e exportações.
- ii. Desagregação do impacto global pelos seguintes subsectores:
  - a. Transporte aéreo.
  - b. Aeroportos.
  - c. Navegação aérea.
  - d. Aviação executiva.
  - e. Manutenção e aeronavegabilidade.
  - f. Assistência em escala.
  - g. Trabalho aéreo.
  - h. Formação.
  - i. Administrações públicas.
- iii. Utilização de um modelo aberto e de um modelo fechado de entradas e saídas para desagregação dos efeitos globais. O modelo aberto corresponde à abordagem mais tradicional, em que só se considera o efeito multiplicador na actividade económica que resulta da procura intermédia. No modelo fechado, são endogeneizados, além disso, os efeitos de consumo que resultam dos pagamentos de salários, juros e lucros. Assim, neste trabalho são estimados os efeitos na actividade económica que:
  - a. Correspondem à resposta imediata das empresas do sector à procura final que sobre elas se exerce, designados como efeitos directos.
  - b. Resultam da procura de consumos intermédios induzida a montante pelas empresas do sector, designados como efeitos indirectos de tipo I.
  - c. Resultam do acréscimo de procura desencadeado pelo consumo baseado nos rendimentos pagos pelo sector, designados como efeitos indirectos de tipo II.

Os resultados são apresentados da seguinte forma:

- i. Síntese estatística do sector: distribuição das empresas pelos subsectores considerados, com os respectivos volumes de vendas e de emprego e crescimento verificado em 2007.
- ii. Valor acrescentado bruto, remunerações, exportações e importações (de consumos intermédios) do sector.
- iii. Efeitos totais, directos e indirectos, do sector e de cada um dos subsectores, na actividade económica, medida através de:
  - a. Produção
  - b. PIB
  - c. Remunerações do trabalho
  - d. Emprego
  - e. Impostos sobre os produtos
- iv. Decomposição dos efeitos totais na actividade económica em efeitos directos, indirectos de tipo I e indirectos de tipo II.

Neste trabalho, temas como o impacto do sector na balança de pagamentos e nas contas públicas, ou dos investimentos aeroportuários na actividade económica, de importância reconhecida, não são abordados de forma exaustiva. As estimativas das importações correspondem somente às importações de consumos intermédios realizadas pelas empresas do sector, excluindo pagamentos relacionados com "leasing" de aeronaves. Os efeitos indirectos nas importações que resultam do efeito multiplicador na actividade económica também não são considerados. Os efeitos do sector nas contas públicas aqui estimados correspondem somente ao total de impostos indirectos gerados. Finalmente, a análise baseia-se no efeito multiplicador da procura final de serviços de aviação civil, não se considerando os efeitos dos investimentos realizados pelas empresas do sector. Estas opções resultaram de limitações em termos de informação disponível, que esperamos poder vir a ultrapassar em trabalhos a realizar num futuro próximo.

Assim, o INAC, I.P. pretende divulgar análise e informação que possa ser útil para os intervenientes e para os interessados no sector e, ao mesmo tempo, contribuir para estimular o interesse na análise das relações entre o sector da aviação e a economia em geral, reconhecido que é o seu papel nuclear no desenvolvimento económico numa economia como a portuguesa, situada na periferia de diferentes mundos ou, melhor, num ponto de encontro entre eles.





## 2 - MÉTODOS

O modelo utilizado estima o efeito da aviação civil na actividade económica, determinado a partir da procura final de serviços prestados pelo sector. Os principais componentes dessa procura final são o consumo de serviços de transporte aéreo, as exportações e os serviços públicos. As exportações correspondem à venda a agentes económicos não residentes de serviços de transporte aéreo, de navegação aérea, aeroportuários, de manutenção e de assistência em escala. Os serviços públicos correspondem aos serviços de regulação e de segurança prestados pelas administrações públicas ao sector.

O modelo de análise foi construído de acordo com as fases seguintes:

- i. Estimação de uma matriz de produção nacional para 2005, a partir do quadro de entradas e de saídas publicado pelo INE para aquele ano.
- ii. Estimação dos consumos intermédios e das vendas para consumos intermédios dos seguintes ramos adicionais que foram criados para caracterizar o sector da aviação civil:
  - a. Transporte aéreo.
  - b. Aeroportos.
  - c. Navegação aérea.
  - d. Aviação executiva.
  - e. Manutenção e aeronavegabilidade.
  - f. Assistência em escala.
  - g. Trabalho aéreo.
  - h. Formação.
  - i. Administrações públicas.

Para o efeito foi realizado um inquérito a todas as empresas do sector e, sempre que possível, foram realizadas reuniões para esclarecer aspectos e questões mais detalhadas. Houve empresas que responderam de forma detalhada, a maior parte e que incluía as mais representativas. Outras responderam com dados mais agregados. Os dois grupos estão descritos nos anexos 1 e 2. Não respondeu uma percentagem bastante reduzida das empresas do sector.

- iii. Em virtude da inexistência de informação ou incapacidade de produção da mesma nos moldes necessários, não foram consideradas as seguintes actividades: heliportos, pistas privadas e alguns aeródromos, aviação privada, serviços de formação não profissionais, ensino superior e serviços de segurança financiados pela tributação geral.
- iv. Dedução dos consumos intermédios assim obtidos nos seguintes ramos da matriz original, que, por construção, os deviam incluir:
  - a. Transporte aéreo (ramo 62).
  - b. Serviços auxiliares de transporte (ramo 63).
  - c. Fabrico de outro material de transporte (ramo 35).
  - d. Coque, produtos petrolíferos refinados e combustível nuclear (ramo 23).
  - e. Outras actividades de serviços prestados principalmente às empresas (ramo 74).
  - f. Serviços de alojamento, restauração e similares (ramo 55).
  - g. Administrações públicas (ramo 75).

- v. Estimação dos efeitos na produção, no PIB, no emprego e nas exportações, que correspondem à resposta imediata das empresas do sector à procura final que sobre elas se exerce e desagregação destes efeitos para os ramos criados para caracterizar o sector da aviação civil.
  
- vi. Estimação dos efeitos totais na produção, no PIB e no emprego da procura final que se exerce no sector e sua desagregação da seguinte forma:
  - a. Efeitos directos.
  - b. Efeitos que resultam da procura de consumos intermédios induzida a montante pelas empresas do sector, designados como efeitos indirectos de tipo I.
  - c. Efeitos que resultam do acréscimo de procura desencadeado pelo consumo baseado nos rendimentos pagos pelo sector, designados como efeitos indirectos de tipo II.





### 3 - SÍNTESE ESTATÍSTICA DA AVIAÇÃO CIVIL EM 2007

QUADRO 1 – EMPRESAS LICENCIADAS/CERTIFICADAS EM CADA ACTIVIDADE, VOLUME DE NEGÓCIOS E EMPREGO - 2007

SUBSECTORES	EMPRESAS LICENCIADAS/ CERTIFICADAS PELO INAC, I.P.			VOLUME DE NEGÓCIOS * (MILHÕES €)	EMPREGO * (Nº)	VALOR ACRESCENTADO BRUTO, A PREÇOS DE BASE * (MILHÕES €)
	Nº DE EMPRESAS POR ACTIVIDADE EM 2007	EMPRESAS ENTRADAS 2007	EMPRESAS SAÍDAS 2007			
Navegação Aérea	1	0	0	200	960	163,4
Aeroportos	34	0	0	349	1 718	246,2
Transporte Aéreo	25	2	0	2 222	7 211	588,1
Trabalho Aéreo	17	1	1	15	68	5,9
Aviação Executiva	8	1	0	456	1 529	42,9
Manutenção/ Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	38	3	0	447	3 696	144,7
Assistência em Escala	67	6	1	284	5 152	135,2
Organizações de Formação	16	3	0	17	102	6,9
<b>TOTAL</b>	n.a.	16	2	3 990	20 436	1 333,3

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

"n.a." - Algumas empresas encontram-se licenciadas ou certificadas pelo INAC, I.P. para o exercício de mais do que uma actividade do sector da aviação civil, logo a soma das empresas consideradas em cada subsector não se traduz no total de empresas do sector.

\* Valores respeitantes às empresas licenciadas que responderam ao inquérito específico do estudo ou prestaram informação contabilística identificadas nos anexos 1 e 2. As empresas em actividade não incluídas nestes valores representam cerca de 5% do Volume de Negócios apresentado.

QUADRO 2 – DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO OU PRESTARAM INFORMAÇÃO CONTABILÍSTICA, POR ESCALÕES DE EMPREGO - 2006 E 2007

ESCALÕES DE VOLUME DE EMPREGO	EMPRESAS (Nº)		EMPREGO (Nº DE INDIVÍDUOS)		VOLUME DE NEGÓCIOS (MILHARES DE EUROS)	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Até 25	36	36	332	318	41 997	42 526
26 a 150	23	23	1 370	1 238	204 902	220 732
151 a 500	4	3	1 505	1 016	294 033	145 075
501 a 1500	7	7	6 383	6 902	1 012 239	1 289 744
1501 a 6500	3	3	10 449	10 962	1 963 621	2 292 248
<b>TOTAL</b>	73	72	20 039	20 436	3 516 792	3 990 325

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota: As empresas cuja informação consta deste quadro são as mencionadas nos anexos 1 e 2.

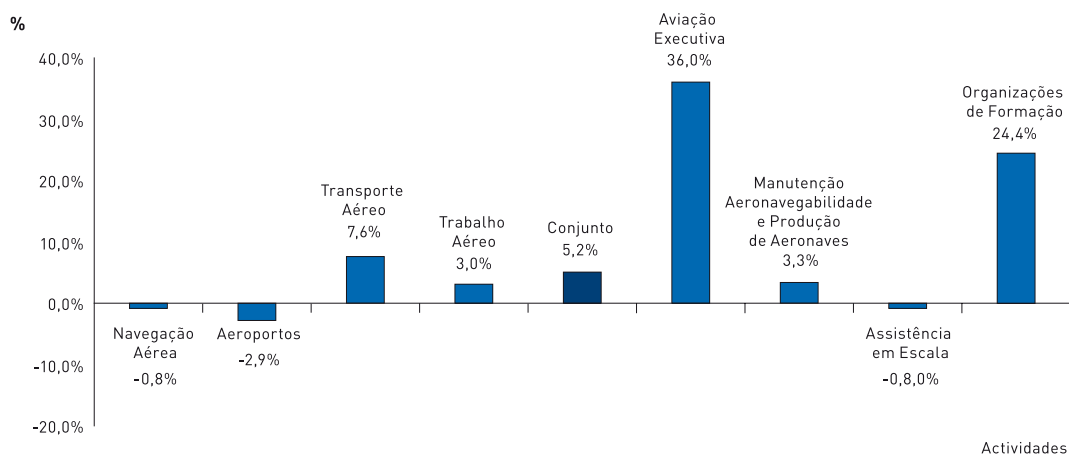
QUADRO 3 – DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO OU PRESTARAM INFORMAÇÃO CONTABILÍSTICA, POR ESCALÕES DE VOLUME DE NEGÓCIOS - 2006 E 2007

ESCALÕES DE VOLUME DE NEGÓCIOS (MILHÕES DE EUROS)	EMPRESAS (Nº)		VOLUME DE NEGÓCIOS (MILHARES DE EUROS)		EMPREGO (Nº DE INDIVÍDUOS)	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
[0 - 0,5[	18	18	3 040	3 605	86	94
[0,5 - 10[	35	35	88 160	102 271	1 486	997
[10 - 50[	9	8	189 737	202 784	2 114	2 084
[50 - 100[	2	3	113 234	180 598	1 107	1 368
[100 - 200[	6	4	865 089	528 689	6 880	5 714
[200 - 2100[	3	4	2 257 532	2 972 378	8 366	10 179
<b>TOTAL</b>	73	72	3 516 792	3 990 325	20 039	20 436

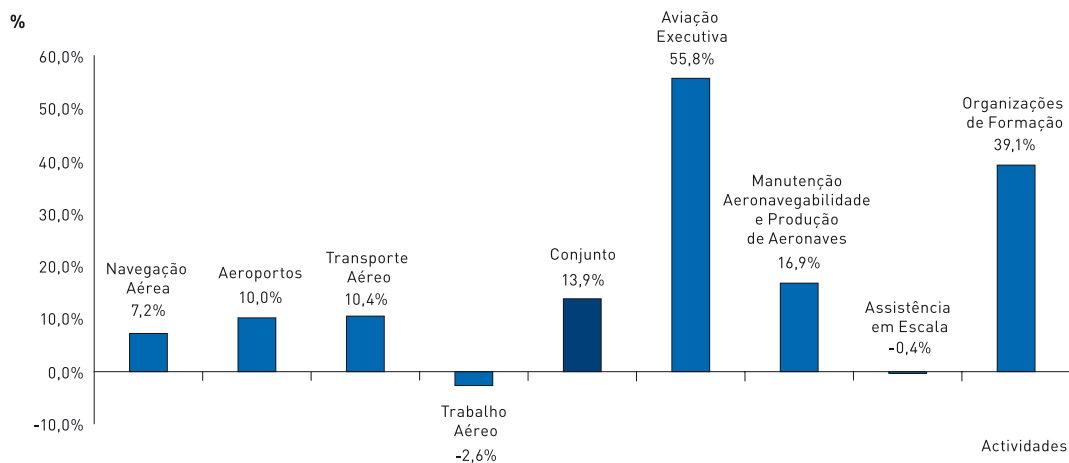
Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota: As empresas cuja informação consta deste quadro são as mencionadas nos anexos 1 e 2.

**GRÁFICO 1 – TAXA DE VARIAÇÃO HOMÓLOGA DO PESSOAL AO SERVIÇO POR ACTIVIDADE (ENTRE 2006 E 2007)**



**GRÁFICO 2 – TAXA DE VARIAÇÃO HOMÓLOGA DO VOLUME DE VENDAS POR ACTIVIDADE (ENTRE 2006 E 2007)**









## 4 - VOLUME DE NEGÓCIOS, VALOR ACRESCENTADO, REMUNERAÇÕES E COMÉRCIO EXTERNO DAS EMPRESAS

### QUADRO 4 – VOLUME DE NEGÓCIOS, VALOR ACRESCENTADO BRUTO E REMUNERAÇÕES DAS EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO

MILHÕES DE EUROS

SUBSECTORES	VOLUME DE NEGÓCIOS (PREÇOS DE AQUISIÇÃO)	VALOR ACRESCENTADO BRUTO, A PREÇOS DE BASE	REMUNERAÇÕES
Navegação Aérea	200,1	163,4	138,4
Aeroportos	349,6	222,4	85,7
Transporte Aéreo	2 121,8	454,8	350,2
Trabalho Aéreo	*	*	*
Aviação Executiva	453,4	40,0	38,8
Manutenção / Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	441,3	141,9	123,1
Assistência em Escala	175,7	103,0	85,7
Organizações de Formação	16,5	6,9	8,6
<b>TOTAL</b>	<b>3 759,1</b>	<b>1 132,4</b>	<b>830,6</b>

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota: As empresas cuja informação consta deste quadro são as mencionadas no anexo 1. Como resulta da comparação com os quadros da secção anterior, estas empresas são responsáveis por 94% do volume de negócios do total das empresas inquiridas e por cerca de 90% do volume de negócios do sector.

\* - Informação disponível para apenas 3 empresas.

### QUADRO 5 – EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES DAS EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO

MILHÕES DE EUROS

SUBSECTORES	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES DE CONSUMOS INTERMÉDIOS
Navegação Aérea	160,1	0,8
Aeroportos	104,6	0,0
Transporte Aéreo	1 283,1	643,9
Trabalho Aéreo	0,0	1,5
Aviação Executiva	451,8	386,5
Manutenção / Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	232,7	7,8
Assistência em Escala	59,6	0,1
Organizações de Formação	3,1	1,2
<b>TOTAL</b>	<b>2 295,0</b>	<b>1 041,8</b>

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota 1: As empresas cuja informação consta deste quadro são as mencionadas no anexo 1.

Nota 2: Estas importações correspondem às importações contabilizadas pelas empresas na rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos com excepção das rendas de locação pagas pelas empresas de transporte aéreo na importação de aeronaves.



## 5 - A AVIAÇÃO CIVIL NA ECONOMIA PORTUGUESA: EFEITOS TOTAIS

QUADRO 6 – VALOR ECONÓMICO DA AVIAÇÃO CIVIL – EFEITOS TOTAIS<sup>1</sup>

SUBSECTORES	PRODUÇÃO (MILHÕES DE €)	REMUNERAÇÕES (MILHÕES DE €)	VALOR ACRESCENTADO BRUTO (MILHÕES DE €)	IMPOSTOS SOBRE OS PRODUTOS (MILHÕES DE €)	PRODUTO INTERNO BRUTO (MILHÕES DE €)	EMPREGO (MILHARES DE INDIVÍDUOS)
Navegação Aérea	537,3	195,0	284,1	38,9	323,0	6,6
Aeroportos	277,7	63,4	141,5	16,5	158,0	3,0
Transporte Aéreo	5 183,9	1 037,4	1 769,3	425,8	2 195,0	48,1
Trabalho Aéreo	32,8	6,7	10,3	3,3	14,0	0,4
Aviação Executiva	858,1	198,8	290,2	42,6	333,0	8,0
Manutenção / Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	983,9	242,5	377,9	52,6	430,0	12,3
Assistência em Escala	326,5	95,9	159,8	23,4	183,0	5,2
Organizações de Formação	107,8	23,6	45,3	9,7	55,0	1,3
<b>ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b>	<b>66,0</b>	<b>23,8</b>	<b>36,0</b>	<b>4,9</b>	<b>41,0</b>	<b>1,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8 374,0</b>	<b>1 887,1</b>	<b>3 114,4</b>	<b>617,7</b>	<b>3 732,0</b>	<b>86,1</b>

Nota 1: Valores monetários a preços correntes; emprego em número de indivíduos em equivalente a tempo completo.

Nota 2: Os efeitos em termos de produção, de emprego e de valor acrescentado bruto em cada subsector não coincidem com os apresentados no quadro 1. Trata-se de conceitos diferentes. No quadro 1 estimam-se os volumes de negócios, de emprego e de valor acrescentado efectivamente realizados pelas empresas. No quadro 6 estimam-se a produção, o emprego e o valor acrescentado originados pela procura final a cada sector, considerando-se os efeitos directos e indirectos. Regra geral, os valores no quadro 6 são superiores aos do quadro 1, porque incluem os efeitos indirectos. Contudo, podem ser inferiores. É o caso dos aeroportos, porque boa parte da produção é originada pela procura final do sector de transporte aéreo. A produção aeroportuária no quadro 6 é a produção total, directa e indirecta, originada somente pela exportação de serviços aeroportuários. As mesmas ideias devem estar presentes na interpretação das outras variáveis, designadamente o valor acrescentado.

Nota 3: Neste quadro e em todos os que se seguem a Administração Pública considerada é a parte da Administração Pública associada ao sector sobre a qual foi possível obter informação (INAC, I.P., alguns serviços da PSP e do SEF, Fundo Regional ACDE, Câmaras Municipais de Cascais, Bragança e Vila Real).

Nota 4: Neste quadro e em todos os que se seguem, considerou-se como "aviação civil" o conjunto das empresas que responderam ao inquérito específico do estudo ou prestaram informação contabilística identificadas nos anexos 1 e 2. As empresas em actividade não incluídas nestes valores representam cerca de 5% do Volume de Negócios do conjunto considerado.

QUADRO 7 – PESO DA AVIAÇÃO CIVIL NA ECONOMIA PORTUGUESA

SUBSECTORES	EM % DO EMPREGO NA ECONOMIA PORTUGUESA EFEITO TOTAL	EM % DO PRODUTO INTERNO BRUTO EFEITO TOTAL	EM % DAS EXPORTAÇÕES DE BENS E SERVIÇOS PORTUGUESAS	EM % DAS EXPORTAÇÕES DE SERVIÇOS PORTUGUESAS
Navegação Aérea	0,13%	0,20%	0,30%	1,17%
Aeroportos	0,06%	0,10%	0,20%	0,76%
Transporte Aéreo	0,94%	1,35%	2,39%	9,37%
Trabalho Aéreo	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%
Aviação Executiva	0,16%	0,20%	0,84%	3,30%
Manutenção / Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	0,24%	0,26%	0,43%	1,70%
Assistência em Escala	0,10%	0,11%	0,11%	0,44%
Organizações de Formação	0,03%	0,03%	0,01%	0,02%
<b>ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b>	<b>0,02%</b>	<b>0,03%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1,69%</b>	<b>2,29%</b>	<b>4,28%</b>	<b>16,76%</b>

<sup>1</sup> Efeito Total: soma dos efeitos directos com o efeito multiplicador sobre a economia portuguesa, concretizado através dos fornecimentos intermédios à actividade da aviação civil e ao resto da economia, determinados pela procura inicial exercida pela aviação civil, bem como pela procura adicional gerada pelas remunerações pagas na produção.

**QUADRO 8 – EFEITOS DA PROCURA FINAL EXERCIDA SOBRE OS SUBSECTORES DA AVIAÇÃO CIVIL NO VALOR ACRESCENTADO BRUTO DA ECONOMIA PORTUGUESA, POR TIPO DE EFEITO<sup>2</sup>.**

SUBSECTORES	VALOR ACRESCENTADO BRUTO (MILHÕES DE EUROS)			
	EFEITO TOTAL	EFEITO DIRECTO	EFEITO INDIRECTO TIPO I	EFEITO INDIRECTO TIPO II
Navegação Aérea	284,1	118,7	32,0	133,4
Aeroportos	141,5	68,4	28,9	44,2
Transporte Aéreo	1 769,3	462,3	596,2	710,7
Trabalho Aéreo	10,3	0,7	4,9	4,7
Aviação Executiva	290,2	107,2	47,8	135,2
Manutenção / Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	377,9	130,7	82,9	164,3
Assistência em Escala	159,8	55,2	38,9	65,8
Organizações de Formação	45,3	16,5	12,6	16,1
<b>ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b>	<b>36,0</b>	<b>16,4</b>	<b>4,1</b>	<b>15,6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3 114,4</b>	<b>976,1</b>	<b>848,3</b>	<b>1 290,0</b>

Nota: Valores monetários a preços correntes.

**QUADRO 9 – EFEITOS DOS DIFERENTES SEGMENTOS DA AVIAÇÃO CIVIL NO EMPREGO NACIONAL, POR TIPO DE EFEITO<sup>3</sup>.**

SUBSECTORES	EMPREGO (MILHARES DE INDIVÍDUOS)			
	EFEITO TOTAL	EFEITO DIRECTO	EFEITO INDIRECTO TIPO I	EFEITO INDIRECTO TIPO II
Navegação Aérea	6,6	0,8	1,0	4,8
Aeroportos	3,0	0,4	0,9	1,7
Transporte Aéreo	48,1	6,7	15,3	26,1
Trabalho Aéreo	0,4	0,1	0,2	0,1
Aviação Executiva	8,0	1,5	1,5	5,0
Manutenção / Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	12,3	3,4	2,9	6,0
Assistência em Escala	5,2	1,9	0,9	2,4
Organizações de Formação	1,3	0,2	0,5	0,6
<b>ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b>	<b>1,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>86,1</b>	<b>15,5</b>	<b>23,3</b>	<b>47,3</b>

Nota: Emprego em número de indivíduos em equivalente a tempo completo.

2 Efeito directo: VAB interno resultante da produção nos sectores da aviação civil necessária para satisfazer a procura final exercida pela própria aviação civil.

Efeito indirecto tipo I: VAB adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios à aviação civil e ao resto da economia.

Efeito indirecto tipo II: VAB adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do acréscimo de rendimento final das famílias.

3 Efeito directo: Emprego interno resultante da produção nos sectores da aviação civil necessária para satisfazer a procura final exercida pela própria aviação civil.

Efeito indirecto tipo I: Emprego adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios à aviação civil e ao resto da economia.

Efeito indirecto tipo II: Emprego adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do acréscimo de rendimento final das famílias.





## ANEXO I

### EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO PARA ESTE ESTUDO

1.	Academia Aeronáutica de Évora, S.A.
2.	Aeromec – Mecânica de Aeronaves, Lda
3.	Aeronorte – Transportes Aéreos, S.A.
4.	Aeropiloto, Lda
5.	Aerotécnica, Lda
6.	Aerovip - Serviços Aéreos, S.A.
7.	Airjetsul - Sociedade de Meios Aéreos, Lda
8.	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
9.	ANAM - Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.
10.	Cateringpor - Catering de Portugal, S.A.
11.	EAA - Escola de Aviação Aerocondor, S.A.
12.	Euroatlantic Airways - Transportes Aéreos, S.A.
13.	Groundforce - Serviços Portugueses de Handling, S.A.
14.	Heliávia - Transporte Aéreo, Lda
15.	Helisul - Sociedade de Meios Aéreos, Lda
16.	Hifly, S.A.
17.	Instituto de Formação Aeronáutica, Lda
18.	LAS - Louro Aeronaves e Serviços, Lda
19.	Léavia - Escola de Aviação Civil, S.A.
20.	Masterjet - Aviação Executiva, S.A.
21.	NAV, E.P.E.
22.	Netjets Transportes Aéreos, S.A.
23.	Nortávia - Serviços e Trabalho Aéreo, Lda
24.	OGMA - Indústria Aeronáutica de Portugal, S.A.
25.	Omni - Aviação e Tecnologia, Lda
26.	Orbest, S.A.
27.	Portway - Handling de Portugal, S.A.
28.	Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.
29.	Sata Gestão de Aeródromos, S.A.
30.	Sata Internacional - Serviços e Transportes Aéreos, S.A.
31.	Tap Portugal, S.A.
32.	Vinair - Aeroserviços, S.A.
33.	White Airways, S.A.



## ANEXO II

### EMPRESAS QUE COLABORARAM COM INFORMAÇÃO CONTABILÍSTICA

1.	AAC, Lda
2.	Aeroalgarve Serviços Aéreos, Lda
3.	Aeródromo das Lajes
4.	Aeródromo Municipal de Aveiro
5.	Aeródromo Municipal de Cascais
6.	Aeródromo Municipal de Portimão
7.	Aeródromo Municipal de Viseu
8.	Aerohélice - Sociedade de Manutenção e Revisão de Hélices, Lda
9.	Aeroplano, Lda
10.	Air Pass – Prestação de Serviços de Assistência a Passageiros, Lda
11.	Agroar - Trabalhos Aéreos, Lda
12.	Agromontiar - Sociedade de Serviços Aéreos para a Agricultura e Fogos, Lda
13.	Aviometa - Sociedade de Manutenção e Representação de Aeronaves, Lda
14.	Avitrata, Lda
15.	CLA – Catering Linhas Aéreas, Lda
16.	EIA - Electrónica Industrial de Alverca, Lda
17.	EIS – Serviços de Catering, Lda
18.	Esefly - Portugal
19.	ESSO, Portugal, Lda
20.	Gate Gourmet Madeira - Serviços de Catering, Lda
21.	Gate Gourmet Portugal - Serviços de Catering, Lda
22.	Heliatlantis -Turismo em helicópteros, Lda
23.	Helibravo - Aviação, Lda
24.	Helisuporte, Lda
25.	Helitours-Douro - Transportes Aéreos, Lda
26.	HTA Helicópteros, Lda
27.	Janeiro, Sistema de Cinema a Bordo, Lda
28.	Luxor Sky, Lda
29.	Luzair, S.A.
30.	Madalena – Serviços de Limpeza, Lda
31.	MESA - Manutenção, Engenharia e Serviços a Aeronaves, Lda
32.	PGA - Transportes Aéreos, S.A.
33.	Primaz Catering, Lda
34.	Procare – Serviços Especiais de Limpeza, Lda
35.	PTS, Lda
36.	Publivoo - Publicidade e Imagens Aéreas, Lda
37.	Safeport – Serviços de Handling, Lda
38.	Servisair Portugal, Lda
39.	Skyzone - Serviços Aéreos, Lda

## REFERÊNCIAS

---

ANA, E.P., 1984, "O Impacto da ANA, E.P. na Economia Nacional", Lisboa, ANA, E.P.

Calhau, M., Almeida, M., Helena, Dionízio, V., 1987, "Análise do Impacto Macroeconómico da TAP Air Portugal na Economia Portuguesa", Lisboa, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica e TAP Air Portugal (Gabinete Central de Planeamento).

Monteiro, J. Sousa, Pimpão, A., 1982, "Contributo para a análise do impacto macroeconómico da TAP".

Monteiro, J. Sousa, 1994, "O impacto macroeconómico da TAP", Expresso, 15 Janeiro.

TIS.PT, 2001, "Impactos Económicos e Sociais do Aeroporto de Lisboa", Lisboa, TIS.PT.

**Ficha Técnica**

**Edição**

INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

**ISSN**

978-989-95680-1-3

**Design e Produção**

UP – Agência de Publicidade / Departamento de Comunicação – INAC, I.P.

**Data**

Dezembro 2008

