

“Ryanair celebrates 20 Years of operations in Faro”: o que mudou nos modelos de negócio em aviação comercial?

“Ryanair celebrates 20 Years of operations in Faro”: o que mudou nos modelos de negócio em aviação comercial?

JORGE ABRANTES, RUI CASTRO E QUADROS & NUNO RICARDO DIAS

ESHTE

Contacting author: jorge.abrantes@eshte.pt

Resumo | Num comunicado de imprensa em finais de maio de 2023, a companhia aérea de baixo custo irlandesa Ryanair informava o mercado que “*Ryanair celebrates 20 years of operations in Faro*” (Ryanair, 2023). Esse foi o mote para a presente investigação, ao tentar-se avaliar o que mudou nos modelos de negócio em aviação comercial e, igualmente, nos destinos e mercados turísticos, nestes 20 anos. Efetivamente, tem-se assistido a uma alteração profunda no mercado da aviação comercial, passando-se dos típicos voos *charters* para destinos turísticos, para uma proliferação e domínio dos modelos de aviação de baixo custo. Deste modo, o principal objetivo desta investigação será verificar quais as companhias aéreas e seus modelos de negócio que operavam em 2003 e o que mudou nestes vinte anos. Pretende-se igualmente verificar se existiram grandes diferenças nas principais origens de tráfego turístico para o aeroporto de Faro. Os resultados obtidos evidenciam profundas alterações no mercado com a maioria dos voos operados atualmente por companhias aéreas de baixo custo em detrimento de outros modelos de negócio, assim como, num crescimento e diversificação das operações aéreas dos principais aeroportos e mercados e destinos emissores para o Algarve.

Palavras-chave | Aeroporto de Faro, Companhias Áreas de Baixo Custo, Modelos de negócio em aviação comercial, Ryanair

Abstract | In a press release at the end of May 2023, the Irish low cost carrier Ryanair informed the market that “*Ryanair celebrates 20 years of operations in Faro*” (Ryanair, 2023). This was the motto for the present investigation, in an attempt to assess what has changed in commercial aviation business models and in tourist destinations and markets over these 20 years. Indeed, there has been a profound change in the commercial aviation market, moving from typical charter flights to tourist destinations to a proliferation and dominance of low cost aviation models. Therefore, the main objective of this investigation will be to verify which airlines and their business models were operating in 2003 and what has changed in these twenty years. It is also intended to verify whether there

were major differences in the main sources of tourist traffic to Faro airport. The results obtained show significant changes in the market, with most flights currently operated by low cost carriers to the detriment of other business models, as well as a growth and diversification of air operations at the main airports and markets and destinations for the Algarve.

Keywords | Faro Airport, Low Cost Carriers, Commercial Aviation business models, Ryanair

1. Introdução

A companhia aérea de baixo custo¹ Ryanair iniciou as suas operações regulares em Portugal em março de 2003, conforme afirmava, na altura, a sua diretora de marketing e vendas para o sul da Europa (Lusa, 2008). No entanto, de acordo com o Instituto Nacional de Aviação Civil² (INAC, 2012, p. 7) “*A entrada das companhias LCC no transporte aéreo em Portugal verificou-se em 1995, com o início das operações da Air Berlin e da Ryanair.*”, embora seja referido que se tratavam de “rotas não regulares”. Com operações desde Dublin, a Ryanair rapidamente se impôs no mercado da aviação comercial na Europa, sendo a principal companhia aérea europeia em número de passageiros transportados (181,8 milhões em 2023).

Em Lisboa, as operações das companhias aéreas de baixo custo iniciaram-se em 1998, com as companhias Virgin Express (INAC, 2012) e também pela Go Fly, subsidiária da British Airways (Flight, 1998).

No Porto, os primeiros voos das CABC surgiram em 2004 com a Air Berlin, na sua ligação com Palma de Maiorca (Caballero, Losada e Marrana, 2006). Em janeiro de 2005, a Ryanair iniciou as suas operações entre Londres Stansted e o Porto, companhia aérea que viria a dar um forte e importante impulso no tráfego de passageiros no aeroporto e no turismo e hotelaria na cidade do Porto (Abrantes, 2014; Abrantes, Silva, e Costa, 2017; Pereira, 2017).

O objetivo da presente investigação, mais do que enquadrar a Ryanair, é avaliar as potenciais alterações havidas nestes 20 anos em relação às companhias aéreas e seus modelos de negócio que operam no aeroporto de Faro, assim como, aos aeroportos e respetivos mercados e destinos emissores. No fundo pretende-se investigar: O que mudou nestes vinte anos de operação aérea no aeroporto de Faro? A análise vai-se focar exclusivamente na identificação da operação da companhia aérea e seu modelo de negócio, independentemente do número de voos e do tipo de avião a utilizar, assim como, sobre o aeroporto utilizado desse mercado/destino emissor.

Conceptualmente, será efetuada uma avaliação dos principais modelos de negócio em aviação comercial, quer ao nível dos voos não regulares, assim como dos voos regulares em modelos

¹ CABC, vulgo *low cost carrier* – LCC – na sua expressão inglesa.

² Atual ANAC (Autoridade Nacional de Aviação Civil).

tradicionais e de baixo custo. A aviação regional estará contida dentro dos diferentes modelos supracitados. Do mesmo modo, atendendo à evolução da aviação comercial nos últimos anos, serão igualmente explorados os modelos mais híbridos, ou seja, os modelos que adotam características e funcionalidades uns dos outros, dificultando a sua diferenciação e caracterização (Whyte e Lohmann, 2016).

Em termos metodológicos, a análise será exploratória, descritiva e maioritariamente qualitativa, com base na recolha de informação sobre os voos de partida operados destes aeroportos para os anos indicados. A informação de 2023 foi recolhida com base nos voos publicitados no site da ANA - Aeroportos de Portugal (ANA), enquanto a informação de 2003 foi, na altura, cedida pela ANA para fins de investigação (a Vinci, após a privatização da ANA, em setembro de 2013, limitou a publicação de informação estatística e deixou de fornecer qualquer tipo de dados para utilização em trabalhos de natureza científica).

2. Contextualização teórica

2.1. Modelos de negócio em aviação comercial

Apesar do maior desenvolvimento do conceito de modelos de negócio a partir do início da década de 1990, inicialmente muito ligado a novos negócios de base tecnológica, é notória ainda a falta de consenso sobre o assunto (Seddon e Lewis, 2003). Esta situação é também uma realidade no setor da aviação, onde não existe uniformização quanto à classificação dos modelos de negócio das companhias aéreas (Almeida, Costa, e Abrantes, 2020, p. 218).

Dada a multiplicidade de definições de modelos de negócio, existem, contudo, algumas que granjearam maior aceitação, dada a sua objetividade face à criação de valor e negócio, com elevado enfoque em aspetos estratégicos ou económico-financeiros. Tucker (2001) definiu modelo de negócio como "(...) *a description of how your company creates value for customers that in turn generated revenue and profits for your company*". Sengur e Sengur (2017) resumiram as principais componentes que integram os modelos de negócio, com especial relevância para a proposta de Chesbrough e Rosenbloom (2002) entre os aspetos técnicos e económicos, com base nas seis componentes que integram o modelo. Também Osterwalder e Pigneur (2010) consideram que o modelo de negócios descreve a lógica de como uma organização cria, entrega e captura valor. Os autores defendem um modelo baseado em nove blocos (*The Business Model Canvas*): proposta de valor, relação com clientes, canais, segmentos de mercado, fluxos de rendimentos, recursos chave, atividades chave, parcerias chave e estrutura de custos³, que, ainda hoje, é amplamente aceite e utilizado no mercado.

³ Na proposta original identificados como *value propositions, customer relationships, channels, customer segments, revenue streams, key activities, key resources, key partners e cost structure* (Osterwalder e Pigneur, 2010).

Também em aviação comercial, o conceito de modelo de negócio tende a centrar-se nas vertentes mais económicas e de criação de valor. Bakir, Akan e Atalik (2020) definiram modelos de negócio de companhias aéreas como uma estrutura básica que indica como as companhias aéreas produzem valor e como fazem negócios.

Olhando para os diferentes modelos de negócio em aviação comercial e para a sistematização realizada pela International Civil Aviation Organization (ICAO) quanto à terminologia que caracteriza os diferentes tipos de companhias aéreas (ICAO, 2018), as companhias aéreas tradicionais (*full service carriers* - FSCs), as companhias aéreas de baixo custo (*low cost carriers* - LCCs), as companhias aéreas regionais (*regional carriers*), as companhias aéreas não regulares ou *charter* (*charter airlines*), os denominados modelos híbridos (*hybrid models*) e as operadoras consideradas especialistas (*specialists*) tendem a ser os modelos de negócio mais reconhecidos pelo mercado, embora dependendo das características dos produtos e dos serviços que oferecem. Outros autores ampliam o espectro para incluir negócios de carga e aviação, assim como, a aviação executiva, pelo seu papel importante que desempenha no negócio de aviação comercial (Almeida, Costa, e Abrantes, 2020; Bitzan e Peoples, 2016; Camilleri, 2018; ICAO, 2018; Lange e Bier, 2019; Magdalina e Bouzaima, 2021; Whyte e Lohmann, 2016), do mesmo modo que outros autores restringem a sua aplicação, como é o caso de Karanki (2023) a considerar apenas, tendo em atenção a realidade dos Estados Unidos da América (EUA), a existência de “*full-service airlines (FSAs), low-cost carriers (LCCs), regional airlines (RAs), and ultra-low-cost carriers (ULCCs)*” (p. 3557).

Para Magdalina e Bouzaima (2021) as companhias aéreas possuem uma diversidade de modelos de negócios e não operam de forma estanque ou monolítica, pois cada empresa possui características distintas que ajudam a diferenciá-las das demais. Mas, como mencionado pelos autores, assiste-se a uma forte concentração de empresas em modelos tradicionais (FSCs) ou de baixo custo (LCCs). Majerová e Jirásek (2023) reforçam essa classificação mais assente nestes principais modelos de negócio, ao mesmo tempo que argumentam que essa classificação ajuda no entendimento da operação dessas companhias aéreas.

A este nível, importa distinguir estes dois principais modelos de negócio (FSC e LCC), assim como o modelo *charter*. Para Almeida, Costa e Abrantes (2020), ICAO (2018), Lange e Bier (2019), Maung, Douglas e Tang (2022) e Pels (2021), entre outros autores, as companhias aéreas tradicionais (FSC) têm um maior foco em operações *hub and spoke*⁴, assentes na conectividade da rede de exploração e frequência, além de promoverem serviços *premium* nos seus voos, apostados num tráfego melhor remunerado de elevado *yield*⁵. Por sua vez, as companhias aéreas de baixo custo (LCC) têm um maior foco em operações ponto-a-ponto, apostando em *ancillary revenues* (receita adicional gerada por reserva de lugar, embarque prioritário, *catering* e vendas a bordo, pagamento de bagagem,

⁴ Aeroporto selecionado pela companhia aérea para trazer passageiros de vários destinos para o aeroporto onde tem a sua base de operação (*feeding*) e distribuí-los depois para os outros destinos onde opera (*defeeding*).

⁵ Receita gerada por passageiro pagante por quilómetro voado.

entre outras naturezas). Tradicionalmente apresentam uma maior densidade de lugares nos aviões, classes únicas, tempo de rotação mais rápidos e maior utilização diária da frota e dos recursos visando reduzir os custos operacionais. Quanto ao modelo *charter* o seu negócio está dependente dos intermediários, quase sempre agentes de viagens e operadores turísticos, que definem as rotas a operar e contratam a capacidade total do avião para venda de pacotes turísticos⁶.

Tal como os aspectos tecnológicos foram essenciais para o desenvolvimento dos modelos de negócio em geral, como mencionado anteriormente, a liberalização do transporte aéreo foi igualmente relevante para o aparecimento de novos negócios na aviação comercial, como aconteceu com o surgimento e consolidação das LCCs. Após o processo de liberalização iniciado nos EUA em 1978, o processo europeu foi mais complexo e lento, tendo decorrido em três fases entre 1987 e 1997. A partir de abril de 1997, as companhias aéreas na Europa passaram a ter livre acesso a preços e mercados, incluindo direitos de cabotagem⁷, com reflexos diretos no aumento de rotas e competitividade entre companhias aéreas. A diminuição das tarifas aéreas traduziu-se no aumento do número de passageiros transportados e no desenvolvimento da aviação europeia em especial dos modelos de baixo custo (Abrantes, 2016; Almeida e Costa, 2012; Almeida, Costa, e Abrantes, 2020; Barrett, 1997; Button, 2001; Francis, Fidato, e Humphreys, 2003). Como refere Mason (2023, p. 48) "*LCCs and consumers are the big winners of European liberalization*".

Em 1995, apenas uma LCC (chamada Ryanair) operava na Europa. Entre 1995 e 2011 tudo se alterou com 110 novas LCCs a estabelecerem-se neste continente (Mason, 2023). Numa análise levada a cabo pela International Air Transport Association (IATA, s.d.), em 2004 existiriam 149 companhias aéreas tradicionais na Europa, com 17 companhias aéreas de baixo custo, sendo que, em 2022, seriam 35 as LCCs e 131 FSCs. Mesmo assim, apesar de em menor número e sempre de acordo com a IATA (s.d., p. 1) "*LCCs carry more passengers than network carriers in the intra-European market, but network carriers increased their market share by 9% after the Covid-19 pandemic on the O-D itineraries directly competing with LCCs, due to higher maintained service levels*". Na Europa, as companhias aéreas de baixo custo representavam, em 2003, cerca de 16,5% do tráfego intra-europeu, valor que aumentou para os 39,6% em 2013 (CAPA, 2015). Até setembro de 2022, o número de voos das companhias aéreas de baixo custo representava globalmente os 33,7% (Statista, 2022). De acordo com o Eurocontrol, em 2003, a quota de mercado do número de voos efetuados pelas LCCs na Europa era de 7%, aumentando para os 25,7 em 2013 e para os 32,5% em 2022. Como afirmado pelo Eurocontrol, o aparecimento das LCCs, no seguimento da liberalização do Mercado do transporte aéreo há cerca de 30 anos, veio estimular o crescimento de novo tráfego

⁶ Existe igualmente um negócio importante para as companhias *charters*, requisitado por outras companhias aéreas para fazer face a irregularidades operacionais (avaria de um avião, *phase-in* de frota, manutenção, etc.) e designado de ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) e *wet lease* (Abrantes, 2012).

⁷ Considera-se cabotagem – também conhecida pela 8ª e 9ª liberdades do ar – a possibilidade de uma companhia aérea estrangeira poder operar em rotas domésticas de um país terceiro (rotas essas tradicionalmente operadas pelas companhias aéreas desse país).

mas também retirar quota de mercado às companhias aéreas incumbentes, muitas delas reagindo através da criação das suas companhias aéreas de baixo custo (Eurocontrol, 2022), como foi o caso da Go Fly (British Airways), Buzz (KLM) ou Snowflake (SAS).

O desenvolvimento destas levou à perda de importância e de posição no mercado das companhias aéreas *charter*. Em 1970, o número de passageiros internacionais transportados pelas companhias *charter* representava 30,5% do tráfego mundial (Helgstrand, 1976), valor que tem vindo a reduzir-se ano após ano. Em 2019, o peso dos passageiros internacionais em operações não regulares, medidos em RPKs (*Revenue Passenger Kilometres*, ou seja, o número de passageiros pagantes ponderados pelos quilómetros voados), era de 4,1%, com mínimos de 3,9% no ano de 2018. No entanto, os efeitos da pandemia no tráfego aéreo mundial, levou a um crescimento deste tipo de operações, que atingiram os 7,2% e os 10,1% em 2020 e 2021, respectivamente (ICAO, 2023). Em 2022, o peso do tráfego *charter*, voltou aos 4,4%, em linha com a realidade pré-COVID (ICAO, 2023).

O surgimento e desenvolvimento do modelo *low cost* trouxe nova competitividade à aviação, incluindo novas funcionalidades e desmaterialização da cadeia de valor do produto, com muitos dos serviços pagos, a par da simplicidade nos processos de reserva. Esta nova realidade obrigou as companhias aéreas tradicionais a repensar e reajustar as suas estratégias de negócio, incorporando muitas das inovações introduzidas pelas operadoras de baixo custo. Atualmente, verifica-se um movimento inverso com muitas das LCCs a adotarem muitas das funcionalidades oferecidas aos seus clientes pelas companhias aéreas tradicionais, quer seja na promoção de tráfego de negócios, na utilização de Sistemas de Distribuição Global ou, como tradicionalmente conhecidos como *Global Distribution Systems* (GDS), ou mesmo, na criação de condições para a transferência e encaminhamento dos seus passageiros, como é o caso do “*worldwide by easyJet*”, lançado em 2017, permitindo a ligação dos voos da easyJet com outros parceiros aéreos para destinos na América do Norte e na Ásia, entre outros (easyJet, s.d.; Mrázová e Kazda, 2021).

Esta nova realidade conduziu a uma chamada “hibridização” do mercado com muitos dos conceitos e muitos dos atributos e funcionalidades a deixarem de ser exclusividade de um ou outro modelo de negócio, como defendem Magdalina e Bouzaima (2021). As companhias aéreas tendem a adotar atributos de diferentes modelos de negócios de companhias aéreas ou a combinar diferentes estratégias de FSC e LCC em um único modelo de negócios (Jean e Lohmann, 2016; Lawton e Solomko, 2005; Tomová e Kirschnerová, 2015; Whyte e Lohmann, 2016). Como mencionado por Stoenescu e Gheorghe (2017, p. 586) “*In the future, the “hybrid” model might apply to all airlines and, due to this highly competitive sector, will lead to other new business models.*”. Aliás, Morlotti, Birolini, Cattaneo e Redondi (2020) são peremptórios ao afirmarem que atualmente as diferenças entre LCCs e FSCs não são tão vincadas como no passado, sendo que as LCCs iniciaram este processo de “hibridização” ao introduzir no seu modelo de negócio algumas características tradicionalmente associadas às FSCs.

Em 2023, o mercado global das LCCs foi avaliado em 210,8 mil milhões de dólares americanos (USD), estimando-se uma taxa média de crescimento anual de 16,33% entre 2023 e 2033, com o mercado a atingir, nessa data, os 956,9 mil milhões de USD (Spherical Insights, 2024). Na Europa, as CABC eram responsáveis por 41,5% da oferta total de lugares em 2019, valor que aumentou para os 47,3% em 2022 (CAPA, 2022). A maior agressividade comercial durante a pandemia de COVID-19, a maior solidez financeira, a melhor resistência em momentos de crise, o decréscimo mais do que proporcional da atividade das companhias aéreas tradicionais (muitas delas com fortes redes internacionais e mercados encerrados, perdendo a capacidade de alimentar os seus *hubs*) e a redução dos níveis de custos foram as razões apontadas para este crescimento (CAPA, 2020). Globalmente, em 2020, as CABC foram responsáveis por 35,2% da capacidade instalada mundialmente, aumentando a sua presença em um ano terrível para a aviação e o turismo mundial (CAPA, 2020), um reforço de quase quatro pontos percentuais face aos anos de 2018 e 2019, onde a capacidade instalada representava cerca de 31% (Statista, 2021).

2.2. A operação aérea no aeroporto de Faro

O aeroporto de Faro foi inaugurado em julho de 1965 e tem sido, ao longo dos anos, a principal porta de entrada para a região do Algarve. Nesse dia, a operação inaugural esteve a cabo de um avião Douglas DC-3 da Direção Geral de Aviação Civil (DGAC) seguido de um voo de Lisboa da TAP com um avião Super Constellation, transportando 84 passageiros (Viegas, 2015)⁸. Nesse ano inaugural, foram transportados 58.585 passageiros, sendo que, em 1970, o seu valor já superava os 336,8 mil passageiros (Pordata, 2022; Viegas, 2015).

A forte vocação para tráfego turístico levou a que o aeroporto tenha acompanhado a evolução dos diferentes modelos de modelos de negócio em aviação comercial. Se em 1990, com um total de 2.757.549 passageiros transportados, mais de 80% do tráfego transportado era em companhias aéreas *charters* (80,6%), em 1996, esse valor atingia os 86,3% do número total de passageiros processados no aeroporto de Faro, com 12,5% transportado em companhias aéreas tradicionais. Nesse ano, as companhias aéreas de baixo custo representavam 1,2% (Almeida, Ferreira e Costa, 2008; Pordata, 2022), fruto das operações da Air Berlin e Ryanair, iniciadas no ano anterior, ainda que em rotas não regulares (INAC, 2012).

O lançamento de novas operações e novas companhias aéreas para o Algarve, como foram os casos da Virgin Express em 1997 na rota Faro/Bruxelas vv, da BMI Baby e da Channel Express (Jet 2), em 2002, em voos de/para o Reino Unido, permitiram reforçar o peso das CABC para o Algarve. O aumento da presença das CABC nessa região levou a que o seu peso aumentasse exponencialmente nestes anos. Em 2001, o peso das companhias aéreas de baixo custo era de 15,5%, passando para os 21,5% em 2002 e para os 33% em 2003 (Almeida, Ferreira e Costa, 2008). À medida que as

⁸ A partir de junho de 2022, o aeroporto passou a designar-se de Aeroporto Gago Coutinho.

CABC iam aumentando a sua presença, as companhias *charters* perdiam importância no aeroporto, com o seu peso a reduzir-se para os 54,30% do tráfego transportado, enquanto os modelos tradicionais mantinham a sua quota de mercado (12,70%).

Como dito no relatório do INAC alusivo às transportadoras de baixo custo no transporte aéreo nacional (INAC, 2012, p. 12) "*O ano de 2003 marca o princípio da "era" das LCC no mercado nacional, não só pelo início das operações da Easyjet, mas pela duplicação do número de operadoras de baixo custo a operar em Portugal.*"

Em 2004, eram já 12 as CABC a operar no aeroporto de Faro (easyJet, Monarch, Air Berlin, Condor, Jet 2, Virgin Express, Germanwings, Flybe, Noewegian, Bmi Baby, Niki e Ryanair).

Com a abertura da base operacional da Ryanair em 25 de março de 2010, baseando 7 aviões, abrindo 14 novas rotas, num total de 30 rotas desde o Algarve, deu-se um forte contributo para o aumento da presença das LCCs no aeroporto do Algarve (Leitão, 2010).

Em 2011, cerca de 83% do total de movimentos regulares e de 87% do total de passageiros transportados no aeroporto de Faro corresponderam a operações das companhias aéreas de baixo (INAC, 2012).

Dados mais recentes, publicados trimestralmente pela ANAC, mostram a consolidação do peso das companhias aéreas de baixo custo no Algarve. No entanto, a informação trabalhada trimestralmente e sem apurar a globalidade das companhias induz fragilidades no tratamento desta informação mais atualizada. Mesmo assim, relativamente a Faro e tendo em atenção os dados relativos ao último trimestre de 2022, evidenciavam o domínio das CABC com a liderança da Ryanair (31% de quota de mercado), seguida pela easyJet (17%, incluindo a easyJet UK e a easyJet Europe) e pela Jet 2 (8%). As companhias aéreas tradicionais (TAP, British Airways e Lufthansa) representavam, cumulativamente, uma quota de mercado de 11% (ANAC, 2023a). Olhando-se para o primeiro semestre de 2023, a informação relativa às "10 maiores companhias aéreas" a operar em Faro, mostra que a presença das companhias aéreas tradicionais era residual (4% do número de passageiros transportados), mantendo-se a liderança na Ryanair (37% de quota de mercado) e easyJet (18%), com a Jet 2 a reforçar a sua presença com 11% (ANAC, 2023b).

Os dados relativos ao tráfego transportado no aeroporto Gago Coutinho evidenciam níveis de crescimento elevado ao longo dos anos, afetados substancialmente pelo impacto da pandemia COVID-19. Em 2019, o aeroporto de Faro ultrapassou, pela primeira vez, a fasquia dos 9 milhões de passageiros (9.010.860 passageiros):

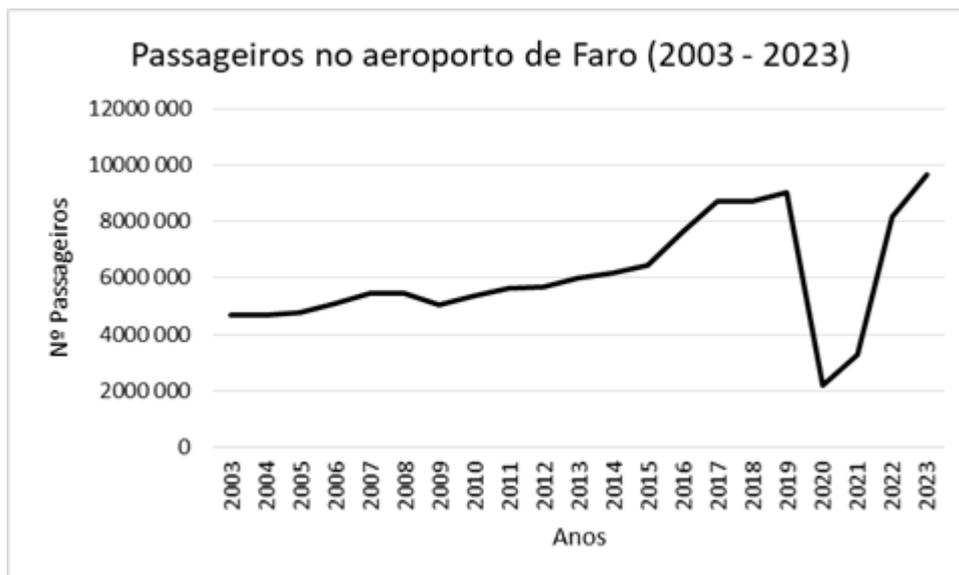


Figura 1 | Passageiros processados no aeroporto de Faro

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Pordata, para os anos de 2003 a 2021, e da ANAC, para os anos de 2022 e 2023 (ANAC, 2023c; Pordata, 2022)

O ano de 2023 pulverizou os resultados obtidos em 2019, com um volume de passageiros na ordem dos 9.640.270, um crescimento de 6,99%, ou seja, quase 630 mil passageiros adicionais face a esse ano. O lançamento de 18 novas rotas no verão de 2023 e de 6 novos destinos permitiram um aumento da conectividade aérea da região, diversificação dos mercados e consolidação dos valores de tráfego anteriormente já atingidos (ANA, 2023), tendo dado um forte contributo para os valores *record* atingidos.

3. Metodologia

A celebração dos 20 anos de operação da Ryanair em Faro foi o ponto de partida para a presente investigação. Sendo a questão de investigação, “*the heart of research process*” (Leedy e Ormrod, 2021, p. 52) ou o guia que orienta toda a investigação (Lewis e Pamela, 1987), a principal preocupação desta investigação visou perceber: O que mudou nestes vinte anos de operação aérea no aeroporto de Faro?

A revisão da literatura permitiu, desde já, responder, em parte, a esse desafio, evidenciando uma alteração do modelo de negócio assente em voos *charter* para voos operados por companhias aéreas de baixo custo. Mas muitas outras questões merecem ser avaliadas: Será que os principais mercados emissores e respetivos aeroportos que operavam em 2003 se mantiveram em 2023? Que novos mercados entraram e que novos mercados saíram? Será que as companhias aéreas que operavam

em 2003 ainda se mantém em 2023 ou muitas delas saíram do mercado? Será que novas companhias aéreas entraram no mercado e estão operando sob que modelo de negócio?

A aposta na comparação entre os voos efetuados pelas diferentes companhias aéreas em 2003 e 2023 vai permitir avaliar e responder às questões acima enumeradas neste intervalo temporal entre os modelos de negócio e, do mesmo modo, sobre que novos aeroportos e mercados/destinos a operação incidiu ou se apenas se tratou de um reforço operacional em aeroportos e mercados/destinos anteriormente operados.

A análise comparativa, vai assim, determinar e quantificar relações de observação e comparação de itens entre si e distinguir as suas semelhanças e diferenças (Bukhari, 2011; Indeed, 2021). A análise comparativa permite, deste modo, comparar vários itens tentando identificar pontos comuns e diferenças que ajudam a dar uma melhor explicação e compreensão aos fenómenos em estudo (Pickvance, 2001).

A análise comparativa incidirá, como referido, sobre o número de voos operados pelas diferentes companhias aéreas nos anos de 2003 e em 2023, independentemente do modelo de avião e do número de voos efetuados para os diferentes mercados/destinos e respetivos aeroportos. Espera-se, assim, olhando-se para as questões de investigação enumeradas, avaliar quais as companhias aéreas a operar em 2003 e que se mantém no mercado, quais as novas companhias aéreas que entraram no mercado, as que mudaram de modelo de negócio e as que deixaram o mercado neste intervalo temporal, assim como, constatar que alterações, se algumas, relativamente aos aeroportos e mercados de origem utilizados.

Para Massukado (2008), a infinidade de abordagens metodológicas de investigação permite ao investigador observar e estudar o seu objeto através de várias lentes e diferentes ângulos de visão, enriquecendo o seu estudo e a fiabilidade dos resultados obtidos.

Deste modo, em termos metodológicos, a investigação será predominantemente exploratória, descritiva e maioritariamente qualitativa. Embora a incidência seja maioritariamente qualitativa, a aplicação de estatísticas descritivas em dados quantitativos, não fragiliza as abordagens que não são mutuamente exclusivas, como defendido por Patton (2002).

A informação foi recolhida com base nos voos publicitados no site da ANA - Aeroportos de Portugal no ano de 2023, tomando-se como referência, todos os voos à partida do aeroporto de Faro entre os dias 6 e 12 de fevereiro e entre 7 e 13 de agosto. A aposta nestes dois momentos de observação visou compreender se existem companhias aéreas que apenas poderão ter voado em época baixa e aquelas que tradicionalmente operam nos períodos mais movimentados e com maior procura nos aeroportos de natureza turística. Para o ano de 2003 foi utilizada informação anteriormente cedida pela ANA, considerando os voos de/para esse aeroporto que assumissem características de série sistemática e não voos de caráter pontual.

Relativamente à informação das companhias aéreas e sobre os seus modelos de negócio, a mesma foi recolhida de diversas fontes eletrónicas, incluindo os seus próprios sites, mas também fontes

como airwaysmag.com (revista Airways), ATW Air Transport World, ch-aviation.com, Flight International, OAG Aviation, Planespotters e Wikipedia, entre muitas outras.

4. Resultados

Os resultados visarão dar resposta a duas situações principais. Por um lado, qual a operação aérea para o Algarve (aeroporto de Faro) existente em 2003 e em 2023, organizada por aeroporto de origem do tráfego e igualmente por país de origem, tendo em atenção as companhias aéreas que operam esses voos nesses anos. Por outro lado, olhar para os modelos de negócio das diferentes companhias aéreas que operavam em 2003 e 2023 e verificar as que abandonaram o mercado ou alteraram o seu modelo de negócio, as que mantiveram a operação em ambos os anos, as que apenas operaram em 2023 (e como tal, novas companhias aéreas inexistentes há vinte anos atrás) e, por fim, as que mantendo-se no mercado em 2003, se mantém ativas no mercado da aviação comercial internacional mas sem voos de/para Faro em 2023.

Esta informação permitirá dar resposta às questões de investigação ao nível da operação turística e, igualmente, na operação aérea.

De modo a facilitar a leitura da informação, dada a densidade da mesma, algumas das tabelas serão desdobradas e sistematizadas com informação por ordem alfabética.

A Tabela 1 avalia a operação no aeroporto de Faro tendo em atenção o país/aeroporto de origem desses passageiros.

Olhando-se para os mercados emissores, verifica-se que, em 2003, o Algarve recebia voos internacionais de 20 países, sendo que, passados 20 anos, esse número reduziu-se para 18 (pela saída de operações de/para a Hungria, Islândia e Rússia, em contraste com os voos operados de/para o Canadá em 2023). Os principais mercados de *inbound* para o Algarve, em 2003, foram o Reino Unido (22 aeroportos operados), Alemanha (18), Espanha (6) e Países Baixos (5). Em 2023 o Reino Unido manteve a liderança, que reforçou para os 26 aeroportos operados (30,2% dos aeroportos), seguindo-se a Alemanha (15 aeroportos). A França destronou a Espanha com 10 aeroportos operados (3 em 2003), sendo que a Espanha reduziu a operação em 2023 para 4 aeroportos.

Apesar desta redução do número de países, o número de destinos aumentou. Em 2003, o Algarve recebeu turistas provenientes de 80 aeroportos (79 europeus e um aeroporto no Canadá – Toronto), valor que aumentou para 86 em 2023 (mantendo-se a mesma estrutura quanto à origem dos voos). A operação em 2003 para os 80 destinos foi efetuada por 72 companhias aéreas diferentes.

Em 2023, apesar do aumento do número de aeroportos operados, o número de companhias aéreas reduziu-se para 31. Esta maior concentração é mais evidente no número de voos operados por companhia aérea. Em 2003, a Air Berlin era responsável por 17 dos destinos operados, seguida pela

Air 2000 (14) e pelo grupo My Travel (13). Em 2023, a Ryanair era responsável por 46 das operações, seguida pela easyJet com 21 destinos e pela Jet 2 (9).

No Reino Unido, o aeroporto mais concorrencial, em 2003, foi Londres Gatwick com 14 companhias aéreas a operar para o Algarve. Manchester, a par de Dublin na Irlanda, foram os aeroportos seguintes, com 12 companhias aéreas a operar, seguindo-se Glasgow com 10 companhias aéreas. Em 2023, Londres Gatwick manteve a primazia, juntamente com Birmingham, mas com apenas 4 companhias aéreas a operar do destino para Faro (assiste-se a uma maior concentração da operação num menor número de companhias aéreas). No caso de easyJet, por exemplo, esta operava 42 voos semanais de Gatwick para o Algarve, num total de 71 voos semanais.

Apesar da aparente estabilidade na operação entre 2003 e 2023, foram 30 os destinos que deixaram de operar em 2023, quando comparados com 2003. O mercado com maior perda foi o mercado alemão com oito aeroportos que deixaram de ser operados para o Algarve (Berlin Schoenefeld, Berlin Tegel, Bremen, Dortmund, Dresden, Erfurt, Muenster e Saarbrucken), seguindo-se-lhe a Espanha com seis aeroportos (Alicante, Almeria, Jerez de la Frontera, Lanzarote, Málaga e Palma de Maiorca). Por sua vez, são 36 os novos destinos operados em 2023 que não o eram em 2003, com especial relevância para a Ryanair (que opera, em exclusivo, 16 destes aeroportos). O mercado com maior crescimento de novas operações é a França com 8 novos destinos (Bordéus, Estrasburgo, Lille, Lyon, Marselha, Nantes, Paris Beauvais e Toulouse). O mercado inglês teve mais 7 destinos neste intervalo temporal (Aberdeen, Jersey, Kerry County, Londres City, Londres Southend, Newquay e Southampton). Apesar da perda da operação em 8 aeroportos alemães, assiste-se, mesmo assim, ao aparecimento de novos voos em 2023 de/para Berlim Brandenburg, Dusseldorf Weeze, Frankfurt Hahn, Karlsruhe e Memmingen. No caso de Espanha, a operação é agora efetuada em aeroportos que, em 2003, não eram operados (Barcelona, Bilbao, Madrid e Valência).

Tabela 1a | Operação no aeroporto de Faro por país/aeroporto de origem (2003 e 2023) (A a H)

País	Aeroporto	Companhias aéreas (2003)	Companhias aéreas (2023)
Alemanha	Berlin Schoenefeld	Air Berlin, LTU	
	Berlin Tegel	Air Berlin, Aero Lloyd, Hapag Lloyd	
	Berlin Brandenburg		Ryanair, easyJet
	Bremen	Hapag Lloyd	
	Colônia-Bona	LTU, Hapag Lloyd, Condor, Air Berlin	Ryanair, Eurowings
	Dortmund	Air Berlin	
	Dresden	Air Berlin	
	Düsseldorf	LTU, Hapag Lloyd, Condor	Eurowings, Condor, Tui Fly
	Düsseldorf Weeze		Ryanair
	Erfurt	Air Berlin	
	Frankfurt	Lufthansa, Hapag Lloyd, Condor, LTU, Aero Lloyd	Lufthansa, Condor, Tui Fly
	Frankfurt Hahn		Ryanair
	Hamburgo	Hapag Lloyd, LTU, Condor, Air Berlin	Eurowings, Marabu
	Hannover	Hapag Lloyd, Condor, Air Berlin	Tui Fly
	Karlsruhe		Ryanair
	Leipzig	Air Berlin, Hapag Lloyd	Condor
	Memmingen		Ryanair
	Muenster	Air Berlin	
	Munique	LTU, Hapag Lloyd, Condor, Deutch BA	Lufthansa, Marabu
	Nuremberga	Air Berlin, Hapag Lloyd	Ryanair
Paderborn	Air Berlin, Hapag Lloyd	Eurowings	
Saarbrücken	Hapag Lloyd		
Stuttgart (Estugarda)	Hapag Lloyd, LTU, Condor, Aero Lloyd	Eurowings, Tui Fly	
Áustria	Salzburgo	Aero Lloyd	
	Viena	Austrian Airlines, Aero Lloyd	Ryanair
Bélgica	Bruxelas	Virgin Express, Thomas Cook Belgium, Sobelair	Brussels Airlines, Transavia, Tui Belgium
	Bruxelas Charleroi		Ryanair
Canadá	Toronto		Air Transat
Chéquia	Praga	Travel Service, Fisher Air	Smartwings
Dinamarca	Aarhus	Sterling	Ryanair
	Bilund		Jettime
	Copenhague	Sterling	Norwegian Air Shuttle, Ryanair, SAS
Espanha	Alicante	Air Berlin	
	Almeria	Air Berlin	
	Barcelona		Vueling, easyJet, Ryanair
	Bilbao		Volotea, Vueling
	Jerez de la Frontera	Air Berlin, Hapag Lloyd, Sobelair	
	Lanzarote	Britannia Nordic, European Aviation Air, Air Scandic International	
	Málaga	Air Berlin, Aero Lloyd, Travel Service	
	Madrid		Iberia, Ryanair
	Palma de Maiorca	Air Berlin, Hapag Lloyd, Condor, LTU	
Valencia		Ryanair	
Finlândia	Helsínquia	Finnair, Air Finland	Jettime
França	Bordéus		easyJet, Ryanair
	Lille		Volotea
	Lyon		easyJet, Transavia, Volotea
	Marselha		Ryanair
	Mulhouse	Hapag Lloyd, Iberworld	
	Nantes		easyJet, Volotea, Transavia
	Paris Beauvais		Ryanair
	Paris Charles de Gaulle	Star Airlines, Blue Line	Air France, easyJet, ASL Air
	Paris Orly	TAP, Corse Air	Transavia, easyJet
	Strasbourg (Estrasburgo)		Volotea
Toulouse		easyJet, Ryanair, Volotea	
Hungria	Budapeste	Malev	

Tabela 1b | Operação no aeroporto de Faro por país/aeroporto de origem (2003 e 2023) (I a P)

País	Aeroporto	Companhias aéreas (2003)	Companhias aéreas (2023)
Irlanda	Cork	Futura, Air Luxor, Monarch, euroAtlantic Airways, Sata International, LTE International	Ryanair, Aer Lingus
	Dublin	Aer Lingus, Ryanair, Monarch, Futura, Air Luxor, Air 2000, Air Atlanta Iceland, Spanair, euroAtlantic Airways, Sata International, British Midland, Nordic Airlink	Ryanair, Air Lingus
	Knock		Ryanair
	Shannon	Air Luxor	Ryanair
Islândia	Reykjavík (Reiquiavique)	Iceland Air, Air Atlanta Iceland, Icebird	
Itália	Bolonha	Air One, Futura	
	Milão Bergamo		Ryanair
	Milão Malpensa	Volare, Air One	easyJet
	Roma Fiumicino		Ryanair
Luxemburgo	Luxemburgo	Luxair	Luxair, Ryanair
Noruega	Bergen	Thomas Cook Scandinavia	
	Oslo	Norwegian Air Shuttle, Britannia Nordic, Thomas Cook Scandinavia, Braathens	Norwegian Air Shuttle, SAS
	Stavanger	Britannia Nordic	
	Thondheim	Thomas Cook Scandinavia	
Países Baixos	Amesterdão	Transavia, Martinair, Dutchbird, TAP	Transavia, easyJet
	Eindhoven		Transavia, Ryanair
	Enschede	Transavia	
	Groningen	Transavia, Dutchbird	
	Maastrich	Transavia	
	Roterdão	Transavia, Dutchbird	Transavia
Polónia	Katowice		Enter Air, LOT
	Varsóvia F. Chopin	LOT, Air Polonia	LOT, Smartwings Poland
	Varsóvia Modlin		Ryanair
Portugal	Lisboa	TAP, Air Transat	TAP
	Madeira (Funchal)	Swiss, Air Nostrum	
	Porto		Ryanair

Tabela 1c | Operação no aeroporto de Faro por país/aeroporto de origem (2003 e 2023) (Q a Z)

País	Aeroporto	Companhias aéreas (2003)	Companhias aéreas (2023)
Reino Unido	Aberdeen		Ryanair
	Belfast	My Travel, Air 2000, Futura, British Midland, Air Luxor	easyJet, Jet 2, Ryanair
	Birmingham	Monarch, My Travel, Britannia, Thomas Cook (UK), Air 2000, XL Airways (UK), Icebird, Azzurra Air	Jet 2, Ryanair, easyJet, Tui Airways
	Bournemouth	European Aviation Air	Ryanair
	Bristol	easyJet, Air 2000, Go Fly, My Travel, Monarch, Air Luxor	easyJet, Jet 2, Ryanair
	Cardiff	Bmibaby, My Travel, Air 2000	Ryanair
	Durham Tees Valley	Sata International, My Travel	Ryanair
	East Midlands (Nottingham)	easyJet, Bmibaby, Air 2000, Britannia, Thomas Cook (UK), Go Fly, My Travel	Ryanair, Jet 2, Tui Airways
	Edimburgo	Monarch, Air 2000, British Midland, My Travel, euroAtlantic Airways	Transavia, Jet 2
	Exeter	Sata International, Air 2000	Ryanair
	Glasgow International	Thomas Cook (UK), Air 2000, My Travel, Britannia, British Midland, Air Luxor, Spanair, Monarch, Sata International, XL Airways (UK)	easyJet, Jet 2
	Glasgow Prestwick	LTE International, Iberworld, euroAtlantic Airways	Ryanair
	Humberside	Air Luxor	
	Inverness	Astraeus	
	Jersey		British Airways
	Kerry County		Ryanair
	Leeds	Jet 2, Air 2000, My Travel, Azzurra Air, Air Luxor	Jet 2, Ryanair
	Liverpool	Britannia, My Travel	easyJet, Ryanair
	Londres City		British Airways
	Londres Gatwick	Monarch, GB Airways, British Airways, Air 2000, Thomas Cook (UK), JMC Airlines, Britannia, XL Airways (UK), My Travel, Astraeus, Air Luxor, euroAtlantic Airways, Sata International, Air Plus Comet	easyJet, British Airways, Wizz Air(UK), Tui Airways
	Londres Heathrow	TAP	British Airways
	Londres Luton	easyJet, Monarch, Britannia, Air 2000	easyJet, Ryanair
	London Southend		easyJet
	Londres Stansted	easyJet, Go Fly, Air 2000, Britannia, Thomas Cook (UK), My Travel, euroAtlantic Airways, Sata International	Ryanair, Jet 2
	Manchester	Monarch, Thomas Cook (UK), Air 2000, JMC Airlines, Britannia, My Travel, XL Airways (UK), Air Scandic International, British Midland, Azzurra Air, euroAtlantic Airways, Astraeus	Ryanair, easyJet, Tui Airways
	Newcastle	Thomas Cook (UK), Air Luxor	Jet 2, Ryanair
Newquay		Ryanair	
Norwich	Air Luxor		
Southampton		British Airways	
Rússia	Moscovo	Transaero	
Suécia	Gotemburgo		SAS
	Stockholm (Estocolmo)	Britannia Nordic, Thomas Cook Scandinavia, Nova Airlines	Eurowings, Norwegian Air Shuttle, SAS
Suiça	Basileia		easyJet
	Genève (Genebra)	Swiss	easyJet, Swiss
	Zurique	Edelweiss, Belair	Edelweiss

Apesar da operação parecer consistente ao longo destes dois períodos em análise são elevadas as diferenças quer em termos das companhias aéreas a operar, seus modelos de negócio, assim como, na concentração de operações. Em 2023, a operação é quase integralmente realizada em voos LCCs, ao contrário do que acontecia em 2003 onde reinava o modelo *charter*, como se encontra caracterizado nas tabelas seguintes.

Na Tabela 2 abaixo consta a informação das companhias aéreas (e dos seus modelos de negócio) que abandonaram o mercado ou foram objeto de integração em grupos de aviação ou de turismo, assim como, com mudança de marca (*rebranded*), sendo que na Tabela 3 se indicam as companhias aéreas que operavam em 2003 e que se mantêm em 2023. A Tabela 4 espelha a informação relativa às novas companhias aéreas que não tinham tido qualquer operação em 2003, mas que efetuaram voos em 2023, enquanto a Tabela 5 evidencia, por sua vez, as companhias aéreas que efetuaram voos em 2003 e que, mantendo-se ativas no setor da aviação comercial, não operaram qualquer voo de/para Faro em 2023.

Globalmente, foram 88 as companhias aéreas que fizeram voos de/para Faro nos anos em análise. Quinze companhias aéreas efetuaram voos em 2003 e em 2023, enquanto oito empresas, mesmo mantendo-se ativas no mercado, apenas fizeram voos em 2003 (não tendo, como tal, efetuado qualquer voo para Faro em 2023). Apesar do aumento do número de aeroportos operados, o número de companhias aéreas a operar em 2023 reduziu-se para 31, com 16 empresas a efetuar voos pela primeira vez para o aeroporto de Faro (quando comparado com o ano de 2003).

O mercado do Reino Unido foi aquele que sentiu maiores alterações no mercado com 11 companhias aéreas a saírem do mercado, duas a integrarem o Grupo TUI (Air 2000 e Britannia) e a British Midland a integrar, em 2012, a British Airways (IAG), num total de 14 companhias aéreas. A Alemanha e a Espanha viram cinco companhias aéreas afetadas pelo mercado, sendo que, no caso da Alemanha, a Hapag Lloyd passou a integrar a TUI Fly Deutschland, sendo que todas as restantes, tal como em Espanha, encerraram a sua atividade. Trata-se dos principais mercados emissores de turistas a nível europeu, sendo a Espanha um dos principais mercados recetores de turistas, em especial na sua área mediterrânica.

Tabela 2a | Companhias aéreas que abandonaram o mercado ou alteraram o modelo de negócio entre 2003 e 2023 (A a J)

Companhia Aérea	País	Descrição	Modelo de negócio predominante	Situação
Aero Lloyd	Alemanha	Lançada em 1979 como companhia aérea <i>charter</i> , encerrou em outubro de 2003.	<i>Charter</i>	Fechada
Air 2000	Reino Unido	Criada em 1987, chegou a ser considerada uma das maior companhias aéreas <i>charter</i> no Reino Unido. Após a redenominação como First Choice, e mais tarde, em 2007 como Thomson Airways, opera atualmente como TUI Airways.	<i>Charter</i>	TUI Airways
Air Berlin	Alemanha	Fundada em 1978 como companhia aérea <i>charter</i> na Alemanha Ocidental. Operou como companhia num sistema "semi-low cost" (híbrido), a partir de 1997, tendo cessado a sua atividade em 2017.	Híbrido (antes <i>Charter</i>)	Fechada
Air Finland	Finlândia	Empresa criada em 2002 maioritariamente para a realização de operações <i>charter</i> . Fechou em 2012.	<i>Charter</i>	Fechada
Air Luxor	Portugal	A empresa foi criada em 1998 para a realização de voos <i>charter</i> . A empresa decidiu entrar nas operações regulares em 2004, sem sucesso, o que levou à falência da empresa (redenominou para Hi Fly em 2005, recentrando-se nas operações não regulares - <i>ACMI</i> e <i>wet lease</i>).	<i>Charter</i>	Fechada
Air One	Itália	Fundada em 1983 como Aladriatica, para a realização de voos internos em Itália e voos <i>charters</i> . Em agosto de 2008 fez a fusão com a Alitalia, tornando-se na LCC do Grupo - Air One "Smart Carrier" - encerrando a sua atividade em 2014.	Baixo Custo (antes regular doméstica)	Fechada
Air Plus Comet	Espanha	Empresa fundada em 1996, pertencendo ao Grupo Marsans para a realização de voos turísticos. Encerrou em 2009.	<i>Charter</i>	Fechada
Air Polonia	Polónia	Criada em 2001 como a primeira CABC deste país, encerrou a sua operação em 2004 devido a dificuldades financeiras.	Baixo Custo	Fechada
Air Scandic International	Reino Unido	Empresa criada em 1998 na ilha de Jersey realizando voos para operadores turísticos. Cessou as operações em 2006.	<i>Charter</i>	Fechada
Astraeus	Reino Unido	Fundada em 2002 como companhia aérea <i>charter</i> para voos de operadores turísticos, alterou o seu negócio para o segmento de <i>ACMI</i> e <i>wet lease</i> , em 2008. Fechou em 2011.	<i>Charter</i>	Fechada
Azzurra Air	Itália	Iniciou a sua atividade em 1996 como empresa regular e promotora de voos <i>charters</i> , tendo encerrado em 2004.	<i>Charter</i>	Fechada
Belair	Suíça	Embora o seu registo inicial remonte a 1925 e tenha adotado igualmente o nome Balair, a sua atividade <i>charter</i> ressurgiu após 2001 (com a falência da Swissair), tendo integrado a Air Berlin. Encerrou a sua atividade em 2017.	<i>Charter</i>	Fechada
Blue Line	França	Começou a operar em 2002 como companhia <i>charter</i> , tendo encerrado em 2010.	<i>Charter</i>	Fechada
Bmibaby	Reino Unido	LCC lançada em 2002, sendo uma subsidiária da British Midland, com várias bases no Reino Unido. Fechou a sua atividade em 2012.	Baixo Custo	Fechada
Braathens	Noruega	Criada em 1946, fundiu-se com a SAS em 2004 (SAS Braathens). Em 2007 foi integrada na SAS Scandinavia Airlines. Foi a principal companhia aérea doméstica na Noruega, sendo um operador importante para operações <i>charters</i> para os destinos do Sul da Europa.	Tradicional	SAS
Britannia	Reino Unido	Companhia <i>charter</i> fundada em 1961 como Euravia, foi integrada no Grupo TUI, sendo primeiramente redenominada Thomsonfly em 2005 e, mais tarde, como TUI Airways.	<i>Charter</i>	TUI Airways
Britannia Nordic	Suécia	Fundada em 1996 como Blue Scandinavia foi, mais tarde, redenominada como Britannia Nordic após a compra pelo Grupo Thomson, em 1998. Com a sua integração no Grupo TUI alterou novamente a marca como TUI Fly Nordic em 2005. O seu modelo de negócio continua a apostar em voos <i>charter</i> para os operadores turísticos do Grupo TUI.	<i>Charter</i>	TUI Fly Nordic
British Midland	Reino Unido	A sua origem remonta a 1938, embora o nome British Midland tenha sido adotado apenas em 1964. Nos anos 70 foi uma das principais empresas em operação <i>charter</i> na Europa, tendo sido integrada na British Airways em 2012.	<i>Charter</i> (depois Tradicional)	British Airways
Deutch BA (dba)	Alemanha	Inaugurada em 1992, realizava voos regulares e voos <i>charters</i> para os operadores turísticos, foi comprada pela Air Berlin em 2006, encerrando em 2008.	Baixo Custo (antes tradicional - turismo)	Fechada
Dutchbird	Países Baixos	Companhia aérea <i>charter</i> fundada em 2000 tendo cessado a atividade em 2004.	<i>Charter</i>	Fechada
European Aviation Air	Reino Unido	Conhecida por European Aviation Air, operou como companhia <i>charter</i> . Iniciou a sua atividade em 1989, tendo fechado em 2008.	<i>Charter</i>	Fechada
Fischer Air	República Checa	Fundada em 1996 esta companhia <i>charter</i> , que operava voos para o operador do mesmo nome, encerrou a sua operação em 2005.	<i>Charter</i>	Fechada
Futura	Espanha	Iniciou a sua atividade em 1989, com forte presença no mercado <i>charter</i> com voos para operadores turísticos, tendo fechado em 2008.	<i>Charter</i>	Fechada
GB Airways	Reino Unido	Criada inicialmente como Gibraltar Airways em 1931, funcionou vários anos como franchise da British Airways em muitas rotas europeias e do norte de África. Foi vendida em 2008 à easyJet.	Tradicional	easyJet
Go Fly	Reino Unido	Criada em 2005 como a LCC da British Airways para voos na Europa foi vendida em 2005 à easyJet.	Baixo Custo	easyJet
Hapag Lloyd	Alemanha	Fundada em 1972 como uma empresa ligada ao mercado <i>charter</i> , tendo sido integrada no Grupo TUI, sendo, desde 2007 redenominada para TUI Fly Deutschland.	<i>Charter</i>	TUI Fly Deutschland
Iberworld	Espanha	Fundada em 1998 com voos regulares e <i>charters</i> para destinos turísticos, cessou a sua atividade em 2013 (já como parte integrante do Grupo Orizónia e sob a marca Orbest).	<i>Charter</i>	Fechada
Icebird	Islândia	Fundada em 1991 como empresa <i>charter</i> e de <i>leasing</i> de aviões e denominada Íslandsflug (callsign icebird) encerrou em 2004.	<i>Charter</i>	Fechada
JMC Airlines	Reino Unido	Companhia aérea <i>charter</i> fundada em 1999, tendo encerrado em 2003	<i>Charter</i>	Fechada

Tabela 2b | Companhias aéreas que abandonaram o mercado ou alteraram o modelo de negócio entre 2003 e 2023 (K a Z)

Companhia Aérea	País	Descrição	Modelo de negócio predominante	Situação
LTE International	Espanha	Companhia <i>charter</i> fundada em 1987, tendo redenominado para Volar Airlines em 2003. Encerrou em 2008.	<i>Charter</i>	Fechada
LTU	Alemanha	Criada em 1995 como uma <i>leisure carrier</i> , assente em voos para operadores turísticos, foi adquirida pela Air Berlin em 2007. Fechada em 2011.	<i>Charter</i>	Fechada
Malev	Hungria	Companhia aérea nacional húngara, criada em 1946, tendo encerrado em 2012.	Tradicional	Fechada
Martinair	Países Baixos	Companhia criada em 1958 como companhia <i>charter</i> , foi integrada na KLM em 2011, dedicando-se exclusivamente a voos de carga.	<i>Charter</i> (depois Carga)	KLM
Monarch	Reino Unido	Fundada em 1957 com forte presença no mercado <i>charter</i> , tendo optado pelo modelo <i>low cost</i> em 2004. Fechou em 2017.	<i>Charter</i> (depois Baixo Custo)	Fechada
My Travel	Reino Unido	Companhia aérea criada em 1972 de um grupo de turismo - inicialmente designado de Airtours Group e posteriormente My Travel Group - integrando vários operadores turísticos. Em 2007 fundiu-se com o Thomas Cook Group, tendo cessado as operações com o colapso deste, em 2019.	Tradicional (turismo)	Fechada
Nordic Airlink	Suécia	Inicialmente criada em 1996 como Regulair, esta LCC foi adquirida pela Finnair e redenominada para Fly Nordic em 2003 e 2004. Foi incorporada na Norwegian Air Shuttle em 2009 após a sua aquisição.	Baixo Custo	Norwegian Air Shuttle
Nova Airlines	Suécia	Conhecida como Novair, com operação <i>charter</i> para o Mediterrâneo e Canárias. Fechou em 2023.	<i>Charter</i>	Fechada
Sobelair	Bélgica	Companhia aérea <i>charter</i> criada em 1946 e que operou até 2004, ano em que encerrou a sua atividade.	<i>Charter</i>	Fechada
Spanair	Espanha	Fundada em 1986 funcionou como subsidiária da SAS até 2009. A base da sua operação era regular, mas com forte componente <i>charter</i> para operadores turísticos. Encerrou em 2012.	Tradicional	Fechada
Star Airlines	França	Conhecida como XL Airways France foi fundada em 1995 com forte presença em voos regulares de longo curso e voos <i>charters</i> para destinos europeus. Encerrou em 2019.	<i>Charter</i> (Tradicional em voos longo curso)	Fechada
Sterling	Dinamarca	Criada em 1962 como uma companhia aérea <i>charter</i> , passou por várias falências e fusões, adotando o modelo <i>low cost</i> no final do milénio. Fechou em 2008, sendo que ainda voou sobre o nome de Cimber Sterling, mas encerrou a atividade definitivamente em 2012.	Baixo Custo (antes <i>Charter</i>)	Fechada
Thomas Cook (UK)	Reino Unido	Formada em 1999 como JMC Airlines e redenominada em 2003 encerrou as suas operações em 2019.	Tradicional (turismo)	Fechada
Thomas Cook Belgium	Bélgica	Fundada em 2001 como empresa <i>charter</i> até 2004, altura em que alterou o seu modelo de negócio permitindo a venda individual de bilhetes de avião. Encerrou em 2017.	Tradicional (turismo) (antes <i>Charter</i>)	Fechada
Thomas Cook Scandinavia	Dinamarca	Criada em 1994 sob a marca Premiair foi redenominada para My Travel Airways em 2002 e, em 2008, para Thomas Cook Scandinavia. Com o colapso do Grupo Thomas Cook, em 2019, foi criada uma nova companhia aérea designada Sunclass com os ativos da anterior empresa.	Tradicional (turismo)	Sunclass
Transaero	Rússia	Fundada em 1990 para a realização de voos regulares e <i>charters</i> , cessou a sua atividade em 2005.	<i>Charter</i>	Fechada
Travel Service	República Checa	Fundada em 1985 como Travel Service e focada em operações <i>charters</i> . Em 2004 a empresa criou a marca Smartwings para os seus voos de baixo custo, marca que incorporou a anterior Smart Wings a partir de 2018.	<i>Charter</i>	Smartwings
Virgin Express	Bélgica	Criada em 1991 como EBA (EuroBelgian Airlines) integrou a Virgin a partir de 1996, como um modelo <i>low cost</i> , mas com realização de voos <i>charters</i> para destinos turísticos. Em 2007 fez uma fusão com a SN Brussels, formando a atual Brussels Airlines.	Baixo Custo	Brussels Airlines
Volare	Itália	Fundada em 1997, como CABC mas realizando voos <i>charters</i> , suspendeu as suas operações em 2004. Posteriormente comprada pela Alitalia (atual ATI) em 2006 e redenominada como volareweb.com. Foi posteriormente integrada na Alitalia em 2015.	Baixo Custo	ATI
XL Airways (UK)	Reino Unido	Fundada em 1994 como Sabre Airways e redenominada Excel em 2000, fechou em 2008. O seu modelo de negócio passou inicialmente pelos voos <i>charter</i> .	<i>Charter</i>	Fechada

Das companhias que efetuaram voos em 2003 e em 2023 (Tabela 3), oito são tradicionais, seguidas das companhias aéreas de baixo custo (5) – e onde se incluem as principais LCCs do mercado, como sejam, a Ryanair, easyJet, Transavia, Jet 2 e Norwegian Air Shuttle, alguma delas dando os primeiros passos em 2003 – companhias aéreas híbridas (2), como são os casos da Aer Lingus e Condor.

Tabela 3 | Companhias aéreas que operavam em 2003 e mantiveram a sua operação em 2023

Companhia Aérea	País	Descrição	Modelo de negócio predominante
Aer Lingus	Irlanda	Fundada em 1936 e considerada como companhia aérea tradicional até 2002, evoluiu o seu modelo de negócio para um modelo híbrido (desde 2007).	Híbrido (antes tradicional)
Air Transat	Canadá	Criada em 1986 como parte integrante do grupo Transat, com vários prémios ganhos como melhor companhia aérea turística do mundo pela Skytrax. Em 2022 passou a sua operação sazonal para o Algarve para uma operação anual.	Tradicional
British Airways	Reino Unido	Empresa surge em 1974, por decisão governamental, após a fusão de quatro empresas aéreas incluindo a British Overseas Airways Corporation (1939) e a British European Airways (1946). É empresa fundadora da aliança aérea Oneworld e integra o Grupo IAG com a Iberia e Vueling.	Tradicional
Condor	Alemanha	Fundada em 1955 como empresa com forte presença em voos <i>charter</i> . Alterações de capital levaram à sua aquisição pela Thomas Cook (após a venda do capital pela Lufthansa). O colapso da Thomas Cook leva a que a empresa seja hoje propriedade de um fundo de investimento, desde 2020, assumindo-se como uma <i>leisure carrier</i> , embora muito reconhecida como companhia aérea híbrida.	Híbrido (antes <i>Charter</i>)
Edelweiss	Suíça	Fundada em 1995, é subsidiária da Swiss (Grupo Lufthansa) desde 2008, com negócio maioritariamente para destinos turísticos, incluindo programação <i>charter</i> .	Tradicional (turismo) (antes <i>Charter</i>)
easyJet	Reino Unido, Suíça, Áustria	Criada em 1995 no Reino Unido. A compra da TEA permitiu-lhe o acesso ao mercado Suíço (easyJet Switzerland), tendo em 2002 adquirido a Go Fly à British Airways. Além da aquisição de outras companhias aéreas, com o Brexit criou uma nova companhia aérea na Áustria em 2017 (easyJet Europe), de modo a não perder o acesso ao mercado intra-europeu.	Baixo Custo
Jet 2	Reino Unido	A Jet 2 iniciou a sua atividade em 2003, como parte integrante do Grupo Dart, que já possuía a Channel Express, desde 1983 (e que seria incorporada na Jet 2 em 2006). Em 2007, o grupo lança igualmente a Jet2holidays, marcas que coexistem no mercado.	Baixo Custo
LOT	Polónia	Fundada em dezembro de 1928 pelo governo polaco, após a fusão entre a Aerolot (1922) and Aero (1925), tendo iniciado as suas operações em janeiro de 1929. É membro da Star Alliance desde 2003.	Tradicional
Lufthansa	Alemanha	Criada em 1953 como Luftag, incorporou a operação pós segunda guerra mundial da Deutch Luft Hansa (1926). É membro fundador da Star Alliance desde 1997. É hoje um dos principais grupos de aviação incorporando, além da Lufthansa, outras empresas aéreas como é o caso da Eurowings, Swiss, Austrian Airlines e Brussels Airlines.	Tradicional
Luxair	Luxemburgo	Fundada inicialmente em 1948 como Luxembourg Airlines, iniciou as operações como Luxair em 1961, mantendo-se como uma companhia aérea tradicional.	Tradicional
Norwegian Air Shuttle	Noruega	Criada em 1993, optou pelo modelo <i>low cost</i> em 2002. Foi uma das principais LCC para voos de longo curso (<i>long haul low cost</i>), com operações para os EUA e Ásia. No entanto, com a pandemia Covid-19 recentrou a sua atividade na Europa, encerrando as suas subsidiárias	Baixo Custo
Ryanair	Irlanda, Reino Unido	Fundada em 1984, a Ryanair adotou o modelo <i>low cost</i> em 1990. A aposta em bases operacionais tem levado a empresa a crescer no mercado, sendo a principal companhia europeia em número de passageiros transportados. O grupo incorpora hoje várias companhias aéreas incluindo a Ryanair UK (devido ao Brexit), assim como, a Buzz, Lauda e Malta Air.	Baixo Custo
Swiss	Suíça	Formada após a falência da Swissair (1931) em 2002, com a sua operação assente na Crossair é hoje parte integrante do Grupo Lufthansa. É membro da Star Alliance desde 2006 (após a tentativa falhada de criação do Qualiflyer Group, pela defunta Swissair, em cujo grupo se incluía a TAP).	Tradicional
TAP Air Portugal (TAP)	Portugal	Criada em 1945 e com início de operações no ano seguinte, a TAP tem sido a companhia aérea portuguesa por excelência. Depois da integração na aliança Qualiflyer entre 1997 e 2002, é membro da Star Alliance desde 2005.	Tradicional
Transavia	Países Baixos	Formada em 1965 como companhia <i>charter</i> . Mudou o seu modelo de negócio para CABE em finais de 2004, após a fusão com a Air Basiq.	Baixo Custo

De entre as companhias aéreas tradicionais maior relevância para a British Airways (nos seus voos para Londres, mas também reforçados para Jersey em 2023), Lufthansa (voos para Frankfurt, mas também Munique em 2023) e TAP (na sua operação para Lisboa, alimentando o seu *hub* em tráfego de ligação, sendo que, em 2003, operava de/para Faro de Londres, Paris e Amsterdão).

Quanto às novas companhias aéreas que antes não tinham operado para o mercado do Algarve (Tabela 4), constata-se que as companhias aéreas tradicionais (7) superam ligeiramente as companhias aéreas de baixo custo (6), sendo possível verificar a entrada de 3 companhias *charters* no mercado. Em termos de voos, as LCCs asseguram 17 voos enquanto as companhias tradicionais são responsáveis por 16 voos (as principais companhias aéreas *low cost*, como é o caso da Ryanair e easyJet, asseguram a maioria dos voos, mas fazem parte do lote de companhias com operações em 2003 e 2023 e, como tal, fora desta avaliação). Destaca-se, mesmo assim, a operação da Wizz

Air e Vueling, levando a que todas as principais companhias aéreas de baixo custo tenham operações de/para o Algarve.

Tabela 4 | Companhias aéreas que não operavam em 2003 mas que realizaram voos para o aeroporto de Faro em 2023

Companhia Aérea	País	Descrição	Modelo de negócio predominante
Air France	França	Fundada em 1933 por fusão de cinco companhias aéreas (Air Orient - 1929, Air Union - 1923, Compagnie Générale Aéropostale - 1918, Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA) - 1920 e Société Générale de Transport Aérien (SGTA) - 1919), é membro fundador da aliança SkyTeam. Em 2003 anunciou a sua fusão com a companhia aérea holandesa KLM. Desde essa data, a empresa tem operado sob a nova designação Air France-KLM.	Tradicional
Brussels Airlines	Bélgica	A companhia foi fundada em 2005 após a fusão da SN Brussels (2002, após a falência da Sabena) com a Virgin Express (1996). É membro da Star Alliance, sendo parte integrante do Lufthansa Group.	Tradicional
Enter Air	Polónia	Criada em 2009 opera voos <i>charters</i> da Polónia para os principais operadores turísticos polacos.	<i>Charter</i>
Eurowings	Alemanha	Fundada em 1990, após a fusão de duas empresas regionais em Nuremberga (Nürnberger Flugdienst, 1974) e Dortmund (RFG – Regionflug, 1976), foi posteriormente adquirida pela Lufthansa, alterando o seu modelo de negócio, em 2015, para CABE e integrando, no seu portfólio, a operação da Germanwings.	Baixo Custo
Iberia	Espanha	Criada em 1927, integra o Grupo IAG com a British Airways e Vueling, possuindo ainda a Iberia Regional (operada pela Air Nostrum) e Iberia Express. É membro fundador da aliança Oneworld.	Tradicional
Jettime	Dinamarca	Fundada em 2006 como Jet Time, opera desde 2020 como Jettime (após encerramento por falência da anterior empresa). A operação é maioritariamente <i>charter</i> .	<i>Charter</i>
Marabu	Estónia	Companhia aérea <i>charter</i> fundada na Estónia em 2022 (iniciando a operação em abril de 2023), mas com operação na Alemanha. O seu principal acionista é o fundo de investimento inglês que também detém a Condor (Attestor Capital).	<i>Charter</i>
SAS	Suécia, Dinamarca e Noruega	Scandinavia Airlines (SAS) foi criada em 1946 após a fusão da empresa sueca Svensk Interkontinental Lufttrafik (1943), a dinamarquesa Det Danske Luftfartselskab (1918) e a norueguesa Det Norske Luftfartselskap (1927). É membro fundador da Star Alliance.	Tradicional
Smartwings	República Checa	Smartwings foi lançada em 2004 como LCC da empresa principal Travel Service, fundada em 1985.	Baixo Custo
Smartwings Poland	Polónia	Empresa do Grupo Smartwings, lançada em 2012, para satisfação do mercado <i>charter</i> polaco.	<i>Charter</i>
Tui Airways	Reino Unido	Decorrente da uniformização da marca em 2015, a companhia aérea com origem em 1961 e vários processos de fusão e redenominação (Britannia, Thomsonfly e First Choice Airways) opera maioritariamente para satisfação das necessidades do Grupo TUI.	Tradicional (turismo) e <i>Charter</i>
Tui Fly Belgium	Bélgica	Criada em 2002 como Sunrise, tendo sido redenominada como TUI Airline Belgium no ano seguinte. No entanto, em 2005 a empresa alterou a sua designação para Jetairfly, adotando o seu atual nome desde 2015, após a uniformização de marcas no Grupo TUI.	Tradicional (turismo) e <i>Charter</i>
Tui Fly Deutschland	Alemanha	A empresa foi criada em 2007 após a fusão entre a Hapag Lloyd (1972) e Hapag Lloyd Express (2002). A maioria da sua operação quer regular quer <i>charter</i> visa destinos mediterrânicos, com especial incidência nos mercados de Espanha e Grécia.	Tradicional (turismo) e <i>Charter</i>
Volotea	Espanha	Criada em 2011 pelos anteriores fundadores da Vueling, operando inicialmente uma frota de Boeing 717 (que descontinuou em 2021). Mantém forte presença nos mercados mediterrânicos, em particular em Espanha e Itália.	Baixo Custo
Vueling	Espanha	Fundada em 2004 faz parte do Grupo IAG que inclui a British Airways e Iberia. Em 2008 fez uma fusão com a Clickair, mantendo o nome inicial com que se mantém no mercado.	Baixo Custo
Wizz Air (UK)	Reino Unido	A Wizz Air foi fundada em 2003 na Hungria, sendo uma das principais companhias aéreas de baixo custo da Europa. Devido ao Brexit e de modo a não perder a liberdade de operar entre o Reino Unido e os restantes países criou a Wizz Air (UK) em 2017. Possui igualmente outras empresas, com especial destaque para a Wizz Air Abu Dhabi, criada em 2019, nos Emirados Árabes Unidos.	Baixo Custo

Além das companhias aéreas tradicionais referidas anteriormente (British Airways, Lufthansa e TAP), com manutenção de operações regulares quer em 2003 quer em 2023, constata-se que muitas das companhias aéreas tradicionais europeias voavam, em 2023, para Faro, como eram o caso da Air France, Iberia, Brussels Airlines e SAS.

Numa última análise, como consta da Tabela 5, avaliam-se as companhias aéreas que se mantêm ativas no mercado e que, tendo efetuado voos em 2003 de/para Faro, não o fizeram passados 20 anos.

Tabela 5 | Companhias aéreas que não operavam em 2003 mas que realizaram voos para o aeroporto de Faro em 2023

Companhia Aérea	País	Descrição	Modelo de negócio predominante
Air Atlanta Icelandic	Islândia	Companhia aérea <i>charter</i> fundada em 1986, sendo especializada igualmente em <i>leasing</i> de aviões (<i>wet lease</i>).	<i>Charter</i>
Air Nostrum	Espanha	Companhia regional espanhola, fundada em 1994, e operando como como Iberia Regional para apoio à rede internacional da Iberia. É membro afiliado da aliança Oneworld.	Regional
Austrian Airlines	Áustria	Fundada em 1957 pela fusão da Air Austria e da Austria Airways (Österreichische Luftverkehrs AG, 1923) é atualmente parte integrante do Grupo Lufthansa e da Star Alliance.	Tradicional
Corse Air	França	Fundada em 1981 (atualmente conhecida como Corsair), sendo parte integrante do Grupo TUI e operando como TUI Fly. Foi vendida em 2019 a um grupo alemão e opera principalmente destinos de longo curso realizando, igualmente, operações <i>charters</i> .	Tradicional (turismo) e <i>charter</i>
euroAtlantic Airways	Portugal	Companhia aérea <i>charter</i> criada em 1993, atuando igualmente no <i>leasing</i> de aviões (<i>ACMI</i> e <i>wet lease</i>). Possui operações regulares para África (Guiné-Bissau), sendo a sua maior atividade em negócios <i>charter</i> .	<i>Charter</i>
Finnair	Finlândia	Criada em 1923 faz parte da aliança Oneworld. No entanto, para muitos dos destinos de natureza turística os voos são operados para os operadores turísticos em operações <i>charter</i> .	Tradicional
Icelandair	Islândia	A companhia aérea islandesa remonta a 1937 (sob a designação Flugfélag Akureyrar), sendo que o atual nome decorre da fusão, em 1979, entre a Flugfélag Íslands (nova designação em 1940) e a Loftleiðir. A empresa opera um modelo tradicional, mas com muita da sua frota disponibilizada para acordos <i>charters</i> com operadores turísticos.	Tradicional
Sata International	Portugal	Criada em 1998 (anteriormente denominada de Oceanair), realiza operações regulares e voos <i>charters</i> para operadores turísticos. <i>Rebranded</i> para Azores Airlines.	Tradicional

A maioria das companhias aéreas são tradicionais, com algumas delas, enquanto *charters*, a subsistirem no mercado (como é o caso da companhia aérea portuguesa euroAtlantic). Não existe qualquer companhia aérea de baixo custo até porque, em 2003, muitas delas davam os primeiros passos no mercado ou tendo surgido após essa data.

Como se verifica, pela análise e resultados apurados, o mercado sofreu grandes alterações ao longo deste período de análise com a entrada das *low cost* em detrimento das companhias aéreas *charter*, que são agora residuais no Algarve. As companhias tradicionais vão mantendo algumas operações no mercado, operando dos principais mercados europeus, mas em número mais contido que as companhias aéreas de baixo custo.

5. Conclusão

A presente investigação visou avaliar as diferenças existentes no mercado aéreo de/para o Algarve e em particular no aeroporto de Faro num intervalo temporal de 20 anos. O mote dado pela Ryanair ao comemorar e celebrar 20 anos de operações em Faro (*Ryanair celebrates 20 years of operations in Faro*) permitiu coligir e trabalhar informação relevante que permitiu dar resposta às reflexões de partida, ou seja, que alterações seriam expectáveis ao nível dos principais modelos de negócio e dos mercados emissores e aeroportos operados para o Algarve?

As questões de investigação inicialmente formuladas tiveram resposta e enquadramento ao longo da análise efetuada. Se é certo que os dados publicados pela ANAC já evidenciavam alterações no comportamento dos modelos de negócio ao longo do tempo, a exploração de dados operacionais dos voos operados de/para Faro por país/destino/companhia aérea, permitiram validar e dar mais robustez à informação coligida pelo regulador.

A diferença evidente entre os diferentes modelos de negócio permitiram enquadrar e avaliar as companhias que operam no mercado, as que se mantiveram no mercado, as novas companhias entradas no mercado e, não menos relevante, aquelas que abandonaram o mercado, seja por motivos operacionais, económicos ou outros, seja por alteração e/ou redenominação de marca, enquanto nova realidade para o mercado do transporte aéreo de passageiros. Da análise predominam os modelos de baixo custo ou tradicionais, mas com manutenção de algumas companhias aéreas não regulares, indo ao encontro da caracterização dos vários autores, incluindo a ICAO (2018) quanto aos modelos de negócio prevalecentes.

Se é certo que os modelos mais tradicionais apostam num modelo de operação *hub and spoke*, transportando passageiros tradicionalmente de voos de longo curso e fazendo a sua distribuição, na passagem pelo aeroporto selecionado pela companhia aérea (*hub*), pelos seus voos de médio curso, muita da operação europeia para Faro é ponto a ponto, modelo adotado preferencialmente pelas companhias aéreas de baixo custo. A maior dificuldade na diferenciação dos modelos de negócio que se confundem e misturam levou a uma hibridização do mercado, com algumas companhias aéreas mais identificadas com esse modelo, como enumerado por Corbo (2017), Stoenescu e Gheorghe (2017) ou Tomová e Kirschnerová (2015).

Os resultados apurados mostram alterações profundas nos modelos de negócio ao longo destes 20 anos em Faro mas também em todos os mercados internacionais, em especial nos mercados europeus. O estudo da IATA (s.d.) intitulado "*One Size does not Fit All: A Study of how Airline Business Models have evolved to meet Demand in Europe*", mesmo se aplicado aos impactos pré e pós-COVID, é demonstrativo das alterações havidas nos modelos de negócio ao longo dos vários anos (tal como os dados estatísticos demonstram). Também o Eurocontrol (2022) deixa claro, no seu estudo sobre a importância e aumento dos voos das LCCs na Europa (o título "*Data Snapshot (...) on the rise of Low Cost Carriers in Europe*" é elucidativo dessa evolução e, como reafirmado anteriormente, o aumento da presença deste modelo de negócio foi feito à custa dos modelos instalados).

Se em 2003 as companhias aéreas de baixo custo davam os primeiros passos de afirmação no mercado nacional, em especial no destino turístico do Algarve, em 2023 a maioria dos voos são operados neste modelo de negócio. Muitas das companhias aéreas que operavam em 2003 saíram do mercado, com forte consolidação deste nas principais LCCs, levando a uma redução das companhias aéreas a operar em 2023 (31 quando eram 72 há 20 anos). Apesar da redução do número de companhias aéreas a operar, assitiu-se a um aumento de destinos em 2023.

Numa análise ao Boletim Estatístico Trimestral da ANAC (referente ao trimestre de Abril a Junho de 2023), como já mencionado anteriormente, a quota de mercado de passageiros transportados nas companhias aéreas de baixo custo é liderada pela Ryanair (37%), seguindo-se-lhe a easyJet (18%), Jet 2 (11%) e Transavia (6%). As seis principais operadoras para o Algarve (a easyJet inclui a easyJet Europe, assim como a Transavia inclui a Transavia France) são companhias aéreas de baixo custo com uma quota de mercado global de 75%. A TAP é a primeira companhia aérea tradicional – nos voos entre Lisboa e Faro que servem para alimentar o seu *hub* europeu e intercontinental – com uma quota de 2% (ANAC, 2023b), com idêntica quota atribuída à Lufthansa.

Esse sentimento é aliás traduzido, pelo próprio Presidente da Associação dos Hotéis e Empreendimentos Turísticos do Algarve (AHETA), em entrevista à Rádio Observador, em 25 de agosto de 2023, ao afirmar, de forma categórica, que “a TAP não existe para o Algarve” e que “a companhia de bandeira no Algarve chama-se Ryanair (...) e que está ao serviço do Algarve”.

A presente investigação apresenta algumas limitações. Seria interessante perceber o número dos voos que cada companhia aérea disponibiliza para cada um dos aeroportos, assim como, o tipo de avião utilizado. Essa informação ajudaria a avaliar a oferta de lugares de cada companhia e de/para cada destino. No entanto, a inexistência dessa informação para 2003 inviabiliza o seu apuramento e comparabilidade em ambos os momentos de avaliação.

Este tipo de investigação poderá igualmente ser alargado a outros contextos em outros aeroportos nacionais, desde que se possuam dados históricos para o efeito. A Ryanair iniciou os seus voos para o aeroporto do Porto em janeiro de 2005, assim como, a easyjet o fez para Lisboa em outubro nesse mesmo ano (a par da Transavia que alterou o seu modelo para *low cost* nesse ano). Esta situação permitirá avaliar, mais uma vez, as alterações decorrentes dos modelos de negócio e dos destinos/aeroportos a operar, sendo que Lisboa e Porto estão mais expostos a tráfego de negócios e a uma menor sazonalidade.

Uma análise comparativa, incluindo igualmente o aeroporto de Faro, ajudaria a perceber melhor o contexto operacional, assim como, quais os principais mercados e sua estabilidade temporal, quais as novas apostas e que companhias operam, dando um contributo importante para uma melhor definição estratégica e tática na promoção turística dos destinos e na captação de novos voos e novos mercados.

Referências bibliográficas

- Abrantes, J. (2012). *Turismo e transportes: estudo de frota de uma companhia aérea*. Relatório Profissional para a obtenção do Título de Especialista em Turismo e Lazer. Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, Estoril.
- Abrantes, J. (2014). A importância das companhias aéreas de baixo custo no desenvolvimento do turismo nas cidades de Lisboa e Porto. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 21-22(4), 393-407. <https://doi.org/10.34624/rtd.v4i21/22.12399>

- Abrantes, J. (2016). *O contributo das companhias aéreas de baixo custo para o desenvolvimento dos hostels nas cidades de Lisboa e Porto*, [Universidade de Lisboa, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Lisboa, Portugal]
- Abrantes, J., Silva, J., & Costa, N. (2017). A importância das companhias aéreas de baixo custo para a hotelaria nas cidades de Lisboa e Porto. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 27/28(1), 2085-2094. <https://doi.org/10.34624/rtd.v1i27/28.10447>
- Almeida, C., & Costa, C. (2012). A operação das companhias aéreas de baixo custo na Europa. O caso da Ryanair. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 17/18, 387-402. <https://doi.org/10.34624/rtd.v1i17/18.12863>
- Almeida, C., Costa, V., & Abrantes, J. (2020). Airline Business Models and Tourism Sector. In L. Carvalho, L. Calisto, & N. Gustavo (Eds.), *Strategic Business Models to Support Demand, Supply, and Destination Management in the Tourism and Hospitality Industry* (pp. 216-239). IGI Global. <https://doi.org/10.4018/978-1-5225-9936-4.ch012>
- Almeida, C., Ferreira, A. M., & Costa, C. (2008). A importância das companhias aéreas de baixo custo no desenvolvimento de segmentos de mercado turístico: O caso do turismo residencial no Algarve. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 19, 7-21.
- ANA (2023). *Aeroporto de Faro apresenta verão 2023*. ANA – Aeroportos de Portugal. <https://www.ana.pt/pt/institucional/imprensa/2023/02/28/aeroporto-de-faro-apresenta-verao-2023>
- ANAC (2023a). *Boletim Estatístico Trimestral nº 58*. Autoridade Nacional de Aviação Civil. https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/BET/BET_2Trim23.pdf
- ANAC (2023b). *Boletim Estatístico Trimestral nº 56*. Autoridade Nacional de Aviação Civil. https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/BET/BET_56_4TRIM_22.pdf
- ANAC (2023c). *Newsletters de tráfego*. Autoridade Nacional de Aviação Civil. <https://www.anac.pt/vPT/Generico/PublicacoesINAC/newslettersdetrafego/Paginas/NewslettersdeTrafego.aspx>
- Bakir, M., Akan, S., & Atalik, O. (2020). An evaluation for Long-Haul Low-Cost Carriers sing User-Generated Content: The impact of perceived service quality on Value for Money. In C. Ramos, C. R. Almeida, & P. O. Fernandes (Eds.), *Handbook of Research on Social Media Applications for the Tourism and Hospitality Sector* (pp. 231-251). IGI Global. DOI: 10.4018/978-1-7998-1947-9.ch014
- Barrett, S. (1997). The implications of the Ireland-UK airline deregulation for an EU internal market. *Journal of Air Transport Management*, 3(2), 67 - 73. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(97\)00003-3](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(97)00003-3)
- Bitzan, J., & Peoples, J. (2016). A comparative analysis of cost change for low-cost, full-service, and other carriers in the US airline industry. *Research in Transportation Economics*, 56, 25–41. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.07.003>
- Bukhari, S. (2011). *What is Comparative Study?*. SSRN. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1962328>
- Button, K. (2001). Deregulation and liberalisation of European air transport markets. *Innovation (Abingdon)*, 14(3), 255–275. doi:10.1080/13511610120102619
- Caballero, A., Losada, A., & Marrana, J. (2006). *O Sistema Aeroportuário do Eixo Atlântico*. Vigo, Espanha: Biblioteca dos Estudos Estratégicos, Eixo Atlântico.

- Camilleri, M. (2018). *Travel Marketing, Tourism Economics and the Airline Product*. Cham, Switzerland: Springer International.
- CAPA (2015). *LCC Capacity Share (%) of total seats: 2003-2014*. Centre for Aviation. <http://centreforaviation.com/profiles/hot-issues/low-cost-carriers-lccs#lcc>
- CAPA (2020). *Aviation 2020 to 2030. A COVID reality check for airlines*. Centre for Aviation. <https://centreforaviation.com/analysis/reports/aviation-2020-to-2030-a-covid-reality-check-for-airlines-545006>
- CAPA (2022). *Europe aviation: LCCs consolidate market share gains in the recovery*. Centre for Aviation. <https://centreforaviation.com/analysis/reports/europe-aviation-lccs-consolidate-market-share-gains-in-the-recovery-618049>
- Chesbrough, H., & Rosenbloom, R.S. (2002). The role of the business model in capturing value from innovation: evidence from Xerox Corporation's spin-off companies. *Industrial and Corporate Change*, 11(3), 529–555.
- Corbo, L. (2017). In search of business model configurations that work: Lessons from the hybridization of Air Berlin and JetBlue. *Journal of Air Transport Management*, 64(B), 139-150. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.09.010>
- easyJet (s.d). *The world at your fingertips*. easyJet.com. <https://worldwide.easyjet.com/>
- Eurocontrol (2022). *Data Snapshot #34 on the rise of Low Cost Carriers in Europe*. <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-34-rise-low-cost-carriers-europe>
- Flight. (1998). Routes. *Flight International*, Vol. 153, 4630, 16.
- Francis, G., Fidato, A., & Humphreys, I. (2003). Airport–airline interaction: The impact of low-cost carriers on two European airports. *Journal of Air Transport Management*, 9(4), 206–273. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(03\)00004-8](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(03)00004-8)
- Helgstrand A. (1976). *Charters – Yesterday, Today & Tomorrow*. Brussels, Belgium: n.d..
- IATA (s.d.). *One Size does not Fit All: A Study of how Airline Business Models have evolved to meet Demand in Europe*. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/one-size-does-not-fit-all---airline-business-models/>
- ICAO. (2018). *Manual on the regulation of International Air Transport* (3rd edition). Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization.
- ICAO (2023). *Presentation of 2021 Air Transport Statistical Results*. ICAO. https://www.icao.int/annual-report-2021/Documents/20230320_Final_Table_en.pdf
- INAC. (2012). *Impacto das Transportadoras de Baixo Custo no Transporte Aéreo Nacional*. Lisboa: Instituto Nacional de Aviação Civil.
- Indeed (2021). *What Is Comparative Analysis and How Is It Used?*. Indeed. <https://www.indeed.com/career-advice/career-development/comparative-analysis>
- Jean, D., & Lohmann, G. (2016). Revisiting the airline business model spectrum: The influence of post global financial crisis and airline mergers in the US (2011–2013). *Research in Transportation Business & Management*, 21, 76–83. doi:10.1016/j.rtbm.2016.06.002
- Karanki, F. (2023). The impact of airline business models on excess capacity. *Managerial and Decision Economics*, 44(6), 3556-3571. DOI: 10.1002/mde.3895

- Lange, A., & Bier, T. (2019). Airline business models and their network structures. *Logistics Research*, 12(6), 1-14. https://doi.org/10.23773/2019_6
- Lawton, T., & Solomko, S. (2005). When being the lowest cost is not enough: Building a successful lowfare airline business model in Asia. *Journal of Air Transport Management*, 11(6), 355–362. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.03.001>
- Leedy, P.D., & Ormrod, J. E. (2021). *Practical Research: Planning and Design* (12th edition). Essex, United Kingdom: Pearson Education Limited.
- Leitão, S. (2010). *Ryanair inaugura base em Faro dia 25*. Publituris. <https://www.publituris.pt/2010/03/08/ryanair-inaugura-base-em-faro-dia-25>
- Lewis, I., & Pamela, M. (1987). *So You Want to do Research: A Guide for Teachers on How to Formulate Research Questions*. Edinburgh, United Kingdom: The Scottish Council for Research in Education.
- Lusa (2008). *Ryanair inicia a 29 de outubro nova rota entre Faro e Glasgow*. RTP. https://www.rtp.pt/noticias/mundo/ryanair-inicia-a-29-de-outubro-nova-rota-entre-faro-e-glasgow_n148069
- Magdalina, A., & Bouzaima, M. (2021). An empirical investigation of European airline business models: Classification and hybridization. *Journal of Air Transport Management*, 93, 102059. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102059>
- Majerová, V., & Jirásek, M. (2023). Flying high on low cost: Success in the low-cost airline industry. *PLoS ONE*, 18(12): e0294638. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0294638>
- Mason, K. (2023). Europe’s Air Travel Revolution. *Air Transport World*, 60(5), 48-50.
- Massukado, M. S. (2008). Análise comparativa de estratégias qualitativas de investigação: possibilidades para a pesquisa em turismo. *Turismo & Sociedade*, 1(1), 9-27.
- Maung, Y.S.Y., Douglas, I., & Tang, D. (2022). Identifying the drivers of profitable airline growth. *Transport Policy*, 115, 275–285. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.11.007>
- Morlotti, C., Birolini, S., Cattaneo, M., & Redondi, R. (2020). Introducing connecting flights in LCCs’ business model: Ryanair’s network strategy. *Journal of Air Transport Management*, 87, 101849. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101849>
- Mrázová, M., & Kazda, A. (2021). The direction of airlines business models – up or down? (Post Covid-19 crisis – case study). *Incas Bulletin*, 13(1), 263-274. <https://doi.org/10.13111/2066-8201.2021.13.1.27>
- Osterwalder, A., & Pigneur, Y. (2010). *Business Models Generation*. Hoboken, NJ, U.S.A.: John Wiley and Sons.
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative research and evaluation methods* (3rd edition). Thousand Oaks, California, USA: Sage Publications, Inc..
- Pels, E. (2021). Optimality of the hub-spoke system: a review of the literature, and directions for future research. *Transport Policy*, 104, A1–A10. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.08.002>
- Pereira, C. (2017). *O impacto das companhias low cost na Área Metropolitana do Porto: Sazonalidade*, [Faculdade de Economia da Faculdade do Porto, Porto]
- Pickvance, C. G. (2001). Four varieties of comparative analysis. *Journal of Housing and the Built Environment*, 16(1), 7-28.

- Pordata (2022). *Tráfego de passageiros nos principais aeroportos: Lisboa, Porto e Faro*. Pordata. <https://www.pordata.pt/portugal/trafego+de+passageiros+nos+principais+aeroportos+lisboa+porto+e+faro-3248>
- Ryanair (2023). *Ryanair celebrates 20 Years of operations in Faro with biggest ever schedule for Summer '23*. Ryanair. <https://corporate.ryanair.com/news/ryanair-celebrates-20-years-of-operations-in-faro-with-biggest-ever-schedule-for-summer-23/>
- Seddon, P., & Lewis, G. (2003). Strategy and Business Models: What's the difference?. In *Proceedings of the 7th Pacific Asia Conference on Information System*, Adelaide, Australia, 10-13 July (pp. 236-248).
- Sengur, Y., & Sengur, F.K. (2017). Airlines define their business models: a content analysis. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 6(2), 141-154.
- Spherical Insights (2024). *Global Low Cost Carrier Market*. Spherical Insights. <https://www.sphericalinsights.com/reports/low-cost-carrier-market>
- Statista (2021). *Low cost carriers' worldwide market share from 2007 to 2020*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/586677/global-low-cost-carrier-market-capacity-share/>
- Statista (2022). *Monthly market share of low-cost carriers in Europe from January 2019 to September 2022*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/1350523/low-cost-carrier-market-share-europe-monthly/>
- Stoianescu, C., & Gheorghe, C. (2017). "Hybrid" airlines – Generating value between low-cost and traditional. *Proceedings of the International Conference on Business Excellence*, 577-587. <https://doi.org/10.1515/picbe-2017-0062>
- Tomová, A., & Kirschnerová, I. (2015). Network strategies of European low cost and hybrid(ized) airlines: Is Ryanair unique? *Ekonomiczne problemy usług*, 890, 120-137.
- Tucker, R. (2001). Strategy Innovation takes Imagination. *Journal of Business Strategy*, 22(3), 23-27. <http://dx.doi.org/10.1108/eb040168>
- Viegas, D. (2015). *Aeroporto de Faro foi inaugurado há 50 anos*. Jornal do Algarve. <https://jornaldoalgarve.pt/aeroporto-de-faro-foi-inaugurado-ha-50-anos-2/>
- Whyte, R., & Lohmann, G. (2016). Airline business models. In L. Budd, & S. Ison (Eds.), *Air Transport Management: An international perspective* (pp. 107–121). New York, U.S.A.: Routledge.