

# A importância das companhias aéreas de baixo custo para a hotelaria nas cidades de Lisboa e Porto

## The importance of low cost carriers for hotels in Lisbon and Porto cities

JORGE ABRANTES \* [jorge.abrantes@eshte.pt]

JOSÉ SILVA \*\* [sancho.silva@eshte.pt]

NUNO COSTA \*\*\* [nunocosta@campus.ul.pt]

**Resumo** | As companhias aéreas de baixo custo são hoje uma realidade incontornável no paradigma da aviação e do turismo, operando nos principais aeroportos nacionais. O seu modelo de negócio está, por norma, muito associado à variável preço, ou seja, a preços baixos, pelo que, o objetivo principal da investigação será perceber qual a importância das companhias aéreas de baixo custo na taxa de ocupação das diferentes categorias de hotéis nas cidades de Lisboa e Porto. Os resultados apurados mostram que à medida que se vai baixando na categoria dos hotéis, maior é a importância das companhias aéreas de baixo custo na ocupação das unidades. Essa situação é mais premente e notória no mercado do Porto cujo mercado se mostra mais dependente deste modelo de negócio aéreo. No entanto, a potencial saída do mercado das companhias aéreas de baixo custo é sinalizado por todas as categorias hoteleiras com o reconhecimento generalizado de uma grande perda de turistas e impactos no volume de vendas e ocupação das unidades hoteleiras.

**Palavras-chave** | Alojamento, companhias aéreas de baixo custo, hotelaria, taxa de ocupação por quarto

**Abstract** | Low-cost airlines are today an unavoidable reality in aviation and tourism paradigm, operating in major Portuguese airports. Its business model is, normally, correlated with the variable price, in other words, to low prices, so the main objective of this investigation is to understand the importance of low cost carriers in the occupancy rate in the different categories of hotels, in the cities of Lisbon and Porto. The results show that as it is lowering the category of hotels, the greater the importance of the low cost carriers in the occupation of the units. This situation is more acute and notorious in Porto market, whose market shows more dependent on this air business model. However, the potential exit from the market of low cost carriers is pointed out for all hotel categories with the widespread

\* **Doutorado** em Turismo pela Universidade de Lisboa – Instituto de Geografia e Ordenamento do Território. **Professor-Adjunto** na Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril.

\*\* **Doutorado em Turismo** pela Universidade de Aveiro. **Vice-Presidente** e **Professor-Adjunto** da Escola Superior de Hotelaria e Turismo

\*\*\* **Doutorado** em Geografia Humana pela Universidade de Lisboa. **Professor** auxiliar do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território-Universidade de Lisboa e investigador do Centro de Estudo Geográficos do IGOT-UL

recognition of a great loss of tourists and impacts on the volume of sales and occupancy of hotels.

**Keywords** | Accommodation, hotels, low cost carriers, room occupancy rate

## 1. Introdução

As viagens em companhias aéreas de baixo custo tornaram-se o principal meio de viajar na Europa (Dobruszkes, 2013), cujo desenvolvimento, de acordo com Forsyth, King e Rodolfo (2006), levou à criação de nova procura, em novos segmentos de mercado, que não eram servidos convenientemente pelas companhias aéreas tradicionais instaladas (também designadas de *full service carriers*).

Valls (2008) advoga que foi a alteração da conceção dos consumidores sobre a variável preço, que deixou de ser um mero atributo do produto, para se tornar na variável fundamental à tomada de decisão na compra, que ajudou a impulsionar a sensibilidade ao preço por parte dos clientes.

Se é certo que existe uma forte relação entre companhias aéreas de baixo custo e *hostels* (ou, em alternativa, alojamento de categoria mais económica), como investigado por Abrantes (2013, 2016), Martinez-Garcia e Royo-Vela (2010), O'Connell e Williams (2005) e Saraiva (2013), pretende-se verificar se as companhias aéreas de baixo custo são igualmente importantes para a hotelaria e, dependendo da categoria de cada uma das unidades, se existem diferenças significativas na ocupação dos hotéis com origem nestas companhias aéreas.

Do mesmo modo, pretende-se igualmente avaliar qual a sensibilidade do mercado perante uma potencial saída das companhias aéreas de baixo custo, permitindo perceber o grau de envolvimento destas e de dependência do mercado à sua existência.

## 2. Contextualização teórica

Embora a procura e oferta low cost se tenha generalizado transversalmente a todo o tipo de produtos (Valls, 2013), foram as companhias aéreas de baixo custo que, começando a oferecer estruturas simplificadas de preço (*no-frills prices*), assentes num serviço básico e barato, à custa da redução de custos em todas as áreas, levaram a essa generalização do conceito.

Esta situação levou a que, face ao sucesso na sua aplicação ao modelo de negócio aéreo, a filosofia *low cost* fosse adotada por outros setores de atividade, não só ligados aos serviços (banca, seguros, telecomunicações, consultoria, serviços de saúde, etc.) como também à indústria e à logística.

Apesar do modo de operação ser idêntico, enquanto companhias aéreas assentes na regularidade e na sujeição a horários pré-estabelecidos, são notórias as diferenças no modelo de negócio das companhias aéreas ditas "tradicionais" (*full service carriers*) e das companhias aéreas de baixo custo (*low cost carriers*).

Mas, como menciona Dobruszkes (2013), assim como Fageda, Suau-Sanchez e Mason (2015), o negócio das companhias aéreas de baixo custo não é um modelo único monolítico. De acordo com Valls (2013), as primeiras companhias aéreas de baixo custo tinham sete fatores de sucesso em comum: redução de custos ao longo da cadeia de valor; *outsourcing* de todas as funções fora do seu "core business"; estabelecimento de políticas de *pricing* dinâmicas, assente em ferramentas de *yield management*; uso exclusivo da *internet* como canal de vendas; promoção massiva de preços mais baixos (convencendo o consumidor que todos os

preços das companhias aéreas de baixo custo eram baixos ou promocionais); alianças com os destinos, visando a sua promoção como meio de captação de apoios à operação; e, voos ponto-a-ponto.

A evolução deste modelo de negócio levou a que Almeida e Costa (2012) resumissem, de uma forma bastante completa, os principais fatores que caracterizam atualmente o modelo das companhias aéreas de baixo custo, ao nível do produto, do serviço, das operações, da estratégia e da distribuição.

No entanto, Schlumberger e Weisskopf (2014, pp. xvii-xviii), mesmo colocando a tónica nas vantagens de custo, traduzindo-se em poupanças para o público em geral, através de tarifas mais favoráveis, reconhecem que *“there is no one particular LCC model or a single driving element responsible for its competitive advantage”*.

Assiste-se, contudo, a grandes alterações no transporte aéreo mundial, com as companhias aéreas de baixo custo a adotarem estratégias de negócio levadas a cabo, até há pouco tempo, apenas pelas companhias aéreas tradicionais. Como mencionado pela Sabre (2011), como as dinâmicas da indústria mudaram, também as estratégias de negócio das companhias aéreas de baixo custo mudaram, levando-as a evoluir, com a aposta em negócios de longo curso (*long haul low cost*), na disponibilização dos seus voos aos agentes de viagens, através dos *Global Distribution Systems* (GDS) e no serviço ao cliente, entre outras alterações de maior impacto. O resultado desta estratégia levou ao aparecimento de modelos de negócio híbridos, que combinam as poupanças das companhias aéreas de baixo custo com o serviço, flexibilidade e rede de exploração de uma companhia aérea tradicional (Sabre, 2011; Stimac, Damir & Vidovic, 2012).

Para Stimac et al. (2012), as companhias aéreas de baixo custo juntaram ao seu modelo de

negócio original, a reserva de lugares, *catering* gratuito, sistemas de entretenimento a bordo, programas de fidelização, voos em transferência, *check-in* do passageiro até ao destino final, sistemas com diferenciação de tarifas e venda de bilhetes através dos agentes de viagens<sup>1</sup>, enquanto as companhias aéreas tradicionais juntaram ao seu modelo de negócio um aumento da flexibilidade nas tarifas aéreas, redução do volume de *catering*, redução dos tempos de rotação do avião para menos de 30 minutos, utilização agressiva de políticas de *marketing*, venda direta de bilhetes e rotas múltiplas com base em segmentos “ponto-a-ponto”.

Para Vidovic, Stimac e Damir (2013) este modelo de negócio será, já hoje, o mais representativo do mercado das companhias aéreas, sendo que, Vilarasau (2014) considera que, enquanto as companhias aéreas de baixo custo estão a agregar características (e valor) ao produto, as companhias aéreas tradicionais estão a desagregar os seus serviços de modo a reduzirem os seus custos e o seus preços.

Fruto desta evolução nos modelos de negócio do transporte aéreo, Canelas e Ramos (2016) advogam a existência de seis tipos de companhias aéreas na Europa com as companhias aéreas híbridas e as companhias aéreas de baixo custo de longo curso (*long haul low cost*) a assumirem um papel cada vez mais relevante.

Alguns investigadores realçam a importância que as companhias aéreas de baixo custo têm tido para o desenvolvimento crescente do turismo de fim-de-semana, ao nível dos *city e short breaks* (Barrett, 2008; Graham & Shaw, 2008; Martinez-Garcia & Raya, 2008), assim como, na expansão de potenciais destinos à medida que novas bases operacionais e novos voos são lançados no mercado.

Também Portugal tem igualmente beneficiado deste movimento expansionista das companhias

<sup>1</sup>A própria Ryanair decidiu abrir as suas vendas aos agentes de viagens (com a utilização dos GDS desde março de 2014), reforçar o seu serviço a clientes, flexibilizar muitas das suas taxas e “atacar” o mercado corporate (Centre for Asia Pacific Aviation [CAPA], 2014). A terceira fase do programa “Always Getting Better”, apresentada em abril de 2016, prevê novas ações na melhoria da experiência do consumidor (Ryanair, 2016).

aéreas de baixo custo. As operações das companhias aéreas de baixo, para Lisboa, iniciaram-se em 1998 (INAC, 2012), mas só em 2012 a *easyJet* criou a primeira base operacional neste aeroporto. Por sua vez, a *Ryanair* apenas começou a voar para Lisboa em novembro de 2013, tendo criado a sua base operacional no ano seguinte. Por seu lado, no aeroporto do Porto, os primeiros voos das companhias aéreas de baixo custo surgiram em 2004, com a *Air Berlin*, mas foi a partir de 2005, com a chegada da *Ryanair*, que se deu o maior impulso ao desenvolvimento deste tipo de tráfego neste aeroporto (Barbot, 2008). A abertura da sua base operacional, em 2009, teve um contributo fundamental para o aumento do turismo na cidade (Campilho, 2014), com a *easyJet* a abrir a sua base operacional, neste aeroporto, apenas em 2015.

Existindo um largo consenso quanto ao contributo dado pelas companhias aéreas de baixo custo para o desenvolvimento do turismo (Almeida, 2011; Bel, 2009; Campilho, 2014; Carballo-Cruz & Costa, 2014; Clavé, Saladié, Cortés-Jimenez, Young A. & Young R, 2015; Graham & Dennis, 2010; Miosic, Susac & Milkovic, 2012; Pulina & Cortés-Jiménez, 2010; Sarilgan, 2016), não existem, contudo, estudos que relacionem estas companhias aéreas e a sua potencial importância para a hotelaria, em geral, e nas suas diferentes categorias, em particular.

Os trabalhos de investigação existentes na relação entre companhias aéreas de baixo e alojamento colocam, quase sempre, a tónica na utilização de meios de alojamento mais económicos, como sejam os *hostels*, estalagens, *bed & breakfast* ou *budget hotels* (Abrantes, 2013; Graham & Dennis, 2010; Martinez-Garcia & Royo-Vela, 2010; O'Connell & Williams, 2005; Saraiva, 2013).

### 3. Metodologia

Estando o foco da investigação sustentado nas dinâmicas de transporte aéreo (no âmbito das Companhias aéreas de baixo custo) e do turismo (na sua vertente de alojamento hoteleiro), circunscrito às cidades de Lisboa e Porto, o objetivo principal passa pela relação direta entre estas duas realidades (companhias aéreas de baixo custo e hotéis), visando:

- a) O aumento da importância das companhias aéreas de baixo custo no contexto da aviação comercial regular;
- b) O aumento da sua importância para as cidades de Lisboa e Porto, em particular a partir da abertura das novas bases operacionais da *Ryanair* e da *easyJet*;
- c) O aumento do turismo para estas cidades, eventualmente fruto do desenvolvimento dessas companhias aéreas de baixo custo para as cidades de Lisboa e Porto,

Foi elaborado um inquérito junto dos estabelecimentos hoteleiros nestas cidades, aplicado à população-alvo identificada a partir dos registos dos estabelecimentos hoteleiros junto do Turismo de Portugal. Contrastou-se igualmente essa informação com outras fontes de informação – *Publitoris Travel Hotel Guide, Portugal Hotel & Travel Guide, Visit Porto* ou Associação de Turismo de Lisboa (ATL) – para uma melhor validação da informação quanto às unidades existentes. A amostragem foi estratificada através da categoria das diferentes unidades hoteleiras (hotéis de 5 a 1 estrela). O período de envio do questionário focou-se maioritariamente em setembro/outubro de 2013.

Os inquéritos foram distribuídos por e-mail com o link à plataforma [www.freeonlinesurveys.com](http://www.freeonlinesurveys.com), com uma representatividade de respostas bastante mais numerosa nas unidades de categorias superiores (71,7% de respostas na cidade de Lisboa,

tendo sido de 60,1% no Porto).

O Quadro 1 abaixo espelha os resultados apurados, privilegiando-se, a representatividade pelo número de camas. A amostra não deixa de espelhar uma elevada representatividade, em função do número de camas abrangidas, com uma melhor

taxa de resposta na cidade de Lisboa.

A informação relativa às categorias mais baixas (2 e 1 estrela) foi agregada, de modo a manter a confidencialidade da informação (devido ao diminuto número de hotéis de 1 estrela).

Quadro 1 | Taxa de resposta (ponderada) da hotelaria nas cidades de Lisboa e Porto

Cidade	Categoria	Oferta		Respostas (Ponderadas)		Taxa de Resposta (%)		Peso (%)			
		Unidades	Camas	Unidades	Camas	Unidades	Camas	Unidades (Oferta)	Camas (Oferta)	Unidades (Respostas)	Camas Ponderadas (Respostas)
Lisboa	5 estrelas	21	3.997	16	3.019	76,2	75,5	14,9	24,3	16,5	25,6
	4 estrelas	64	8.243	49	5.892	76,6	71,5	45,4	50,1	50,5	49,9
	3 estrelas	36	3.140	23	2.243	63,9	71,4	25,5	19,1	23,7	19,0
	2/1 estrelas	20	1.074	9	646	45,0	60,1	14,2	6,5	9,3	5,5
	<b>Total</b>	<b>141</b>	<b>16.454</b>	<b>97</b>	<b>11.800</b>	<b>68,8</b>	<b>71,7</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Porto	5 estrelas	6	1.205	3	749	50,0	62,2	9,2	23,6	9,1	24,4
	4 estrelas	15	1.696	8	1.007	53,3	59,4	23,1	33,2	24,2	32,8
	3 estrelas	18	1.302	10	742	55,6	57,0	27,7	25,5	30,3	24,2
	2/1 estrelas	26	912	12	574	46,2	62,9	40,0	17,8	36,4	18,7
	<b>Total</b>	<b>65</b>	<b>5.115</b>	<b>33</b>	<b>3.072</b>	<b>50,8</b>	<b>60,1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaboração própria

Houve necessidade de ponderar a amostra, de modo a evitar fenómenos de enviesamento e que se traduziram pela retirada de questionários nas categorias superiores. Se no caso de Lisboa bastou retirar um questionário de um hotel de 5 estrelas e outro de 4 estrelas, no Porto foi-se obrigado a retirar dois questionários de hotéis de 5 estrelas e igual número em hotéis de 4 estrelas.

#### 4. Resultados

Os dados apurados quanto à percentagem de dormidas com proveniência nas companhias aéreas de baixo custo, como espelhado no Quadro 2, permite constatar, antes de mais, que a maioria dos estabelecimentos hoteleiros não sabe qual o

contributo dado pelas companhias aéreas de baixo custo para as dormidas na sua unidade, sendo essa realidade mais premente no mercado de Lisboa (38,1%). Considera-se, no entanto, que mais do que não saber, se trata de não querer responder.

Os dados apurados reforçam a importância das companhias aéreas de baixo custo para a hotelaria do Porto onde 21,2% das unidades têm mais de 50% da sua ocupação com origem nas companhias aéreas de baixo custo (valor esse bastante diminuto na cidade de Lisboa – 2,1%).

A maioria das unidades, em ambas as cidades e independentemente da sua classificação, encontram-se no intervalo entre os 21-35% (18,2% no Porto e 17,5% em Lisboa), acompanhadas de perto pelo intervalo inferior (entre os 11-20%).

**Quadro 2** | Dormidas na unidade hoteleira com proveniência nas companhias aéreas de baixo custo (%)

<b>Dormidas com origem nas companhias aéreas de baixo custo (%)</b>	<b>Lisboa</b>	<b>Porto</b>
Menos de 5	2,1	9,1
6-10	14,4	9,1
11-20	16,5	15,1
21-35	17,5	18,2
36-50	7,2	9,1
51-75	2,1	15,1
Mais de 75	-	6,1
Sem contributo	2,1	-
Não sabe	38,1	18,2
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaboração própria

Os resultados por categoria hoteleira, como apurado no Quadro 3, mostram que à medida que se vai baixando na categoria das unidades maior vai sendo a importância das companhias aéreas de baixo custo na geração de negócio. É no Porto que a taxa de ocupação por quarto é mais evidente, com um terço das unidades de 1 e 2 estrelas entre os 51 e 75% de taxa de ocupação sendo que, nesta cidade, existem unidades onde as companhias aéreas de baixo custo contribuem com mais de 75% da sua ocupação por quarto (8,3%).

Não deixa de ser igualmente relevante o papel

que as companhias aéreas de baixo custo desempenham na taxa de ocupação por quarto dos hotéis de 4 e 3 estrelas, representando maioritariamente níveis de ocupação entre os 21 e os 35% nessas unidades. As unidades de 5 estrelas são aquelas onde esse contributo é menor ou inexistente, como sinalizado por dois hotéis de 5 estrelas da capital e onde 50% das respostas desconhece o impacto dos hóspedes provenientes das companhias aéreas de baixo custo.

**Quadro 3** | Peso na taxa de ocupação por quarto das unidades hoteleiras com proveniência nas companhias aéreas de baixo custo (%)

<b>Dormidas (%)</b>	<b>5 estrelas</b>		<b>4 estrelas</b>		<b>3 estrelas</b>		<b>2/1 estrelas</b>	
	<b>Lisboa</b>	<b>Porto</b>	<b>Lisboa</b>	<b>Porto</b>	<b>Lisboa</b>	<b>Porto</b>	<b>Lisboa</b>	<b>Porto</b>
< 5	12,5	33,3	-	12,5	-	10,0	-	-
6-10	12,5	33,3	14,3	12,5	17,4	-	11,1	8,3
11-20	6,3	33,3	16,3	12,5	26,1	20,0	11,1	8,3
21-35	6,3	-	20,4	12,5	13,0	30,0	33,3	16,7
36-50	-	-	4,1	12,5	17,4	10,0	11,1	8,3
51-75	-	-	2,0	-	4,3	10,0	-	33,3
>75	-	-	-	-	-	10,0	-	8,3
Sem contributo	12,5	-	-	-	-	-	-	-
Não sabe	50,0	-	42,9	37,5	21,7	10,0	33,3	16,7
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaboração própria

Como se verifica, o contributo das companhias aéreas de baixo custo não se cinge apenas aos meios de alojamento mais económicos, sendo igualmente importante para a hotelaria, ao nível das dormidas geradas, contribuindo, assim, para a rentabilização das unidades nas cidades de Lisboa e Porto.

Por outro lado, ao se indagar sobre os im-

pactos decorrentes de uma hipotética saída das companhias aéreas de baixo custo nestas cidades (Quadro 4), existe uma forte convicção que tal situação significaria uma perda importante para o turismo e para a hotelaria, com maior expressão no mercado do Porto, onde essa saída atinge quase 90% das respostas dos hoteleiros (87,9%).

Mesmo assim, apesar de mais de 70% dos in-

quiridos em Lisboa considerar que a potencial saída das companhias aéreas de baixo custo do mercado teria consequências nefastas no mercado turístico e na hotelaria, existe quase 10% dos hoteleiros

(9,1% no Porto e 7,2% em Lisboa), para quem a saída das companhias aéreas de baixo custo significaria um autêntico desastre para o turismo.

Quadro 4 | Saídas das companhias aéreas de baixo custo das cidades de Lisboa e Porto (%)

Saída das companhias aéreas de baixo custo das cidades de Lisboa e Porto (%)	Lisboa	Porto
1. Grande perda de turistas e quebra na hotelaria	70,1	87,9
2. Sem grande impacto, já que outras companhias aéreas tradicionais iriam ocupar esse espaço	13,4	-
3. Um verdadeiro desastre para o turismo nacional e para o turismo da cidade	7,2	9,1
4. Perdas ligeiras porque a importância para a hotelaria é diminuta	5,2	1,0
5. Outras razões	4,1	-
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaboração própria

No caso de Lisboa, fruto do “hub” da TAP Portugal neste aeroporto, existe um número apreciável de hoteleiros que considera que, caso as companhias aéreas de baixo custo abandonassem a cidade, esta se autoregularia com outras companhias aéreas tradicionais a ocupar esse espaço deixado livre por essas companhias aéreas (13,4%). Na cidade do Porto, fruto da maior dependência das companhias aéreas de baixo custo essa hipótese não foi considerada por qualquer das unidades indagadas no inquérito realizado.

Uma análise por categoria de hotel evidencia preocupações generalizadas num cenário de “opting-out” nas cidades pelas companhias aéreas de baixo custo, como evidenciado no Quadro 5, com um terço das unidades de categoria mais baixa, na cidade de Lisboa, a considerar que seria um autêntico desastre para o turismo nacional e para a cidade, com grande perda de turistas e quebras na hotelaria, se tal viesse a concretizar-se.

Quadro 5 | Saída das companhias aéreas de baixo custo das cidades de Lisboa e Porto (%)

Saída das companhias aéreas de baixo custo das cidades de Lisboa e Porto (%)	5 estrelas		4 estrelas		3 estrelas		2/1 estrelas	
	Lisboa	Porto	Lisboa	Porto	Lisboa	Porto	Lisboa	Porto
1. Grande perda de turistas e quebra na hotelaria	68,8	66,7	77,6	100,0	69,6	72,7	33,3	91,7
2. Sem grande impacto, já que outras companhias aéreas tradicionais iriam ocupar esse espaço	18,8	-	10,2	-	17,4	-	11,1	-
3. Um verdadeiro desastre para o turismo nacional e para o turismo da cidade	6,3	-	4,1	-	4,3	27,3	33,3	8,3
4. Perdas ligeiras porque a importância para a hotelaria	-	33,3	4,1	-	8,7	-	11,1	-
5. Outras razões	6,3	-	4,1	-	-	-	11,1	-
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>						

Fonte: Elaboração própria

Apesar de os hotéis de 5 estrelas, como apurado anteriormente, serem aqueles que menos sentem os impactos das companhias aéreas de baixo custo, reconhecem, mesmo assim, a sua importância para o desenvolvimento do turismo nas cidades de Lisboa e Porto. Em termos globais, tal como

em anteriores análises, é evidente a maior preocupação da hotelaria do Porto em casos mais extremos de possíveis saídas das companhias aéreas de baixo custo do mercado.

Deste modo, o contributo das companhias aéreas de baixo custo não é apenas importante para

os modelos de alojamento mais económicos, como já estudado por outros investigadores, sendo-o igualmente relevante para todas as categorias de hotéis, como comprovam os dados apurados para as cidades de Lisboa e Porto.

## 5. Conclusão

As companhias aéreas de baixo custo têm tido, e tudo aponta para que assim continue num futuro próximo, um papel preponderante para a abertura de novos mercados, promoção de novos destinos e, conseqüentemente, desenvolvimento do turismo.

Independentemente do modelo de negócio mais purista ou híbrido, é certo que há muito estas companhias aéreas de baixo custo passaram a fazer parte integrante do transporte aéreo em geral.

A ligação entre este modelo de negócio mais sensível ao preço com modelos de negócio de alojamento de natureza mais económica, já foi cientificamente evidenciada por vários autores, não só ao nível do turismo jovem, quase sempre assente nos *backpackers* e *independent travellers* como, mais recentemente, nos *millennials*.

A presente investigação permitiu, para os casos das cidades de Lisboa e Porto, evidenciar que as companhias aéreas de baixo custo têm igualmente um papel importante na dinamização do negócio na hotelaria tradicional, sendo mais expressivo à medida que a categoria hoteleira vai baixando (e onde a concorrência com os modelos mais económicos de alojamento é maior).

Apesar desta conclusão, está-se ciente que a presente investigação apresenta algumas limitações, pois, seria igualmente importante indagar a procura, ou seja, questionar um leque alargado de turistas alojados nos hotéis e conhecer qual o meio de transporte efetivamente utilizado. Outro ponto importante, de modo a validar a importância que as mesmas podem representar para a hotelaria da cidade, seria perceber se os mesmos teriam visi-

tado a cidade e, como tal, utilizado os hotéis, caso as companhias aéreas de baixo custo não voassem para ambas as cidades.

Mesmo assim, os resultados apurados e que serão um ponto de partida para o estudo destas duas variáveis, não deixam dúvidas quanto à importância das companhias aéreas de baixo custo para estas cidades e, em particular, para Portugal, cuja presença destas companhias aéreas, tem sido crescente ano após ano.

## Referências

- Abrantes, J. (2013). Impacto das companhias aéreas de baixo custo no desenvolvimento dos hostels nas cidades de Lisboa e Porto. *Revista Percurso*, 5 (1), 111-127.
- Abrantes, J. (2016). *O contributo das companhias aéreas de baixo custo para o desenvolvimento dos hostels nas cidades de Lisboa e Porto*. Tese de Doutoramento, Universidade de Lisboa-Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Lisboa.
- Almeida, C. (2011). Low cost airlines, airport and tourism. The case of Faro airport. *51st ERSAs 2011 Annual Conference*, 31 Agosto-2 Setiembre. Barcelona, Espanha.
- Almeida, C., & Costa, C. (2012). A operação das companhias aéreas de baixo custo na Europa. O caso da Ryanair. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 17/18, 387-402.
- Barbot, C. (2008). Estudo de Previsão da Procura de Passageiros e Carga no Aeroporto Francisco Sá Carneiro 2007-2020. Estudo sobre os Modelos de Gestão para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro. *FEP*, 3-29.
- Barrett, S. (2008). The emergence of the Low Cost Carrier Sector. In A. Graham, A. Papatheodorou, & P. Forsyth (Eds.), *Aviation and Tourism: Implications for the Leisure Travel* (pp. 103-118). Surrey, United Kingdom: Ashgate Publishing Limited.
- Bel, G. (2009). How to compete for a place in the world with a hand tied behind your back: The case of air transportation services in Girona. *Tourism Management*, 30, 522-529. DOI: 10.1016/j.tourman.2008.10.005
- Campilho, P. (2014). *O impacto das companhias aéreas Low Cost na dinâmica económica do turismo regional*. Dissertação de mestrado, Faculdade de Economia da Universidade do Porto. Porto.

- Canelas, H., & Ramos, P. (2016). Consolidation in Europe's Airline Industry. *The Boston Consulting Group*. Acedido a 5 de setembro de 2016 em <https://www.bcg.com/perspectives/213065>
- CAPA. (2014, julho 29). Ryanair raises FY2015 profit guidance after strong 1Q. Warm and fuzzy O'Leary may be working. *Centre for Aviation*. Acedido a 10 de setembro de 2016 em <http://centreforaviation.com/analysis/ryanair-raises-fy2015-profit-guidance-after-strong-1q-warm-and-fuzzy-oleary-may-be-working-179902>
- Carballo-Cruz, F., & Costa, V. (2014). Success factors of regional airports: The case of Oporto airport. *Tourism & Management Studies*, 10, (1), 37-45.
- Clavé, S., Saladié, O., Cortés-Jiménez, I., Young, A., & Young, R. (2015). How different are tourists who decide to travel to a mature destination because of the existence of a low-cost carrier route? *Journal of Air Transport Management*, 42, 213-218. doi:10.1016/j.jairtraman.2014.11.001
- Dobruszkes, F. (2013). The geography of European low-cost airline networks: a contemporary analysis. *Journal of Transport Geography*, 28, 75-88. doi:10.1016/j.jtrangeo.2012.10.012
- Fageda, X., Suau-Sanchez, P., & Mason, K. (2015). The evolving low-cost business model: Network implications of fare bundling and connecting flights in Europe. *Journal of Air Transport Management*, 42, 289-296. doi:10.1016/j.jairtraman.2014.12.002
- Forsyth, P., King, J., & Rodolfo, L. (2006). Open Skies in ASEAN. *Journal of Air Transport Management*, 12 (3), 143-152. doi:10.1016/j.jairtraman.2005.11.004
- Graham, A., & Dennis, N. (2010). The impact of low cost airline operations to Malta. *Journal of Air Transport Management*, 16, 127-136. DOI:10.1016/j.jairtraman.2009.07.006
- Graham, B., & Shaw, J. (2008). Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. *Geoforum*, 39, 1439-1451. DOI:10.1016/j.geoforum.2007.12.006
- INAC. (2012). *Impacto das Transportadoras de Baixo Custo no Transporte Aéreo Nacional*. Lisboa: Instituto Nacional de Aviação Civil.
- Martínez-García, E., & Raya, J. (2008). Length of stay for low-cost tourism. *Tourism Management*, 29, 1064-1075. DOI: 10.1016/j.tourman.2008.02.011
- Martinez-Garcia, E. & Royo-Vela, M. (2010). Segmentation of low-cost flights users at secondary airports. *Journal of Air Transport Management*, 16, 234-237. doi:10.1016/j.jairtraman.2010.01.003
- Miosic, B., Susac, V., & Milkovic, T. (2012). Interaction between Low-Cost Airlines and the development of tourist destinations. *2nd Advances in Hospitality and Tourism Marketing & Management Conference, 31st May-3rd June*. Corfu, Greece.
- O'Connell, J., & Williams, G. (2005). Passengers' perceptions of low cost airlines and full service carriers: A study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines. *Journal of Transport Management*, 11, 259-272. doi:10.1016/j.jairtraman.2005.01.007
- Pulina, M., & Cortés-Jiménez, I. (2010). Have Low-Cost Carriers influenced tourism demand and supply? The case of Alghero, Italy. *Tourism Analysis*, 15, 617-635. <http://dx.doi.org/10.3727/108354210X12889831783350>
- Ryanair. (2016). Year 3 "Always Getting Better" Plan. *Ryanair*. Acedido a 10 de setembro de 2016 em <http://corporate.ryanair.com/news/news/160412-year-3-always-getting-better-plan/?market=en>
- Sabre. (2011). The Evolution of the Airline Business Model. *Sabre Airline Solutions*. Acedido a 20 de agosto de 2016 em [http://www.sabreairlinesolutions.com/images/uploads/Hybrid\\_Model\\_Brochure.pdf](http://www.sabreairlinesolutions.com/images/uploads/Hybrid_Model_Brochure.pdf)
- Saraiva, A. (2013). *Hostels independentes: o caso de Lisboa*. Dissertação de mestrado, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, Estoril.
- Sarilgan, A. (2016). Impact of Low Cost Carriers on Turkish Tourism. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 6, (4), 176-188.
- Schlumberger, C., & Weisskopf, N. (2014). *Ready for Takeoff? The Potential for Low-Cost Carriers in Developing Countries*. Washington, DC, U.S.A.: The World Bank.
- Stimac, I., Damir, V., & Vidovic, A. (2012). Effect of Economic Crisis on the changes of low-cost carriers business models. In *Proceedings of the 15th International Conference on Transport Science ICTS 2012, 28th May 2012*. Portoroz, Slovenia.
- Valls, J-F. (2008). *Fenómeno low cost: El impacto en el factor precio*. Barcelona, España: Ediciones Deusto, S.a..
- Valls, J-F. (2013). *Beyond the low cost business: rethinking the business model*. Hampshire, Great Britain: Palgrave Macmillan.

Vidovic, A., Stimac, I., & Damir, V. (2013). Development of Business Models of Low-Cost Airlines. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 3 (1), 69-81. DOI: 10.7708/ijtte.2013.3(1).07

Vilarasau, D. (2014). Los modelos de negocio híbridos invaden las rutas de corto y medio radio. *Hosteltur*, 235, 40-42.