

**Álvaro Matias
Raul Sardinha**

AVANÇOS EM ECONOMIA E GESTÃO DO TURISMO

**NOVAS TENDÊNCIAS,
SUSTENTABILIDADE
E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Título: *Avanços em Economia e Gestão do Turismo*

Autores: *Álvaro Matias, Raul Sardinha*

Colecção: *Sociedade e Organizações*, sob a orientação de A. Oliveira Cruz

© INSTITUTO PIAGET, 2008

Av. João Paulo II, lote 544, 2.º - 1900-726 LISBOA - Tel.: 21 831 65 00

E-mail: info@ipiageteditora.com

Capa: *Dorindo Carvalho*

Paginação: *Óscar Figueiredo*

Montagem, impressão e acabamento: *Tadimense, A. G.*

ISBN: 978-989-659-031-4

Depósito legal: 300 836/2009

Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou transmitida por qualquer processo electrónico, mecânico ou fotográfico, incluindo fotocópia, xerocópia ou gravação, sem autorização prévia e escrita do editor.



A OPERAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS DE BAIXO CUSTO NO AEROPORTO DE FARO (1996-2006)

CLÁUDIA RIBEIRO DE ALMEIDA¹
ANA MARIA FERREIRA²
CARLOS M. M. COSTA³

Resumo

O sector do transporte aéreo tem sido ao longo das últimas décadas objecto de estudo e análise aprofundada por parte de empresários e académicos, já que para além de apresentar características únicas revela ser um sector onde a inovação é uma constante.

Durante os anos 1990, e com a entrada das companhias aéreas de baixo custo no mercado, este sector voltaria a surpreender os clientes e os vários intervenientes do sector turístico pela apresentação de um novo conceito de viagem aérea a tarifas reduzidas e sem serviço a bordo que concorria directamente com as companhias aéreas regulares tradicionais e *charter* em determinadas rotas. Após a sua entrada no mercado foi possível perceber que muito estava a mudar no sector do transporte aéreo, nomeadamente ao nível das reservas, perfil do cliente, destinos procurados, entre outros. Pode-se mesmo afirmar que estas companhias aéreas são responsáveis pela entrada no mercado de novos destinos turísticos no panorama internacional e a consolidação de outros já estabelecidos.

Os impactes originados pela sua operação aconteceram igualmente ao nível dos aeroportos, como por exemplo no tipo de serviços reque-

1, 2 (calmeida@ualg.pt); (amferrei@ualg.pt); Universidade do Algarve — Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo, Portugal.

3 (ccosta@egi.ua.pt) Universidade de Aveiro — Departamento de Economia, Gestão e Engenharia Industrial.

rido, aumento de rotas e frequências diárias e em alguns casos na alteração da estrutura de tráfego.

Neste contexto pretende-se analisar o caso do Algarve e mais concretamente do aeroporto de Faro, para o qual operavam em Dezembro de 2006 vinte companhias aéreas de baixo custo provenientes de vários destinos europeus, representando hoje em dia 54,9 por cento dos passageiros processados.

Palavras-chave:

Transporte aéreo; companhias aéreas de baixo custo; estado da arte.

1. Introdução

Os estudos científicos associados aos transportes são diversos e analisam diferentes áreas associadas a cada meio de transporte. No caso do aéreo existem diferentes variáveis que podem ser combinadas entre si, originando análises interessantes e inovadoras, permitindo uma reflexão séria e profunda sobre o tema e um consequente avanço ou melhoria do sector.

O processo de liberalização, que foi concluído em Abril de 1997 na Europa, veio marcar a actividade deste sector, originando, entre outras, o desenvolvimento das companhias aéreas de baixo custo, as quais apresentam hoje em dia um peso significativo ao nível da estrutura de tráfego de vários aeroportos do continente europeu.

Os novos desafios da investigação sobre transporte aéreo e em concreto sobre as companhias aéreas de baixo custo passam pela análise da sua operação, dos impactes gerados ao nível da procura e da oferta, das características do modelo de negócio ou até mesmo da análise do perfil do passageiro que utiliza os seus serviços.

Deste modo, e tendo como objecto de estudo um aeroporto que recebe a operação das companhias aéreas de baixo custo desde 1996, o aeroporto de Faro, apresenta-se este artigo que visa:

- 1) Analisar as alterações originadas pelo início da operação das companhias aéreas de baixo custo na sua estrutura de tráfego;
- 2) Aferir as mudanças originadas em termos de perfil do cliente;
- 3) Perceber quais os impactes da operação destas companhias ao nível da oferta;
- 4) Compreender que desafios futuros se apresentam a este aeroporto e até mesmo para o destino Algarve.

2. Considerações sobre o transporte aéreo

O transporte, de um modo geral, é crucial para a competitividade de um país, região ou até mesmo cidade, para as suas trocas comerciais, económicas e ou culturais. Na União Europeia o sector dos transportes representa mais de 10 por cento do produto interno bruto e emprega cerca de 10 milhões de pessoas (Riley, 2003).

De todos os meios de transporte que existem, o aéreo tem apresentado um maior crescimento nos últimos vinte anos, tendo em conta que se encontra associado a um outro sector em franco desenvolvimento, o turístico. O tráfego aéreo tem crescido em média cerca de 7,4 por cento ao ano, desde 1980, o que se traduz em cerca de 25 000 aviões que se cruzam diariamente nos céus do continente europeu (Riley, 2003).

O sector do transporte aéreo na Europa é competitivo e dinâmico e está associado a grande parte da economia europeia. Actualmente, pode-se mesmo afirmar que seria impossível conceber uma economia na União Europeia com um crescimento sustentável no futuro sem um sistema de transportes adequado, no qual se destaca sem dúvida o transporte aéreo (Riley, 2003).

Nas últimas décadas o sector do transporte aéreo teve uma rápida evolução, a qual resultou não só do aumento da procura devido à globalização, como também da progressiva liberalização. De acordo com Franke (2004) a viagem de avião tornou-se num hábito, tendo passado de um luxo para uma necessidade de quem se pretende deslocar ou transportar uma mercadoria do ponto A para o B.

Esta situação veio assim sustentar o aumento da procura, tanto ao nível de passageiros como de carga, o que tem originado alterações, ao longo das últimas décadas, na legislação relativa a este sector (Franke, 2004).

3. O impacte do processo de liberalização do transporte aéreo

Antes do processo de liberalização entrar em vigor na Europa entre 1987 e 1997, o sector do transporte aéreo era bastante regulado e inflexível, 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, tipos de aeronaves, tarifas e frequências de voos a cada companhia aérea. A capacidade da maioria das rotas era restrita, as tarifas eram muito

altas e a entrada no mercado de companhias tradicionais que não fossem de bandeira era quase impossível (ELFAA, 2004) (ver figura n.º 1).

De referir que a liberalização que aconteceu na Europa, a partir de 1987, foi antecedida por um processo que surgiu no Reino Unido e na Irlanda, o qual permitiu a entrada no mercado da primeira companhia aérea de baixo custo europeia, a Ryanair. Esta companhia só efectuava voos nas rotas entre a Irlanda e o Reino Unido, incluindo Londres, concorrendo com as duas companhias aéreas de bandeira de cada país, a Aer Lingus (Irlanda) e a British Airways (Reino Unido). Com a entrada em vigor do 3.º pacote, em 1993, a Ryanair iniciou a sua operação entre o Reino Unido e o resto da Europa (ELFAA, 2004). Em 1995 surgiu a EasyJet que operava nas rotas entre Londres e a Escócia, passando também a operar entre o Reino Unido e o resto da Europa em 1996.

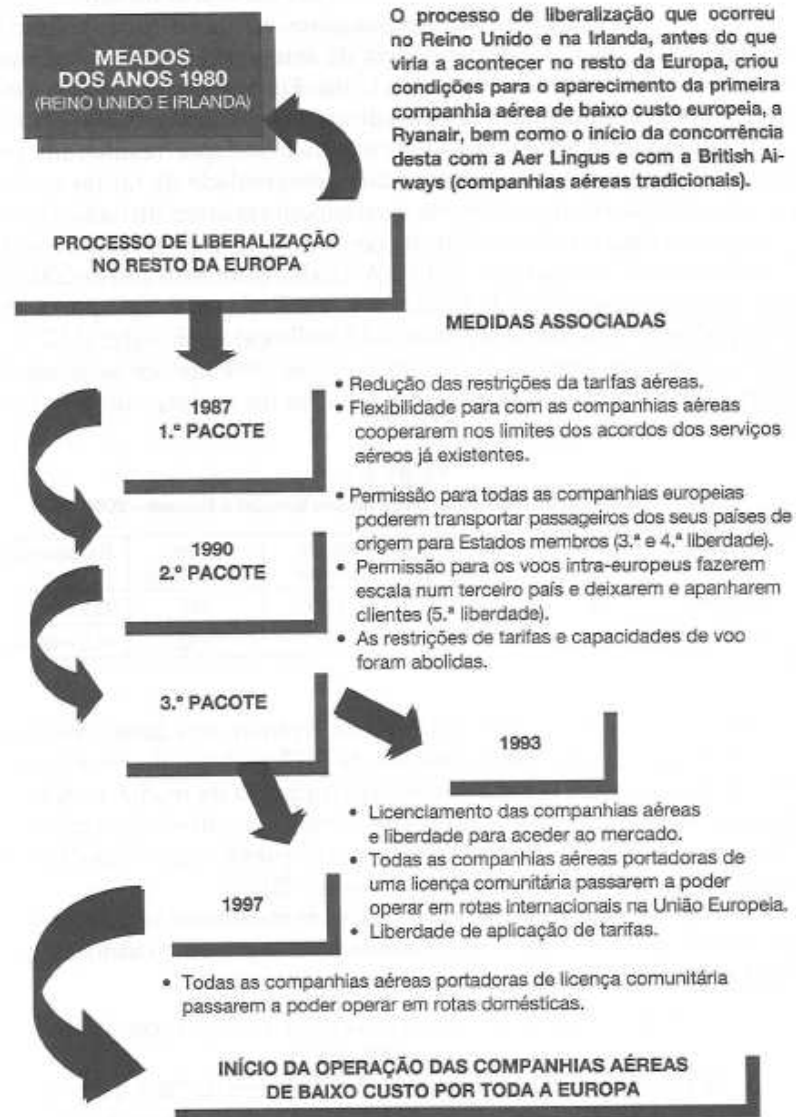
O processo de liberalização que veio a ser implementado na União Europeia a partir de 1987 com a aplicação do primeiro «pacote» normativo à escala comunitária conduziu a uma progressiva eliminação de acordos bilaterais regulados pela Convenção de Chicago (1944) e a criação de um mercado interno europeu (Garcia, 1999, cit. em Marrana, s. d.).

A implementação do segundo «pacote» em 1990 e do terceiro «pacote» em 1992 originou um quadro jurídico comunitário que conduziu à liberalização do acesso ao mercado do transporte aéreo, regulando as regras de licenciamento da operação deste meio de transporte e as normas aplicáveis às tarifas de passageiros e carga (Garcia, 1999, cit. em Marrana, s. d.).

As medidas de aviação introduzidas pelo terceiro «pacote» entraram em vigor a 1 de Abril de 1997, momento a partir do qual «o poder discricionário das autoridades nacionais foi refreado, permitindo às transportadoras aéreas usufruir de maior liberdade para fixar tarifas, aceder a novas rotas e determinar as capacidades a oferecer, de acordo com critérios económicos e financeiros» (COM, 2003).

O terceiro «pacote» quando entrou em vigor transformou todas as companhias aéreas da Comunidade, independentemente do Estado membro onde estavam legalmente estabelecidas, em «transportadoras aéreas comunitárias» com direitos de acesso iguais a todo o mercado interno e com responsabilidades iguais à face da lei (COM, 2002).

Este pacote permitiu que as companhias aéreas existentes penetrassem em mercados anteriormente fechados e que se criassem novas companhias aéreas com base em princípios e regras comuns (COM, 2002).



Fonte: Elaboração própria a partir de COM (2002); ELFAA (2004); Marrana (s. d.); Morrell (1998)

FIGURA 1 – O processo de liberalização na Europa

Em suma, os serviços aéreos podiam ser prestados de acordo com os desejos e as necessidades dos passageiros em vez de obedecerem a regras proteccionistas 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 áreas de baixo custo.

Operam hoje em dia na Europa cerca de 60 companhias aéreas de baixo custo e, de acordo com a ELFAA⁴ (2007), durante o ano de 2006 as duas companhias aéreas de baixo custo europeias que transportaram mais passageiros foram a Ryanair (40,5 milhões) e a EasyJet (33,7 milhões), sendo igualmente as que apresentam uma melhor *performance* financeira, disputando os primeiros lugares do *ranking* europeu (ver tabela 1).

TABELA 1
Dados da operação das companhias aéreas EasyJet e Ryanair – 2006

Companhia aérea	Número de países	Número de destinos	Número de rotas	Número de voos (dia)	Passageiros (ano)
EASYJET	19	73	278	765	33,7 milhões
RYANAIR	24	127	440	750	40,5 milhões

Fonte: ELFAA (2007).

De acordo com Michael O’Leary da Ryanair, em 2006 a companhia apresentou uma média mensal de 3,37 milhões de passageiros transportados e uma *performance* financeira acima da média, resultado de uma descida dos preços do petróleo nos mercados internacionais. O’Leary refere que o seu plano de expansão prevê o aumento da frota para 134 aviões até Março de 2007 (Presstur, 2006).

Franke (2004), refere-nos que o sector do transporte aéreo tem vindo a desenvolver-se num cenário condicionado por cinco factores, que originaram grandes alterações:

- 1) A crise de 2000, devido a uma desaceleração económica (em contraste com a crise de 1991-1992);
- 2) Os ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001 que vieram instalar o medo de viajar de avião e, por consequência, conduziram a um declínio da procura turística;

4. European Low Fares Airline Association.

- 3) O início da Guerra do Iraque em 2003, a par com os casos da SARS (pneumonia atípica), que originaram uma segunda quebra nas viagens de avião;
- 4) Um menor número de inovações tecnológicas ao nível do transporte aéreo, quando comparado com o início dos anos 1990;
- 5) As alternativas propostas pelas companhias aéreas de baixo custo durante o período de desaceleração económica, as quais vieram permitir ao cliente viajar com tarifas menores e logo mais atractivas.

Nesta nova conjuntura pode mesmo afirmar-se que as companhias aéreas de baixo custo foram durante muito tempo «subestimadas» por parte das outras companhias aéreas, já que se pensava que só iriam atrair um nicho de mercado muito restrito, que nunca tinha viajado e logo não percebia a diferença entre uma companhia tradicional com serviço de bordo e uma destas novas companhias que não oferecia nenhum serviço adicional. Para muitos seriam companhias aéreas que não teriam muito tempo de vida (Endres, 2004; KPMG, 2003; Franke, 2004).

No entanto, a história destes últimos anos demonstrou exactamente o contrário, já que para além de serem um sucesso em termos de procura, estas companhias aéreas atraem diversos segmentos de mercado, dos quais se destaca o dos homens de negócios.

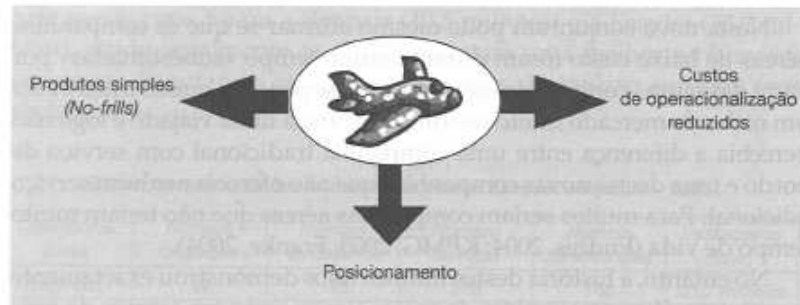
Deste modo as companhias aéreas de baixo custo responderam a necessidades específicas de mercado, permitindo a mobilidade dos cidadãos europeus através da operação em rotas pouco exploradas, tornando-se atractivas e reconhecidas para os investidores (ECA, 2002).

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

Rafael Aragonés, director comercial da Spanair, refere ainda que «as companhias aéreas de baixo custo despertaram a sensibilidade para o preço e os clientes aprenderam rapidamente a comparar tarifas e distâncias», pelo que em 2010, quando a quota de mercado destas companhias tiver atingido cerca de 28,3 por cento, segundo previsões da empresa Morgan Stanley, «os consumidores poderão escolher e comprar num mercado gigantesco, variado e muito barato» (Borghetto, 2002).

4. Considerações sobre o modelo de negócio das companhias aéreas de baixo custo e seus impactes na distribuição turística

O modelo de negócio das companhias aéreas de baixo custo pode ser definido segundo três dimensões (ver figura 2), que se fundem entre si, originando um serviço final com características que o diferenciam do modelo das companhias aéreas tradicionais (Bingelli, 2002; Lenderman, 2003; Piga, 2001; Schneiderbauer, 2002).



Fonte: Elaboração própria a partir de Schneiderbauer (2002-a)

FIGURA 2 — Dimensões do negócio das companhias aéreas de baixo custo

As três dimensões do negócio identificadas são as seguintes:

1. Produto simples (no-frills):

- Sem refeições, bebidas, aperitivos ou jornais de graça a bordo;
- Rearruração dos assentos a bordo de forma a existirem mais lugares;
- Voos com uma só classe a bordo;
- Check in sem reserva antecipada de lugares;
- Inexistência de programas de cliente frequente;
- Não utilização de salas privadas no aeroporto para clientes importantes para a companhia aérea.

2. Posicionamento:

- Segmento lazer e passageiros de negócios sensíveis ao preço;
- Rotas directas com frequência elevada;
- Campanhas de *marketing* agressivas;

- Operação de e para aeroportos secundários;
- Operação de e para aeroportos onde existem poucas ou nenhuma companhias aéreas a operar;
- Concorrência com todas as transportadoras aéreas.

3. Custos de operação baixos:

- Salários baixos;
- Tarifas aeroportuárias baixas;
- Custos baixos ao nível da manutenção e formação da tripulação devido à frota com um só tipo de avião;
- Alta produtividade, com tempos de espera reduzidos devido aos processos de embarque simples, inexistência de serviços de *catering* e períodos de limpeza curtos;
- Vendas ao público reduzidas ou quase inexistentes, devido às vendas *on-line*;
- Impossibilidade dos clientes serem reembolsados ou de poderem trocar o seu bilhete com outras companhias aéreas;
- Ausência de sistemas de reserva computadorizados (CRS) caros;
- Tempos de rotação entre a aterragem e a descolagem reduzidos, permitindo uma maximização das receitas por tempo de voo.

Este modelo de negócio suscitou algumas alterações na distribuição turística, nomeadamente ao nível dos intermediários tradicionais, como é o caso dos operadores turísticos e das agências de viagens e turismo, que antigamente tinham um papel activo na reserva das viagens dos clientes, o que neste momento está a ser ultrapassado pela reserva directa cliente/companhia aérea pela Internet.

5. Alterações das operações aeroportuárias — o caso das companhias aéreas de baixo custo no aeroporto de Faro

O início da operação das companhias aéreas de baixo custos pressupõe igualmente algumas alterações em termos das operações aeroportuárias, seja em termos de processos de embarque e desembarque de passageiros, tempos de rotação dos voos, serviços utilizados, entre outros. A par destas alterações, existem dados relativos a vários aero-

portos europeus que nos levam a pressupor que estas companhias aéreas também originaram alterações na estrutura de tráfego de alguns aeroportos, como é o caso do aeroporto de Faro, a principal porta de entrada de turistas estrangeiros na região algarvia.

O aeroporto de Faro apresentou desde cedo uma estrutura de tráfego baseada principalmente em voos *charter* e com picos de procura sazonal que originavam problemas de congestionamento de operações. Hoje em dia, e após 10 anos da operação das companhias aéreas de baixo custo, assiste a uma alteração na sua estrutura de tráfego com o aumento significativo do voos regulares, nos quais encontramos os das companhias aéreas de baixo custo (ver tabela 2).

TABELA 2
Movimentos e passageiros no aeroporto de Faro (1996-2006) (percentagem)

Passageiros processados			Movimentos				
Anos	Charter	Regular	Low cost	Anos	Charter	Regular	Low cost
1996	86,3	12,5	1,2	1996	77,8	20,8	1,4
1997	76,7	17	6,3	1997	68,2	25,4	6,4
1998	79	14,9	6,1	1998	70,2	23,4	6,4
1999	74,3	18	7,7	1999	65	27	8,1
2000	68,2	21,9	9,9	2000	61,6	28	10,4
2001	64,1	20,4	15,5	2001	52,6	31,4	16
2002	58,9	19,6	21,5	2002	47,9	29,1	23
2003	54,3	12,7	33	2003	43,7	23,1	33,2
2004	49,1	12,3	38,6	2004	39,1	22,5	38,3
2005	37,8	13,8	48,4	2005	33,6	18,1	48,3
2006	31,8	13,3	54,9	2006	29,8	15,9	54,3

Fonte: elaboração própria a partir de ANA, S. A. (2004, 2005 e 2006).

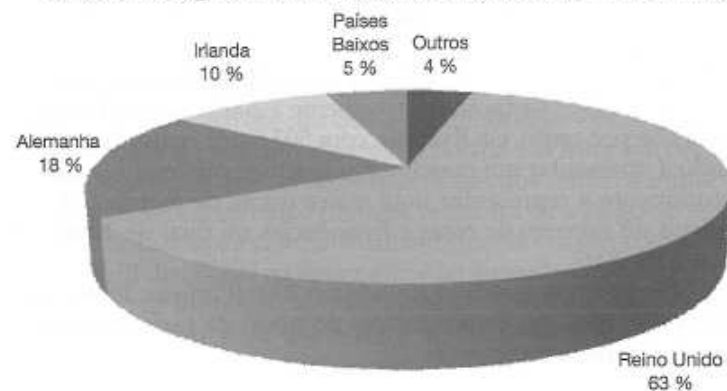
A análise dos dados relativos ao período de 1996 a 2006 deixa perceber que a estrutura de tráfego do aeroporto de Faro sofreu grandes alterações nos últimos anos, situação originada pelo início da operação das companhias aéreas de baixo custo em 1996, que, apesar de ter tido no primeiro ano de operação pouca expressão em termos de passageiros (1,2 %) e movimentos (1,4 %), apresentou em 2006 valores muito significativos ao nível de passageiros processados (54,9 %) e de movimentos (54,3 %). Este aumento da quota das companhias aéreas de baixo custo veio diminuir significativamente o peso da operação *charter* neste aeroporto.

O aeroporto de Faro veio a ser de certa forma beneficiado com a operação destas companhias, já que, ao contrário das companhias *charter* que concentravam a sua operação em determinados dias da semana, originando congestionamento nas operações, as companhias aéreas de baixo custo voam durante toda a semana e oferecem um maior número de frequências diárias ao passageiro. A isto deve ser ainda adicionado o facto de terem um grau de eficiência elevado, o que leva a que todos os outros parceiros (incluindo o aeroporto) tenham que se adaptar e tornar mais eficientes.

Em Dezembro de 2006 operavam para o aeroporto de Faro vinte companhias aéreas de baixo custo de vários países europeus, nomeadamente Reino Unido, Alemanha, Irlanda, Holanda, entre outros, os quais apresentam diferentes quotas de mercado ao nível dos passageiros processados, onde se destaca o mercado britânico com 63 por cento e o alemão com 18 por cento. Será importante referir que o mercado irlandês se encontra em expansão, tendo representado em 2006 cerca de 10 por cento do total de passageiros processados pelas companhias aéreas de baixo custo, apesar de ter só duas companhias a operar a partir deste país, a Ryanair e a Aer Lingus (ver gráfico 1).

Relativamente à *performance* das companhias aéreas que operam no aeroporto de Faro, verifica-se que no grupo das que ocupam as primeiras posições, dez são companhias aéreas de baixo custo, representando cerca de 58 por cento do total, o que deixa perceber a sua impor-

GRÁFICO 1
Estrutura de tráfego das companhias aéreas de baixo custo por país de origem



Fonte: Elaboração própria a partir de ANA, S. A. (2006).

tância para a estrutura de tráfego deste aeroporto. Nos dois primeiros lugares encontramos a Easyjet com 14,6 por cento e a Monarch Airlines com 9,8 por cento do total de passageiros processados (ver tabela 3).

TABELA 3
Principais companhias aéreas a operar no aeroporto de Faro (2006)

Companhia aérea	Total — 2006	Quota de mercado (percentagem)	Varição 2006/2005 (percentagem)
EASYJET AIRLINE	735 398	14,6	27
MONARCH AIRLINES	494 425	9,8	13,5
TRANSVIA AIRLINES	324 860	6,5	15,9
TAP	306 883	6,1	20,0
THOMSONFLY LIMITED	286 908	5,7	127,6
FIRST CHOICE AIRWAYS	270 362	5,4	-28,1
GB AIRWAYS	231 951	4,6	2,7
HAPAG-LLOYD	227 175	4,5	-11,2
THOMAS COOK AIRLINES	188 922	3,8	-14,8
AIR BERLIN	159 316	3,2	5,9
JET2.COM LIMITED	155 432	3,1	18,1
AER LINGUS	139 140	2,8	25,5
RYANAIR	137 320	2,7	503,6
FLYGOBESPAN	122 989	2,4	71,2

Fonte: Elaboração própria a partir de ANA, S. A. (2006).

Devemos ainda salientar que as duas companhias aéreas que apresentaram uma maior variação relativamente a 2005 foram a Thomsonfly, com 127,6 por cento, e a Ryanair, com 503,6 por cento. Esta última tem vindo a apresentar um crescimento gradual, prevendo-se que venha futuramente a representar uma maior quota de mercado devido ao aumento do número de rotas e frequências no final de 2006 e durante o ano de 2007.

De acordo com um estudo realizado em 2006 (Pimpão, 2006), é possível aferir algumas das características do perfil do turista que chega ao Algarve, nomeadamente que:

- 1) Cerca de 58,8 por cento reservou via Internet a sua viagem e em 51,3 por cento dos casos com um mês de antecedência;

- 2) O transporte utilizado durante a estada é em 47,7 por cento dos casos o carro alugado, enquanto 18,8 por cento optou pelo táxi;
- 3) O meio de alojamento escolhido para estada é o hotel (34,1 %) e as *villas* ou apartamentos (27 %);
- 4) A casa própria e a casa de amigos representa um valor elevado, cerca de 29 por cento do total.

Do lado da oferta verifica-se alguma adaptação a estes novos clientes independentes e que chegam ao Algarve com necessidades específicas, seja de alojamento ou até mesmo de transporte, como por exemplo o novo serviço da empresa Transol, denominado «Algarve Low-Cost transfer», que oferece ao cliente a possibilidade de reservar na Internet o transporte de e para o seu meio de alojamento a baixo custo.

6. Desafios futuros

O início da operação das companhias aéreas de baixo custo no mercado algarvio pressupõe algumas alterações na procura e na oferta de serviços turísticos, assim como alguns impactes positivos e negativos de natureza variada. Hoje em dia verifica-se uma maior flexibilidade, a qual é originada pelo aumento de rotas e frequências das companhias aéreas de baixo custo no aeroporto de Faro, o que permite a um turista chegar e partir quando quer, sem que para isso lhe seja exigida uma estada fixa de um determinado número de dias.

Todas estas mudanças constituem novos desafios para os diversos empresários turísticos, os quais, para além de se adaptarem às novas tendências do mercado, têm que adoptar estratégias que permitam um crescimento sustentado e a longo prazo.

Neste sentido, parece-nos que seria importante existir uma estratégia concertada do turismo algarvio, apoiada em informações actualizadas e detalhadas que contemplassem estudos sobre os impactes das companhias aéreas de baixo custo na estrutura de tráfego do aeroporto de Faro e na cadeia de valor do turismo algarvio, assim como uma análise do perfil do cliente na época alta e na época baixa.

Este tipo de investigação, para além de apresentar dados concretos, poderia contribuir para um melhor conhecimento dos clientes, seus desejos e necessidades, informações importantes para o desenvolvimento de novos produtos e serviços ou até mesmo para a delimitação de campanhas de *marketing* e promoção.

Além desta análise, seria também importante que a estratégia contemplasse a criação de parcerias público-privadas com vista ao trabalho conjunto e coordenado entre os vários intervenientes, para que desta forma pudesse haver um crescimento sustentado do sector turístico algarvio.

Conclusões

O transporte aéreo é indiscutivelmente o meio de transporte que mais tem contribuído para o desenvolvimento do sector turístico a nível mundial, permitindo que destinos menos conhecidos e menos atractivos ao turista comum, devido ao seu distanciamento, tenham conquistado um lugar de destaque no mapa dos destinos turísticos mundiais.

O sector conheceu momentos de mudança após o processo de liberalização, que permitiu a entrada no mercado de novas companhias aéreas, nomeadamente as de baixo custo, cujo modelo de negócio apresenta características diferentes das companhias aéreas regulares tradicionais e *charter*, em termos dos serviços oferecidos, tarifas praticadas, posicionamento no mercado ou até mesmo aeroportos para onde operam.

Estas companhias aéreas originaram impactes de ordem diversa que afectaram as companhias aéreas concorrentes, os aeroportos e destinos. No caso dos aeroportos verificam-se, entre outras, alterações na estrutura de tráfego aéreo e adopção de novos procedimentos internos. No caso do aeroporto de Faro, e através dos dados que foram apresentados, ficou claro que a operação das companhias aéreas de baixo custo originaram alterações profundas na sua estrutura de tráfego, o qual era essencialmente *charter* em 1996, com 86,3 por cento dos passageiros processados. No final de 2006 as companhias *charter* representavam 31,8 por cento dos passageiros e as de baixo custo 54,9 por cento. Estas alterações verificaram-se na estrutura de tráfego assim como no perfil do cliente que viaja para o Algarve.

A investigação que tem vindo a ser realizada sobre o transporte aéreo e sobre as companhias aéreas de baixo custo tem como principal enfoque o processo de liberalização, análise do modelo de negócio, perfil do cliente, entre outras. Não se verifica, porém, a existência de estudos mais abrangentes e aprofundados sobre esta temática que permitam aferir:

- 1) Os impactes originados quer na oferta quer na procura;
- 2) Análise do perfil do passageiro na época alta e na época baixa em destinos com uma operação tradicionalmente *charter*;

- 3) Análise da operação destas companhias em diferentes destinos turísticos que apresentem o mesmo tipo de características, para assim se aferir se estaríamos perante um perfil tipo de cliente e se os impactes causados eram semelhantes, entre outras.

Pressupomos que a operação destas companhias aéreas deveria constituir uma aposta de investigação por parte da União Europeia, de forma a permitir uma análise detalhada da sua *performance* nos países que a integram. Esta análise com carácter permanente poderia servir de barómetro sobre a actividade das companhias aéreas de baixo custo na União Europeia, com dados actualizados que permitissem aos empresários turísticos terem informação detalhada sobre o perfil dos clientes, necessidades e desejos dos mesmos, para assim poderem criar produtos e serviços turísticos que fossem ao seu encontro.

Referências bibliográficas

- ALMEIDA, C., e PITA, F. (2005). «As Companhias Low Cost no Aeroporto de Faro». In *Transportes em Revista*, Dezembro de 2005.
- ALMEIDA, C.; FERREIRA, A., e COSTA, C. (2005). «As companhias aéreas de baixo custo - Pistas para possíveis investigações científicas». In *VII Encontro Hispano-Luso de Economia Empresarial, Estratégia, Inovação e Desenvolvimento Sustentável no Turismo*. Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo em 25 de Novembro de 2005.
- ALMEIDA, C.; FERREIRA, A., e COSTA, C. (2007). «O impacte da operação das companhias aéreas de baixo custo na estrutura de tráfego do Aeroporto de Faro - 1996-2006». In *4.ª Conferência do Grupo de Transportes da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto*. Leiria, 3 e 4 de Janeiro de 2007.
- ANA, S. A. (2004), *Estatística anual do tráfego aéreo — Aeroporto de Faro — 1990-2004*.
- ANA, S. A. — *Aeroportos de Navegação Aérea*.
- (2005), *Estatística anual do tráfego aéreo — Aeroporto de Faro — 2005*. ANA, S. A. — *Aeroportos de Navegação Aérea*.
- (2006), *Estatística anual do tráfego aéreo — Aeroporto de Faro — 2006*. ANA, S. A. — *Aeroportos de Navegação Aérea*.
- BINGELLI, U., e POMPEO, L. (2002), «Hyped hopes for Europe's low-cost airlines». *The McKinsey Quarterly*, 2002, n.º 4, pp. 87-97.
- BORGHETTO, M.; BERTHELOT, B., e GIBBON, O. (2002), «European Low-Cost Airlines: This is a Buying Opportunity!». In *European Airlines*, 19 de Setembro de 2002, pp. 1-35 [on-line available] in <http://www.ryanair.com/download/morganssep.pdf> em 04-01-2005.
- 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*. Comissão das Comunidades Europeias, Bruxelas, 19-11-2002. COM (2002) 649 final [documento policopiado].

- COM (2003), *Documento de consulta da Comissão com vista à revisão dos Regulamentos do 3.º pacote* [versão portuguesa]. Comissão das Comunidades Europeias, Bruxelas, 23-04-2003 [documento policopiado].
- ECA (2002), *Low Cost Carriers in the European Aviation Single Market*. ECA — European Cockpit Association AISBL. ECA Industrial Sub Group, Setembro de 2002. Bruxelas [on-line available] in <http://www.eca-cockpit.com/media/LCCfinalA4.pdf> em 10-12-2004.
- ECTAA (2004), *New Trends in Tourism — Impact of Low Cost Carriers on the Tourism Demand: New Distribution Channels, Dynamic Packaging*. ECTAA — Group of National Travel Agents and Tour Operators Associations within the EU [on-line available] In [http://www.ectaa.org/ECTAA%20English/Publications_PressRelease/CR04-103-21%5B2%5D%20\(1\).pdf](http://www.ectaa.org/ECTAA%20English/Publications_PressRelease/CR04-103-21%5B2%5D%20(1).pdf) em 20-01-2005.
- ELFAA (2004), *Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*. European Low Fares Airlines Association, Bruxelas, 2004.
- ENDRES, G. (2004), «Cost Conscious». In *Airline Business*, Outubro de 2004, pp. 33-36.
- FRANKE, M. (2004), «Competition between network carriers and low-cost carriers – re-treat battle or breakthrough to a new level of efficiency?» In *Journal of Air Transport Management*, 10, 2001, pp. 15-21.
- KPMG (2003), *No-frills airlines — what's in it for hotels?*. KPMG European Travel, Leisure & Tourism Team [on-line available] in http://www.kpmg.no/download/201188/106206/breifing_case_study3.pdf em 29-09-2004.
- LEDERMAN, M., e JANUSZEWSKI, S. (2003), *Entry Patterns of Low-Cost Airlines*. Massachusetts Institute of Technology [on-line available] in <http://www.rotman.utoronto.ca/mara.lederman/entry.pdf> em 15-12-2004.
- MARRANA, J.; COSTA, P., e SOUSA, J. (S/D), «As Infra-Estruturas Aeroportuárias da Fachada Atlântica Ibérica. Situação, Potencialidades e Desafios». In 3.º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário [on-line available] in <http://docentes.uportu.pt/JMARRANA/As%20Infraestruturas%20Aeroportuarias%20da%20Fachada%20Atlantica%20Iberica.pdf> em 21-03-2005.
- MORRELL, P. (1998), «Air transport liberalization in Europe: The progress so far» In *Journal of Air Transport World Wide*, vol. 3, n.º 1, 1998, pp. 42-60.
- PIGA, C.; FILIPPI, N., e BACHES, E. (2001), *Booking and Flying with Low Cost Airlines*. Nottingham University Business School, Junho 2001. [on-line available] in http://www.nottingham.ac.uk/ttri/pdf/2001_2.pdf em 20-01-2005.
- PIMPÃO, A.; CORREIA, A.; OLIVEIRA, N., e MOÇO, C. (2006). *O Impacte das Low Cost no Turismo de Inverno – O Caso da Easyjet*.
- PRESSTUR (2007). «Ryanair revê em alta previsão de lucros de aumento em 16 por cento para mais 29 por cento». In *Agência de notícias de viagens e turismo Presstur*, 5 de Fevereiro de 2007 [on-line available] in http://www.presstur.com/site/print_news.asp?news=9122 em 17-02-2007.
- RILEY, G. (2003), *Economics Case Study: The European Airline Market*. Tutor2u.
- RODRIGUE, J.-P.; ANDREY, J.; COMTOIS, C., e SLACK, B (2005), *The Geography of Transport Systems*. Centre for Research on Transportation of Université de Montréal [documento policopiado].
- SCHNEIDERBAUER, D., e FAINSLBER, O. (2002), *Impact of Low Cost Airlines – Summary of Mercer Study*. Mercer Management Consulting, 2002. [on-line available] in http://www.cnig.pt/documentos/Impact_of_Low_Cost_Carriers.pdf em 10-06-2004.

ÍNDICE

Lista de autores	7
Prefácio	11
Novas Tendências em Economia e Gestão do Turismo: Notas Preliminares	
Álvaro Matias, Raul Sardinha	15

PRIMEIRA PARTE

NOVAS TENDÊNCIAS EM TRANSPORTES E FLUXOS TURÍSTICOS EM PORTUGAL

CAPÍTULO 1 — A OPERAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS DE BAIXO CUSTO NO AEROPORTO DE FARO (1996-2006) CLÁUDIA RIBEIRO DE ALMEIDA, ANA MARIA FERREIRA, CARLOS M. M. COSTA	25
CAPÍTULO 2 — ESTRATÉGIAS DAS COMPANHIAS AÉREAS PARA O DESTINO MADEIRA SUSANA TELES, MANUELA SARMENTO, ÁLVARO MATIAS	41
CAPÍTULO 3 — O TURISMO EM PORTUGAL: EVOLUÇÃO HISTÓRICA, CARACTERIZAÇÃO E PERSPECTIVAS ANA C. M. DANIEL, PAULO M. M. RODRIGUES	61
CAPÍTULO 4 — DETERMINANTES DA DURAÇÃO DA ESTADA — UMA ANÁLISE CROSS-SECTION DOS VISITANTES DA REGIÃO CENTRO DE PORTUGAL CELESTE EUSÉBIO, EDUARDO ANSELMO CASTRO, CARLOS M. M. COSTA	79

SEGUNDA PARTE

O TURISMO RURAL COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

CAPÍTULO 5 — O TURISMO EM ÁREAS RURAIS COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO. O CASO DO PARQUE NATURAL DE MONTESINHO JUSTINA SILVANO, ELISABETH KASTENHOLZ	101
CAPÍTULO 6 — DESENVOLVIMENTO DO TURISMO E PERCEÇÃO DA COMUNIDADE LOCAL: FACTORES DETERMINANTES DA SUA ATITUDE FACE A UM MAIOR DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO ALFONSO VARGAS SANCHEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES PLAZA MEJÍA, NURIA PORRAS BUENO	119
CAPÍTULO 7 — REDES DE TURISMO RURAL E O SEU IMPACTE NO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DOS DESTINOS: O CASO DA REDE EUROPEIA DE TURISMO DE ALDEIA ÁUREA RODRIGUES, APOLÓNIA RODRIGUES, E. KASTENHOLZ.....	141
CAPÍTULO 8 — O TURISMO EM ESPAÇO RURAL NA REGIÃO DO ALENTEJO — INQUÉRITO DE CARACTERIZAÇÃO JOÃO OLIVEIRA SOARES, NATACHA MONIZ	161

TERCEIRA PARTE

TURISMO SUSTENTÁVEL — AMBIENTE E ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO

CAPÍTULO 9 — TURISMO E AMBIENTE — IMPLICAÇÕES PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL ÁLVARO MATIAS, JORGE MOURATO	185
CAPÍTULO 10 — GESTÃO DA SAZONALIDADE: PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DE ESTRATÉGIAS EMANUELLE M. PIMENTEL, CARLOS M. M. COSTA.....	207
CAPÍTULO 11 — O PARADIGMA DA SUSTENTABILIDADE NA CADEIA DE VALOR DO SECTOR DO TURISMO: UM ESTUDO DE CASO NA VILA DE PALMELA — PORTUGAL TERESA COSTA, LUÍSA CARVALHO.....	229

QUARTA PARTE

TURISMO CULTURAL, DESENVOLVIMENTO LOCAL
E LIDERANÇA ORGANIZACIONAL

CAPÍTULO 12 —	ESTATUÁRIA DAS GUERRAS NAPOLEÓNICAS E TURISMO CULTURAL EM PORTUGAL MARIA CRISTINA MOREIRA, JÚLIA LOURENÇO, JOAQUIM SAIAL, SÉRGIO VELUDO, DANIELA ALVARES	255
CAPÍTULO 13 —	O IMPACTE DA CLASSIFICAÇÃO DE PATRIMÓNIO MUNDIAL NO DESENVOLVIMENTO DOS DESTINOS TURÍSTICOS: O CASO DE SINTRA JOÃO OLIVEIRA SOARES, JOANA OLIVEIRA NEVES E FÁTIMA FERNANDES	269
CAPÍTULO 14 —	LIDERANÇA E DESEMPENHO ORGANIZACIONAL NA INDÚSTRIA HOTELEIRA — O CASO DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA CÁRMEN FREITAS E MANUELA SARMENTO	287