

A importância das **companhias aéreas de baixo custo** no **desenvolvimento do turismo** nas cidades de **Lisboa** e **Porto**

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

Resumo | As companhias aéreas de baixo custo (*Low Cost Carriers*) vieram revolucionar o modelo de negócio da aviação comercial tradicional com importantes contributos para o aumento de voos e de tráfego para os aeroportos selecionados, assim como impactes positivos diretos no desenvolvimento do turismo nessas regiões. A presente investigação visa analisar o comportamento verificado nos aeroportos de Lisboa e Porto, em especial, após a entrada da *Ryanair* (no Porto) e da *EasyJet* (em Lisboa), tentando identificar igualmente o contributo dado para o desenvolvimento do turismo em ambas as cidades. Por outro lado, será igualmente importante perceber se a penetração das companhias aéreas de baixo custo nestas cidades se fez à custa da saída do mercado das companhias já instaladas, ou pelo alargamento das opções a novos destinos não anteriormente operados. Apesar dos resultados apurados evidenciarem uma maior validade para as hipóteses consideradas para o Porto do que para Lisboa, o comportamento para as duas cidades é diferente entre si.

Palavras-chave | Aeroportos, Companhias aéreas de baixo custo, Lisboa, Porto, Turismo.

Abstract | Low Cost Carriers made a revolution in the traditional commercial aviation business model with important contributions to the increase of flights and traffic to selected airports, as well as positive impacts in the development of tourism in those regions. The present investigation aims to analyze the behavior verified in the airports of Lisbon and Oporto, especially after the entrance of *Ryanair* (in Oporto) and *EasyJet* (in Lisbon), trying also to identify the contribution given to the development of tourism in both cities. On the other hand, it will be also important to understand if the penetration of low cost carriers in these cities was done by the exit of full service carriers already installed in the market, or by the enlargement of options to new destinations not served previously. Despite the results achieved show a major validity for the hypothesis considered to Oporto rather than Lisbon, the behavior between the two cities is different.

Keywords | Airports, Lisbon, Low cost carriers, Oporto, Tourism.

* **Especialista em Turismo e Lazer** e **Mestre em Turismo** pela Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril. **Professor** Convidado da Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril.

1. Introdução

O aparecimento das companhias aéreas de baixo custo (vulgo *Low Cost Carriers* – LCCs) veio revolucionar o negócio da aviação comercial, cujo fenómeno, relativamente recente, apenas foi possível graças aos processos de liberalização ocorridos primeiramente nos Estados Unidos da América (Airline Deregulation Act, 1978) e, posteriormente, na Europa – concluído apenas em 1997 (Doganis, 2010; Echevarne, 2008; Page, 2009).

Na Europa, as companhias aéreas de baixo custo passaram de uma oferta de lugares de 17% em 2003, para 44% no Verão de 2010, sendo que em mercados como a Espanha ou o Reino Unido, esse valor atingiu 65% e 60%, respetivamente (Doganis, 2011).

O relatório do *Centre for Aviation* (CAPA, 2009), tal como Dobruszkes (2006), Doganis (2010) ou Page (2009) – e esquematizado por Almeida e Costa (2012) quanto às diferentes características do modelo de negócio das companhias aéreas de baixo custo, nas suas vertentes de produto, serviço, operações, estratégia e distribuição –, apontam as razões que têm levado ao sucesso deste modelo de negócio, assente na utilização de aeroportos secundários (quando possível); utilização de um modelo único de avião; elevada densidade de lugares e de utilização do avião; voos ponto-a-ponto; classe de serviço única e sistemas tarifários simplificados; serviços pagos; rotas curtas e rotações rápidas; venda maioritária através de ferramentas de reservas eletrónicas; produtividade das tripulações; gastos administrativos e de pessoal reduzidos e marketing agressivo e viral, traduzido preferencialmente em promoções de viagens gratuitas ou de tarifas promocionais bastante competitivas.

A companhia espanhola *Vueling* já permite ligações entre voos na sua rede de exploração (Buyck, 2010), assim como a outras companhias aéreas regulares (Vilarasau, 2010), querendo transformar Barcelona na principal plataforma de tráfego de transferência (*short-haul hub*) na Europa, em 2014 (Moore, 2012).

Mesmo assim, Klopheus, Conrady e Fichert (2012) consideram que, na Europa, uma percentagem considerável de companhias aéreas de baixo custo estão a evoluir para modelos híbridos aproximando-se do modelo de negócio das companhias tradicionais. Algo que Wit e Zuidberg (2012) igualmente perspetivam, ao considerar que a capacidade de crescimento das companhias aéreas de baixo custo na Europa começa a estar limitada, pelo que a aposta na utilização de aeroportos principais em tráfego de transferência, no estabelecimento de acordos de voos partilhados (voos em *codeshare*), na entrada em alianças e a aquisição de outras companhias aéreas, se venha a verificar num futuro próximo.

Abrantes (2010) e Siciliano e Vismara (2007) advogam que estamos perante um círculo virtuoso do modelo das companhias aéreas de baixo custo na sua interação com os aeroportos, onde o modelo de negócio imposto gera maior eficiência e eficácia na operação, com impacte nos gastos operacionais (muitas vezes apoiados nas políticas comerciais dos próprios aeroportos), proporcionando capacidade à empresa aérea para apresentar tarifas mais baixas ao mercado, geradoras de mais oportunidades comerciais e de tráfego (o que gera maior visibilidade ao aeroporto) e que lhes permite gerar mais rendimentos (tal como ao aeroporto, na captação de rendimentos não aeroportuários). Abrantes (2010) analisa do ponto de vista da companhia aérea, enquanto Siciliano e Vismara (2007) fazem uma análise mais focada nos impactes nos aeroportos.

O objetivo da presente investigação é verificar se o comportamento das companhias aéreas de baixo custo em Portugal tem sido semelhante ao verificado na Europa (com foco nas cidades de Lisboa e Porto) e qual o contributo dado para o desenvolvimento do turismo.

2. A importância das companhias aéreas de baixo custo no desenvolvimento do tráfego aéreo na Europa

O crescimento das companhias aéreas de baixo custo tem levado a alterações profundas no mercado europeu da aviação comercial, seja pelo desvio de passageiros das companhias aéreas regulares (também designadas por *Full Service Carriers – FSCs*), seja pela criação de tráfego adicional, obrigando muitas companhias aéreas tradicionais a alterarem e reduzirem a sua presença na Europa. A *British Airways* deixou a sua operação de médio curso em Manchester, assim como reduziu substancialmente a sua presença em Gatwick, permitindo que a *EasyJet* seja hoje a companhia aérea dominante nas operações de médio curso. A *Air France* abandonou os voos entre Londres e as cidades de Marselha, Nice, Bordéus e Toulouse, do mesmo modo que a *Scandinavian Airlines (SAS)* reduziu a sua rede na Europa (Doganis, 2011).

Mesmo assim, Skeels (2005, citado por Donzelli, 2010) refere que apenas 37% dos passageiros na Europa são tráfego de transferência das companhias tradicionais, enquanto 59% corresponde a tráfego novo, sendo que 71% nunca viajaria se não existissem as companhias aéreas de baixo custo. Brilha (2008) considera que as companhias aéreas de baixo custo levaram à criação de uma procura nova e induzida, atraindo novos utilizadores que anteriormente não teriam condições de viajar de avião, assim como pelo aumento da frequência da viagem nos turistas atuais.

O estudo de Donzelli (2010) demonstra que o aparecimento das companhias aéreas de baixo custo contribuiu para o aumento do tráfego nos aeroportos do Sul da Itália (regiões de Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicília e Sardenha), com aumentos dos turistas internacionais entre 2000 e 2006 na ordem dos 20% em Brindisi e 101% em Catanzaro (o estudo incluiu ainda, entre outros, os aeroportos de Alghero (+53%), Pescara (+37%) e Trapani (+30%)).

As companhias aéreas de baixo custo tiveram

também um efeito importante no desenvolvimento do tráfego no aeroporto de Bergamo (Orio al Serio), perto de Milão, sendo atualmente o principal aeroporto das companhias aéreas de baixo custo em Itália. Entre 2001 e 2005 o tráfego neste aeroporto quadruplicou, dado o forte contributo da *Ryanair*, após a abertura de uma base em Fevereiro de 2003 (Gruppo CLAS, 2005), sendo ainda hoje, a principal companhia aérea neste aeroporto italiano.

Bel (2009) mostra igualmente o impacto que a entrada das companhias aéreas de baixo custo tiveram no aeroporto de Girona, em Espanha, onde, entre 2002 e 2007, o número de passageiros aumentou 8,7 vezes, com a *Ryanair* a ser a principal responsável por esta alteração significativa.

De acordo com Bel (2009) a *Ryanair* era líder, nessa altura, em cinco aeroportos espanhóis (Girona, Reus, Murcia-San Javier, Zaragoza e Valladolid), sendo a segunda mais importante companhia nos aeroportos de Santander, Granada-Jaén e Valência.

Dados mais recentes apontam para que as chegadas internacionais aos aeroportos espanhóis, em 2012, tenham sido de 63,1 milhões, sendo as companhias aéreas de baixo custo responsáveis por 58% do tráfego global (56,9% em 2011), ou seja, mais 1,4% que em 2011 (IET, 2012; IET, 2013). Informação consultada *on-line* no site da *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea* (AENA, 2013), evidencia que, em 2012, a *Ryanair* consolidou a sua posição de liderança no mercado espanhol, com mais de 35,5 milhões de passageiros (34,2 milhões em 2011), com a *Vueling* a ultrapassar a *Iberia* (20,7 e 19,7 milhões de passageiros para a *Vueling* e *Iberia*, respetivamente). Desde 2010, ano em que a *Iberia* perdeu a liderança no mercado espanhol, esta companhia aérea regular viu baixar o seu tráfego em mais de 4,6 milhões de passageiros.

Rey, Myro e Galera (2011) demonstram igualmente que a expansão das atividades das companhias aéreas de baixo custo (num estudo em seis comunidades autónomas) teve um efeito positivo na economia espanhola, em particular, no turismo. Do mesmo modo, a entrada da *Ryanair* em Malta levou

igualmente a um forte crescimento do tráfego para este país (Graham & Dennis, 2010).

Também em Londres, no aeroporto de Stansted, o efeito das companhias aéreas de baixo custo foi evidente. Em 1998, no ano anterior à entrada da *Ryanair*, o aeroporto contava com pouco mais de um milhão de passageiros. Em 2002, assente na operação da *Ryanair*, o tráfego de passageiros tinha aumentado para os 16 milhões, dos quais 52% derivavam desta companhia aérea de baixo custo (Barrett, 2004). Em 2012, o aeroporto de Stansted movimentou 17,5 milhões de passageiros (BAA, 2013), sendo cerca de 70% desse tráfego pertencente à *Ryanair* (dados para o 1º trimestre de 2012 apontavam para uma quota de mercado desta companhia aérea de baixo custo na ordem dos 68,6%, seguido da *EasyJet* com 21,7% (BAA, 2012).

Alderighi e Cento (2007) apontam igualmente que o crescimento do tráfego no aeroporto de Edimburgo se fez exclusivamente graças à dinâmica das companhias aéreas de baixo custo, as quais são extremamente importantes para os mercados turísticos, uma vez que as companhias aéreas regulares tendem a operar em *hub & spoke* (numa lógica de voos de ligação) enquanto as companhias aéreas de baixo custo operam voos ponto a ponto em especial para destinos turísticos. Aspeto igualmente reforçado por Barrett (2008), tal como no exemplo na rota Dublin-Londres onde a abertura do mercado permitiu aumentar o número de passageiros em 64,9%. Considera-se *hub & spoke* a seleção de um aeroporto por uma companhia aérea onde concentra os seus voos de forma coordenada em determinadas faixas horárias (designadas por *banks*) de modo a garantir o máximo de ligações e número de voos ao seu tráfego – *inbound/outbound* (Shaw, 2011).

Segundo dados da *York Aviation* (2011), a quota de mercado das companhias aéreas de baixo custo na Europa, em 2010, era de 38%, sendo que no tráfego ponto a ponto esse valor ascendia aos 43% (em 2005, esses valores eram 21% e 24%, respetivamente). Previsões efetuadas por esta entidade para 2020 apontam para valores de quota de mercado na

ordem dos 45% no cenário base (53% num cenário otimista), sendo que no tráfego ponto a ponto esses valores ascendem aos 50% e 60%, respetivamente no cenário base e otimista.

Graham e Shaw (2008) consideram que as companhias aéreas de baixo custo são um instrumento importante para o desenvolvimento crescente do turismo de fim de semana, *city* e *short breaks* que levaram a uma expansão radical de destinos potenciais. A utilização da internet tem permitido captar um tráfego mais eclético, com maiores motivações de cultura, museus, teatros, galerias de arte, arquitetura, além da experiência da própria diversidade das cidades europeias (Barrett, 2008). As companhias aéreas de baixo custo vão continuar, deste modo, a ter um grande impacto no turismo de *short breaks* (Barrett, 2008; Graham & Shaw, 2008; Iatrou & Tsitsigarou, 2008; Martinez-Garcia & Raya, 2008) e na expansão de potenciais destinos.

Em sentido mais lato, as conclusões de Castillo-Manzano, López-Valpuesta e González-Laxe (2011), no inquérito levado a cabo em vários aeroportos espanhóis, induzem a que o *boom* do turismo que muitas das cidades viveram recentemente, com o aparecimento das companhias aéreas de baixo custo, criou uma corrente de simpatia no setor do turismo e apoio a este tipo de companhias aéreas, com exceção dos agentes de viagens.

Aliás, O'Connell e Williams (2005) consideram mesmo que as companhias aéreas de baixo custo têm conseguido atrair mais *short break travellers* que as companhias aéreas regulares, contribuindo para a dinamização deste produto, indo ao encontro da posição de Mason e Alamdari (2007) onde já perspectivavam um aumento do número de férias de curta duração nos próximos dez anos.

Também em Portugal, conforme consignado no Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) e na proposta inicial para a sua revisão, dá-se grande importância a este produto tendo em atenção “o reforço da tendência de desenvolvimento do peso das companhias aéreas *low cost* e dos efeitos que estas induzem no setor (sobretudo ao nível da potenciação

dos *short breaks*)” (Turismo de Portugal, 2011, p. 9). Como mencionado, o aumento das companhias aéreas de baixo custo no turismo potenciou a captação de novos segmentos de mercado suportando o desenvolvimento de produtos do tipo *city* e *short break*, em que a instalação de bases operacionais das companhias aéreas de baixo custo em Portugal permitiu dinamizar e aceder a novos mercados não operados pelas companhias tradicionais.

O novo documento para a revisão do plano de desenvolvimento do turismo no horizonte 2015 (Turismo de Portugal, 2012), continua a colocar a tónica na relação entre *city breaks* e companhias aéreas de baixo custo, ao considerar que esse produto pode beneficiar substancialmente pela proliferação das rotas das companhias aéreas de baixo custo.

3. Metodologia

Tendo como ponto de partida as informações de base à investigação em apreço, nomeadamente quanto ao crescente número de voos efetuados pelas companhias aéreas de baixo custo para as regiões/cidades para onde operam e ao aumento da sua penetração nessas regiões/cidades, em detrimento das companhias aéreas tradicionais e das companhias *charters*, o principal objetivo deste documento será perceber até que ponto o aumento dos voos das companhias aéreas de baixo custo para as cidades de Lisboa e Porto veio contribuir para a sua afirmação nesses destinos (e consequentemente para o decréscimo dos voos das companhias aéreas regulares, nomeadamente da TAP Portugal (TAP), ou por alternativa, veio alargar o leque de opções à partida dessas cidades, não conflituando com as companhias aéreas já instaladas.

Por outro lado, tratando-se ambos os destinos nacionais de cidades (o aeroporto de Faro, não analisado, apresenta tradicionalmente um comportamento de destino de lazer), tentar-se-á igualmente compreender se a entrada das companhias aéreas

de baixo custo teve contributos positivos e notórios para o desenvolvimento do turismo em Lisboa e no Porto e se esse contributo foi idêntico para ambas as cidades.

Assim sendo, com base nas reflexões e enquadramento supra identificado, foram sistematizadas as seguintes hipóteses de investigação:

Hipótese 1 (H1) – As companhias aéreas de baixo custo vieram reduzir os voos de/para a Europa das companhias aéreas regulares nas cidades de Lisboa e Porto;

Hipótese 2 (H2) – As companhias aéreas de baixo custo vieram contribuir para aumentar o número de turistas estrangeiros para as cidades de Lisboa e Porto;

Hipótese 3 (H3) – As companhias aéreas de baixo custo tiveram um comportamento e um contributo idêntico para as cidades de Lisboa e Porto.

Como base de trabalho, recorreu-se às estatísticas dos aeroportos de Lisboa e Porto facultadas pela ANA – Aeroportos de Portugal (ANA, 2003-2013), entre os anos de 2002 a 2012, do mesmo modo que se avaliaram as estatísticas de turismo, ao nível do município, nas cidades de Lisboa e Porto.

Apesar do maior crescimento dos voos das companhias aéreas de baixo custo ocorrer a partir de 2005, com a entrada, nesse ano, da *Ryanair* no Porto (em janeiro) e da *EasyJet* em Lisboa (em outubro), a análise desde 2002 permite compreender e avaliar melhor o comportamento do tráfego regular antes da entrada destas companhias.

4. Análise dos resultados

O fenómeno *low cost* é relativamente recente em Portugal, em especial nos aeroportos de Lisboa e Porto. Neste último, os primeiros voos *low cost* 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 (Barbot, 2008).

Jimenez, Claro e Sousa (2012), numa análise empreendida aos anos de 2001 a 2010, concluíram igualmente da importância das companhias aéreas de baixo custo mas, acima de tudo, sobre a importância dos diferentes modelos de negócio aéreo para o desenvolvimento e equilíbrio nos aeroportos nacionais, de modo a reduzir a incerteza e aumentar o respetivo tráfego comercial.

O tráfego proveniente destas companhias aéreas assumiu, em poucos anos, conforme espelhado no quadro 1, posição de liderança, em especial no aeroporto do Porto, fruto da criação de uma base operacional da *Ryanair* em 2009, onde o tráfego europeu transportado em companhias aéreas de baixo custo representou, em 2012, 55,4% dos passageiros processados nesse aeroporto. A *Ryanair* era, em finais de 2012, a principal companhia aérea no aeroporto do Porto com 2,29 milhões de passageiros transportados. A TAP, que manteve a hegemonia até 2010, transportou, no mesmo período, 1,67 milhões de passageiros, tendo decrescido 2,6% face ao ano transato (ANA, 2012a; ANA, 2012b; ANA, 2013b).

No aeroporto de Lisboa, pela importância e desenvolvimento do *hub* da TAP e a maior concentração da sua atividade de/para os mercados do Brasil e África, as companhias aéreas de baixo custo têm

tido uma penetração no mercado mais controlada. Dados de 2012 (ANA, 2013a) evidenciam que a TAP domina no aeroporto de Lisboa (nove milhões de passageiros, mais 5,5% que em 2011), mas a *EasyJet* é já a segunda principal empresa aérea (1,8 milhões de passageiros), posição que viu reforçada ao longo desse ano, após a abertura da sua base operacional, a partir de abril de 2012, e novos voos para Amesterdão, Copenhaga, Veneza, Astúrias (Oviedo) e Bordéus (Afonso, 2012).

As estatísticas abaixo são demonstrativas do impacto direto que as companhias aéreas de baixo custo têm tido nas cidades de Lisboa e Porto.

Será importante verificar, ao longo dos anos, qual o comportamento evidenciado pelas companhias regulares e de baixo custo nos aeroportos de Lisboa e Porto, em termos de destinos a operar¹ (Quadro 1). Enquanto no aeroporto do Porto o aumento dos voos das companhias aéreas de baixo custo levou à redução significativa da atividade das companhias aéreas regulares, liderando em termos dos destinos oferecidos, no aeroporto de Lisboa, são os voos das companhias aéreas regulares que dominam o mercado.

¹ Foram retiradas da análise as rotas dos Açores sujeitas a regras de serviço público. Apenas foram consideradas as rotas na Europa (a *Ryanair* tinha igualmente voos para Marrocos, entretanto cancelados em janeiro de 2012 e, como tal, também não considerados).

Quadro 1 | Tráfego comercial de passageiros na Europa (%) nos aeroportos de Lisboa e Porto (2002-2012).

Aeroportos/Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aeroporto de Lisboa											
- Companhias Aéreas de Baixo Custo	0,6%	2,1%	4,2%	5,9%	11,3%	14,1%	14,8%	15,0%	14,4%	13,7%	15,3%
- Companhias Aéreas Regulares	95,3%	93,4%	89,3%	87,9%	83,7%	81,7%	81,4%	81,9%	82,3%	84,3%	83,3%
- Charters	4,1%	4,5%	6,5%	6,2%	5,0%	4,2%	3,8%	3,1%	3,3%	2,0%	1,4%
Aeroporto do Porto											
- Companhias Aéreas de Baixo Custo	0,0%	0,0%	0,5%	10,7%	19,8%	31,3%	37,4%	43,8%	49,8%	54,1%	55,4%
- Companhias Aéreas Regulares	93,1%	91,7%	87,3%	81,8%	73,9%	63,3%	58,2%	53,1%	46,8%	44,0%	43,1%
- Charters	6,9%	8,3%	12,2%	7,5%	6,3%	5,4%	4,4%	3,1%	3,4%	1,9%	1,5%

Fonte: ANA (2003-2013).

Quadro 2 | Destinos a operar na Europa por aeroporto e tipo de companhia aérea (2002-2012).

Destinos operados por aeroporto e tipo de companhia aérea								
Aeroportos	Companhias Aéreas Regulares				Companhias Aéreas de Baixo Custo			
	2002	2006	2010	2012	2002	2006	2010	2012
Lisboa	42	53	51	55	6	17	25	31
Porto	29	27	18	17	-	9	42	43

Fonte: ANA (2003-2013).

Mesmo assim, enquanto no aeroporto do Porto se assiste, em 2012, a uma consolidação do mercado, face ao crescimento dos destinos oferecidos, Lisboa continua a apresentar sinais de vitalidade, quer para as companhias aéreas regulares, quer para as companhias aéreas de baixo custo.

Uma outra análise que se considera pertinente avaliar tem a ver com as alterações verificadas ao longo dos anos nos destinos operados, de modo a se perceber se o aumento destas rotas foi efetuado maioritariamente por espaço conquistado às companhias aéreas regulares ou por abertura de novas rotas, não conflituando com as companhias aéreas tradicionais já instaladas (Quadro 3).

Tomando como base o ano de 2002, o objetivo tratou-se de compreender as razões e o comportamento das companhias aéreas ao longo dos anos nos aeroportos definidos e o seu posicionamento perante o mercado, ou seja:

- constatar as rotas que se mantiveram nas companhias aéreas regulares e que continuam a ser exploradas exclusivamente por estas;
- as novas rotas operadas quer pelas companhias aéreas de baixo custo, quer pelas companhias aéreas regulares (rotas que foram operadas pela primeira vez nesses aeroportos, independentemente da companhia aérea);
- as rotas onde as companhias aéreas de baixo

Quadro 3 | Rotas a operar na Europa: Companhias aéreas regulares vs companhias aéreas de baixo custo (2002-2012).

Rotas aéreas				
Rotas	Lisboa		Porto	
	(2002-2010)	(2002-2012)	(2002-2010)	(2002-2012)
Rotas tradicionalmente operadas pelas FSCs	23	20	9	7
Novas rotas (LCCs) não operadas pelas FSCs	8	9	27	28
Novas rotas (FSCs) não operadas pelas LCCs	14	12	1	2
Rotas partilhadas entre FSCs e LCCs	12	16	8	7
Rotas abandonadas pelas FSCs	8	6	8	8
Rotas abandonadas pelas LCCs	2	2	-	3
Rotas abandonadas pelas FSCs e retomadas pelas LCCs	4	6	7	8
Rotas abandonadas pelas LCCs e retomadas pelas FSCs	2	4	-	-
Rotas abandonadas pelas FSCs e retomadas pelas FSCs	-	2	-	1
Rotas abandonadas pelas FSCs, retomada por LCCs (também abandonada)	-	1	-	-
e retomada novamente por FSCs	-	-	1	2
Rotas abandonadas pelas FSC's e LCC's	-	-	-	-
Total de rotas	73	78	61	66

Legenda: LCCs – Low Cost Carriers (companhias aéreas de baixo custo); FSCs – Full Service Carriers (companhias aéreas regulares).

Fonte: ANA (2003-2013).

custo entraram e que eram já anteriormente operadas pelas companhias aéreas regulares, mantendo-se atualmente ambos os modelos de negócio em atividade;

- as rotas que eram operadas pelas companhias aéreas regulares e que foram, após a entrada das companhias aéreas de baixo custo, “transferidas” para estas por saída das companhias aéreas regulares dessas rotas (e vice-versa);
- as rotas abandonadas em definitivo, quer pelas companhias aéreas regulares, quer pelas companhias aéreas de baixo custo, e;
- as rotas que, tendo sido abandonadas num passado recente, voltaram a operar.

Os anexos 1 e 2 apresentam detalhadamente as várias rotas a operar por aeroporto e companhia aérea entre 2002 e 2012.

Existe uma diferença significativa entre o processo de entrada das companhias aéreas de baixo custo no aeroporto do Porto e em Lisboa. Enquanto na cidade do Porto a maioria das rotas são novas, em Lisboa a

maioria das rotas são operadas pelas companhias aéreas regulares (a que não será alheio o projeto de expansão da TAP na consolidação do seu *hub* no aeroporto de Lisboa). Não será de estranhar igualmente a aposta da *Ryanair* em aeroportos secundários (casos dos voos do Porto de/para Frankfurt–Hahn, Bruxelas–Charleroi, Londres–Stansted, Milão/Bergamo (Orio al Serio), Paris–Beauvais ou Munique–Munich) de modo a não conflitar com os interesses das companhias aéreas regulares instaladas.

Em Lisboa, até pela tradição, a maioria das rotas são ainda operadas em exclusivo por companhias aéreas regulares embora as companhias aéreas de baixo custo se encontrem crescentemente a ocupar algum desse espaço, em especial a partir do momento da criação da base operacional da *EasyJet*, em 2012, nesta cidade.

Assim sendo, convém verificar qual o impacto das companhias aéreas de baixo custo nessas rotas partilhadas até para se perceber o potencial de transferência de tráfego entre companhias aéreas regulares e companhias aéreas de baixo custo. Como

Quadro 4 | Impacte das companhias aéreas de baixo custo nas rotas partilhadas nos aeroportos de Lisboa e Porto.

Impacto das LCCs nas rotas partilhadas									
Aeroporto de Lisboa					Aeroporto do Porto				
Rotas de/para Lisboa	Low Cost Carrier		Principal Cª Aérea (em passageiros)		Rotas de/para Porto	Low Cost Carrier		Principal Cª Aérea (em passageiros)	
	Ano de entrada	Companhia	2010	2012		Ano de entrada	Companhia	2010	2012
Amsterdão	2005	Transavia	KLM	KLM	Barcelona	2010	Ryanair	TAP	Ryanair
Barcelona	2005	Vueling	TAP	TAP	Funchal	2010	Transavia France	TAP	TAP
Bordéus	2012	EasyJet	-	EasyJet	Genebra	2007	EasyJet	EasyJet	EasyJet
Copenhague	2005	Sterling	TAP	TAP	Londres-Gatwick	2009	EasyJet	TAP	TAP
Funchal	2008	EasyJet	TAP	TAP	Madrid	2006	Ryanair	Ryanair	Ryanair
Genebra	2005	EasyJet	EasyJet	EasyJet	Milão-Malpensa	2010	EasyJet	TAP	TAP
Londres-Gatwick	2007	Monarch	EasyJet	EasyJet	Paris-Charles de Gaulle	2008	EasyJet	EasyJet	-
Lyon	2008	EasyJet	TAP	TAP	Paris-Orly	2007	Transavia France	TAP	TAP
Madrid	2006	Vueling	Ibéria	Ibéria					
Milão-Malpensa	2006	EasyJet	TAP	TAP					
Nantes	2012	Transavia France	-	Transavia France					
Paris-Charles de Gaulle	2006	EasyJet	Air France	Air France					
Paris-Orly	2012	Vueling	-	TAP					
Roma-Fiumicino	2009	EasyJet	TAP	TAP					
Toulouse	2010	EasyJet	TAP	TAP					
Veneza	2012	Volotea	-	TAP					

Notas: 1. Rotas de/para Lisboa – Transavia já operava a linha de Lisboa, embora, só em 2005 tenha assumido características de LCC, após integração com Basiq Air; 2. A Sterling há muito operava a rota de Copenhague, embora só a partir da integração com a Maersk, se tenha assumido como companhia aérea de baixo custo; 3. Rotas de/para o Porto – A rota de Paris–Charles de Gaulle está, em 2012, a ser operada única e exclusivamente pela EasyJet, após a saída da TAP.

Fonte: ANA (2003-2013).

se constata no quadro 4, as companhias aéreas regulares têm conseguido proteger muito do tráfego que transportam, evitando a sua transferência para as companhias aéreas de baixo custo, embora no aeroporto do Porto a pressão sobre as companhias aéreas regulares seja evidente.

No aeroporto de Lisboa, o tráfego está consolidado nas companhias tradicionais, maioritariamente na TAP ou nas principais companhias aéreas regulares dos países envolvidos.

Tendo-se em consideração o aumento verificado de tráfego europeu nos aeroportos de Lisboa e Porto, o impacte no mercado turístico acompanhou, de perto, esta mesma tendência.

As estatísticas apuradas (INE, 2004-2012a; INE, 2004-2012b) para as cidades de Lisboa (Quadro 5) e Porto (Quadro 6) evidenciam o seguinte comportamento:

Os indicadores de turismo mostram que, ao longo do período em análise, quer a oferta, quer a

Quadro 5 | Indicadores de turismo na cidade de Lisboa (2002–2011).

Indicadores de Turismo - cidade de Lisboa									
Anos	Capacidade de Alojamento		Dormidas					Passageiros C's low cost	
			Estrangeiros			Total			
	Nº quartos	% cresc.	Dormidas	% cresc.	% total	Dormidas	% cresc.	Nº	% cresc.
2002	27 978	-	3 253 081	-	71,9%	4 525 317	-	55 147	-
2003	28 932	3,4%	3 289 228	1,1%	72,7%	4 522 908	-0,1%	198 297	259,6%
2004	31 851	10,1%	3 677 572	11,8%	73,9%	4 973 439	10,0%	452 800	128,3%
2005	32 545	2,2%	3 724 055	1,3%	72,9%	5 109 180	2,7%	663 722	46,6%
2006	31 991	-1,7%	4 187 305	12,4%	72,8%	5 755 431	12,6%	1 388 221	109,2%
2007	33 390	4,4%	4 481 022	7,0%	73,1%	6 131 288	6,5%	1 883 318	35,7%
2008	34246	2,6%	4 399 660	-1,8%	73,6%	5 975 605	-2,5%	2 020 664	7,3%
2009	35307	3,1%	4 171 416	-5,2%	73,0%	5 717 176	-4,3%	1 987 512	-1,6%
2010	35258	3,0%	4 555 164	3,5%	73,6%	6 190 588	3,6%	2 021 619	0,0%
2011	35618	0,9%	4 849 499	16,3%	75,5%	6 419 256	12,3%	2 029 599	2,1%

Fonte: INE (2004-2012a); ANA (2003-2013).

Quadro 6 | Indicadores de turismo na cidade do Porto (2002–2011)

Indicadores de Turismo - cidade do Porto									
Anos	Capacidade de Alojamento		Dormidas					Passageiros C's low cost	
			Estrangeiros			Total			
	Nº quartos	% cresc.	Dormidas	% cresc.	% total	Dormidas	% cresc.	Nº	% cresc.
2002	8 289	-	599 452	-	57,2%	1 048 462	-	0	-
2003	8 499	2,5%	535 790	-10,6%	53,8%	996 615	-4,9%	0	s.s.e.
2004	8 550	0,6%	605 235	13,0%	56,9%	1 064 188	6,8%	13 284	s.s.e.
2005	8 703	1,8%	610 951	0,9%	54,9%	1 113 237	4,6%	332 143	2400,3%
2006	9 245	6,2%	765 329	25,3%	58,7%	1 302 763	17,0%	673 605	102,8%
2007	9 471	2,4%	899 686	17,6%	61,6%	1 460 382	12,1%	1 247 114	85,1%
2008	10136	7,0%	937 434	4,2%	61,9%	1 513 311	3,6%	1 695 431	35,9%
2009	10 405	2,7%	868 531	-7,4%	59,6%	1 457 336	-3,7%	1 972 711	16,4%
2010	10 896	7,5%	1 048 624	11,9%	62,0%	1 690 918	11,7%	2 628 116	55,0%
2011	10 933	5,1%	1 187 583	36,7%	66,6%	1 783 781	22,4%	3 247 188	64,6%

Legenda: s.s.e. – sem significado estatístico
 Fonte: INE (2004-2012b); ANA (2003-2013)

procura têm aumentado, embora os anos de 2008 e 2009, ao nível das dormidas, tenham verificado uma inflexão nessa tendência. As dormidas de estrangeiros têm consolidado a sua posição passando de 71,9% em 2002 para os 75,5% em 2011 do total de dormidas na cidade. O coeficiente de correlação entre as dormidas de estrangeiros e os passageiros das companhias aéreas de baixo custo é de 0,95.

Tal como na cidade de Lisboa, também no Porto os indicadores de turismo mostram uma tendência crescente ao longo dos anos, com exceção, mais recentemente, das dormidas em 2009. As dormidas de estrangeiros viram a sua posição consolidada passando de 57,2%, em 2002, para os 66,6%, em 2011, do total de dormidas na cidade, a que não será alheio o desenvolvimento das companhias aéreas de baixo custo para esta cidade. O coeficiente de correlação entre as dormidas de estrangeiros e os passageiros das companhias aéreas de baixo custo é de 0,973.

5. Discussão dos resultados

Os resultados apurados no ponto anterior, além de irem ao encontro da realidade verificada em outras investigações, evidenciam as seguintes tendências:

- as companhias aéreas de baixo custo são hoje uma realidade inquestionável no panorama da aviação comercial em Portugal, incluindo as cidades de Lisboa e Porto;
- as companhias aéreas de baixo custo vieram contribuir para aumentar as alternativas e opções de viagens de/para Portugal, com a criação de novos destinos até agora não operados de/para estas cidades;
- a TAP tem tentado, com relativo sucesso, manter a operação em Lisboa fora da hegemonia das companhias aéreas de baixo custo, com a sucessiva abertura de novas rotas. Em 2000, a TAP tinha 16 rotas na Europa (Pinto, 2012). O anúncio das rotas de Turim, Berlim e Bucareste, em 2012, elevou para 51 os destinos operados por

- esta companhia aérea, na Europa (TAP, 2012);
- a aposta da TAP no aeroporto de Lisboa, transformando-o na sua placa giratória de distribuição de tráfego (*hub*) da América (maioritariamente Brasil) e África para a Europa e vice-versa, com o tráfego de ligação a representar mais de 72% da rede da TAP (WAF, 2011) e que, consequentemente, tem de ser alimentado com novo produto, ou seja, novas rotas;
- existe uma diferença substancial entre os resultados conseguidos no aeroporto do Porto, onde a saída das companhias regulares, nomeadamente a Portugália (sete das dez rotas que foram reduzidas nesse aeroporto foram-no por esta empresa), foi mais notório que no aeroporto de Lisboa (onde a saída de algumas das rotas foi efetuada por empresas estrangeiras), já que a TAP, neste aeroporto, tem vindo a aumentar a sua presença com a abertura de novas rotas;
- também em termos turísticos os resultados apurados no Porto evidenciam taxas de crescimento mais elevadas que na cidade de Lisboa, situação que pode estar diretamente relacionada com a entrada das companhias aéreas de baixo custo.

Olhando para as hipóteses formuladas, pode-se considerar que a primeira hipótese (H1) – “As companhias aéreas de baixo custo vieram reduzir os voos de/para a Europa das companhias aéreas regulares nas cidades de Lisboa e Porto” – é validada para o aeroporto do Porto mas rejeitada em Lisboa. O aumento da presença da *Ryanair* no aeroporto do Porto levou a uma redução significativa da presença das companhias aéreas regulares naquele aeroporto. Aliás, em 2010, o número de rotas operadas à partida deste aeroporto mais que duplicou face às rotas operadas em 2002 quando unicamente exploradas por companhias aéreas tradicionais (27 rotas), valor que praticamente se manteve em 2012 (28 rotas). Nota-se, contudo, que após a euforia no lançamento de novas rotas, alguns projetos foram cancelados com três rotas (Birmingham, Bristol e Girona) a deixarem o mercado nesse período.

No caso de Lisboa, sendo um aeroporto âncora para Portugal e para a TAP, nele instalada há mais de 65 anos, seria previsível que a entrada neste aeroporto fosse menos evidente, como se constata. Apesar de um crescimento natural evidenciado pelas companhias aéreas de baixo custo as companhias aéreas regulares aumentaram igualmente a sua presença ao longo dos tempos (apesar de uma ligeira correção em 2010). No entanto, assiste-se à entrada das companhias aéreas de baixo custo em rotas tradicionalmente operadas pelas companhias aéreas regulares, em grande parte, fruto da nova base operacional da *EasyJet* em Lisboa, como foram os casos das novas rotas para Bordéus, Copenhaga e Veneza (anteriormente apenas operadas por companhias aéreas regulares e que justificam a diminuição de 23 para vinte rotas operadas por estas entre 2010 e 2012).

Avaliando-se agora a segunda hipótese (H2) – “As companhias aéreas de baixo custo vieram contribuir para aumentar o número de turistas estrangeiros para as cidades de Lisboa e Porto” – estamos, mais uma vez, perante uma situação bastante mais robusta para a cidade do Porto de que para Lisboa. A entrada das companhias aéreas de baixo custo parece impulsionar, de forma mais evidente, o turismo na cidade do Porto nos anos 2006 e 2007 (o ano de 2005 sofre dos impactes do Euro 2004), com crescimentos substanciais. No entanto, é após a abertura, em 2009, da base operacional da *Ryanair* nesta cidade que o turismo estrangeiro é mais expressivo, com um crescimento de 36,7% entre 2011 e 2010. Em termos globais, o número de dormidas de turistas estrangeiros, nesta cidade, cresce 98,1% entre 2002 e 2011 (+588 mil dormidas de turistas estrangeiros versus +147 mil de dormidas de turistas nacionais). Ao olharmos para a situação em Lisboa, verifica-se à primeira vista que as dormidas de estrangeiros na cidade têm tido um crescimento importante ao longo dos anos (49% entre 2002 e 2011), valor esse que se mostra mais expressivo em volume (+1,6 milhões de dormidas enquanto o mercado nacional apenas cresceu 297 mil dormidas). No entanto, este comportamento não permite, com

segurança, afirmar que esse crescimento se deveu ao aparecimento das companhias aéreas de baixo custo (apesar do coeficiente de correlação apresentar valores bastante satisfatórios para as variáveis em estudo). O *hub* da TAP tem inerente a existência de um volume elevado de tráfego de longo curso com especial importância dos mercados do Brasil e África. Por outro lado, o crescimento de novos voos da TAP para novos destinos levam igualmente a ter em consideração que muitas das dormidas efetuadas na cidade de Lisboa possam não derivar da existência de companhias aéreas de baixo custo (em volume, o tráfego global de passageiros no aeroporto de Lisboa cresceu mais de seis milhões entre 2002 e 2012 – ANA, 2011; ANA, 2013a). Deste modo, embora se possa validar a presente hipótese para o Porto a mesma terá de ser rejeitada para a cidade de Lisboa por falta de consistência no apuramento dos indicadores utilizados. Só a realização de inquéritos junto das unidades hoteleiras e das companhias aéreas de baixo custo, entre outras vias, permitiriam validar esta última hipótese com maior rigor.

A última hipótese (H3) – “As companhias aéreas de baixo custo tiveram um comportamento e um contributo idêntico para as cidades de Lisboa e Porto” – será também validada. Como se verifica ao longo da investigação, o comportamento evidenciado nos mercados/aeroportos de Lisboa e Porto são distintos e com resultados díspares. Enquanto no Porto as companhias aéreas de baixo custo vieram contribuir para o desenvolvimento do tráfego no aeroporto local, com substituição das companhias aéreas regulares por estas e com um forte contributo no desenvolvimento turístico da cidade, no caso de Lisboa, o efeito das companhias aéreas de baixo custo, embora importante, apresenta resultados mais difusos. Esta situação não permite tirar ilações quanto à substituição das companhias aéreas regulares pelas companhias aéreas de baixo custo, à criação de novas rotas pelas companhias aéreas de baixo custo (também acompanhadas com novas rotas das companhias aéreas regulares) e ao desejado impacto direto no desenvolvimento do turismo da cidade.

6. Conclusões

É certo e reconhecido que as companhias aéreas de baixo custo, tal como em outras regiões e mercados anteriormente analisados, vieram contribuir para o desenvolvimento de novos mercados com impacto no turismo. No caso do Porto, a entrada das companhias aéreas de baixo custo — e principalmente a criação de uma base operacional, em 2009, pela *Ryanair* — levou a alterações profundas quer no aeroporto, com a maioria dos voos a serem processados por estas empresas de baixo custo, quer no desenvolvimento do turismo na cidade. Em Lisboa, a aposta da TAP no reforço do seu *hub* levou a que os efeitos das companhias aéreas de baixo custo, embora importantes, sejam menos relevantes que os verificados no Porto não sendo evidente que o crescimento do turismo na cidade se tenha feito à custa das companhias aéreas de baixo custo. Mesmo assim, com a abertura de uma base operacional da *EasyJet*, em abril de 2012, assitiu-se a um reforço da competitividade no mercado, à medida que novas rotas operadas por ambos os modelos de negócio venham a ser disputadas no mercado. Essa situação será reforçada quando, a partir de março de 2013, a *EasyJet* abrir novas rotas de/para Bilbao e Valência (onde a TAP tem operado em exclusividade) (Presstur, 2012).

Também é certo que muito desse tráfego da TAP, sendo de transferência, ou seja, apenas passando pelo aeroporto de Lisboa, não traz qualquer valor acrescentado para a cidade de Lisboa e para o seu desenvolvimento turístico.

A presente investigação, apesar de relevante para uma melhor compreensão dos impactos das companhias aéreas de baixo custo *versus* as companhias aéreas regulares nos aeroportos citadinos de Lisboa e Porto e para o turismo nessas cidades, apresenta contudo algumas limitações. Por um lado, o melhor conhecimento do tráfego das companhias regulares (tráfego ponto a ponto e de ligação) ajudaria a perceber qual o verdadeiro reflexo das companhias aéreas de baixo custo nos aeroportos de Lisboa e Porto, na medida em que as companhias

aéreas regulares tendem a posicionar-se no tráfego de ligação enquanto as companhias aéreas de baixo custo privilegiam o tráfego ponto a ponto.

Por outro lado, um melhor conhecimento do tráfego das companhias aéreas de baixo custo quanto à nacionalidade dos passageiros e meios de alojamento utilizados ajudaria igualmente a validar com maior premência o contributo dado por estas para o turismo nestas cidades. Dentro desta linha de orientação, a possibilidade de estudo das motivações deste tráfego ao visitar estas cidades, assim como a duração da estada ajudariam igualmente a melhor quantificar o impacto do produto *city e short breaks* para Lisboa e Porto.

Pelas alterações verificadas na composição do mercado, ao longo dos anos e em particular entre 2010 e 2012, a que não será alheio o próprio posicionamento das empresas aéreas nos aeroportos de Lisboa e Porto, torna-se importante que esta análise seja realizada periodicamente, de modo a se verificar e validar as principais alterações e dar maior consistência e validação à investigação levada a cabo.

Referências bibliográficas

- Abrantes, A. (2010). Novo modelo de negócio no transporte aéreo de passageiros — As LCC: Filosofia, práticas e mercado. *Cogitur*, 3, 70-99.
- AENA (2013). *AENA aeropuertos: Estadísticas tráfico — Tráfico por año*. Acedido em 4 de fevereiro de 2013, em <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite?c=Page&cid=1113582476715&pagename=Estadisticas%2FEstadisticas>
- Afonso, P. (2012). Base da EasyJet com impacto positivo de 594M — *Publituris*, 1213, p. 29.
- Airline Deregulation Act, Public Law 95-504, de 24 de outubro de 1978. U. S. Government Printing Office. Washington, DC. Acedido 10 de março de 2014, em <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-92/pdf/STATUTE-92-Pg1705.pdf>
- Alderighi, M., & Cento, A. (2007, 3-5 Outubro). *Una valutazione dell'effetto Southwest negli aeroporti secondari in Gran Bretagna: Il caso dell'aeroporto di Edimburgo*. IX Riunione Scientifica, Società Italiana degli Economisti dei Trasporti, Napoli.
- 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.
- ANA (2003-2013). *Estatísticas de tráfego de passageiros nos aeroportos de Lisboa e Porto*. Lisboa: ANA — Aeroportos de Portugal.
- ANA (2011). *Relatório anual de tráfego 2010 — Aeroporto de*

- Lisboa. Lisboa: ANA – Aeroportos de Portugal.
- ANA (2012a). *Relatório de tráfego – Aeroporto de Lisboa, dezembro 2011*. Lisboa: ANA – Aeroportos de Portugal.
- ANA (2012b). *Relatório de tráfego – Aeroporto do Porto, dezembro 2011*. Lisboa: ANA – Aeroportos de Portugal.
- ANA (2013a). *Relatório de tráfego – Aeroporto de Lisboa, dezembro 2012*. Lisboa: ANA – Aeroportos de Portugal.
- ANA (2013b). *Relatório de tráfego – Aeroporto do Porto, dezembro 2012*. Lisboa: ANA – Aeroportos de Portugal.
- BAA (2012). *Stansted airport limited regulatory accounts – Year ended 31 March 2012*. London: British Airport Authority.
- BAA (2013). *Traffic statistics*. Acedido em 15 de janeiro de 2013, em <http://www.baa.com/investor-centre/results-and-performance/traffic-statistics>
- 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. (2004). The sustainability of the Ryanair model. *International Journal of Transport Management*, 2, 89-98.
- 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: Ashgate.
- 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.
- Brilha, N. (2008). Airport requirements for leisure travelers. In A. Graham, A. Papatheodorou & P. Forsyth (Eds.), *Aviation and tourism: Implications for the leisure travel* (pp. 167-176). Surrey: Ashgate.
- Buyck, K. (2010). 'Point-to-point' Vueling breaks with tradition to launch Barcelona connections. Acedido em 15 de janeiro de 2013, em <http://atwonline.com/airports-routes/news/point-point-vueling-breaks-tradition-launch-barcelona-connections-0602>
- CAPA (2009). *Global LCC outlook report*. Sydney: Centre for Aviation.
- Castillo-Manzano, J., López-Valpuesta, L., & González-Laxe, F. (2011). The effects of the LCC boom on the urban tourism fabric: The viewpoint of tourism managers. *Tourism Management*, 32(5), 1085-1095.
- Dobruszkes, F. (2006). An analysis of European low-cost airlines and their networks. *Journal of Transport Geography*, 14, 249-264.
- Doganis, R. (2010). *Flying off course: The economics of international airlines*. New York: Routledge.
- Doganis, R. (2011). The battle for supremacy in Europe's short haul markets. *Airline Leader*, 6, 29-25.
- Donzelli, M. (2010). The effect of low-cost air transportation on the local economy: Evidence from Southern Italy. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 121-126.
- Echevarne, R. (2008). The importance of attracting Low Cost Carriers to airports. In A. Graham, A. Papatheodorou & P. Forsyth (Eds.), *Aviation and tourism: Implications for the leisure travel* (pp. 177-191). Surrey: Ashgate Publishing Limited.
- Graham, A., & Dennis, M. (2010). The impact of low cost airline operations on Malta. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 127-136.
- Graham, B., & Shaw, J. (2008). Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. *Geoforum*, 39(3), 1439-1451.
- Gruppo CLAS. (2005). *Gli effetti economici dello sviluppo dell'aeroporto di Milano: Orio al Serio*. Bergamo: Gruppo CLAS.
- Iatrou, K., & Tsitsigagou, E. (2008). Leisure travel, network carriers and alliances. In A. Graham, A. Papatheodorou & P. Forsyth (Eds.), *Aviation and tourism: Implications for the leisure travel* (pp. 137-146). Surrey: Ashgate.
- IET (2012). *Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste en el año 2011*. Madrid: Instituto de Estudios Turísticos.
- IET (2013). *Nota de coyuntura de compañías de bajo coste correspondiente a diciembre de 2012*. Acedido em 20 de janeiro de 2013, em <http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/companiabajocoste/mensuales/Nota%20de%20coyuntura%20de%20CBC.%20Diciembre%202012.pdf>
- INE (2004-2012a). *Anuário estatístico da região Lisboa*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, I.P.
- INE (2004-2012b). *Anuário estatístico da região Norte*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- Jimenez, E., Claro, J., & Sousa, J. (2012). Spatial and commercial evolution of aviation networks: A case study in mainland Portugal. *Journal of Transport Geography*, 24, 383-395.
- Klophaus, R., Conrady, R., & Fichert, F. (2012). Low cost carriers going hybrid: Evidence from Europe. *Journal of Air Transport Management*, 23, 54-58.
- Martinez-Garcia, E., & Raya, J. (2008). Length of stay for low-cost tourism. *Tourism Management*, 29, 1064-1075.
- Mason, K., & Alamdari, F. (2007). EU network carriers, low cost carriers and consumer behaviour: A Delphi study of future trends. *Journal of Air Transport Management*, 13(5), 299-310.
- Moore, V. (2012). *Vueling CEO: Barcelona to become Europe's prime short-haul hub*. Acedido em 15 de janeiro de 2013, em <http://atwonline.com/airports-routes/news/vueling-ceo-barcelona-become-europe-s-prime-short-haul-hub-1023>
- O'Connell, J., & Williams, G. (2005). Passengers' perceptions of low cost airlines and full service carriers: A case study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines. *Journal of Air Transport Management*, 11, 259-272.
- Page, S. (2009). *Transport and tourism: Global perspectives*. Essex: Pearson.
- Rey, B., Myro, R., & Galera, A. (2011). Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model. *Journal of Air Transport Management*, 17(3), 163-167.
- Shaw, S. (2011). *Airline marketing and management*. Surrey: Ashgate.
- Siciliano, G., & Vismara, M. (2007, 3-5 Outubro). *Gli effetti turistici del trasporto aereo low cost*. IX Riunione Scientifica, Società Italiana degli Economisti dei Trasporti, Napoli.
- Pinto, F. (2012). Bem vindo a bordo. *Revista Up*, 51, p. 12.
- Presstur (2012). *EasyJet abre Bilbao e Valência na primavera e reforça Amesterdão e Edimburgo*. Acedido em 6 de fevereiro de 2013, em <http://presstur.com/site/news.asp?news=39415>
- TAP (2012). *TAP liga Lisboa a Bucareste a partir de amanhã*. Acedido em 15 de janeiro de 2013, em <http://www.tapportugal.com/PressRelease/pt/tap-liga-lisboa-a-bucareste-a-partir-de-amanha>
- Turismo de Portugal (2011). *Plano Estratégico Nacional do Tur-*

ismo: *Propostas para a revisão no horizonte 2015 – Versão 2.0*. Lisboa: Turismo de Portugal.

Turismo de Portugal (2012). *Plano Estratégico Nacional do Turismo: Revisão do plano de desenvolvimento do turismo no horizonte 2015*. Lisboa: Turismo de Portugal.

Vilarasau, D. (2010). *Vueling operará en red con Iberia, American y British a partir de 2011*. Acedido em 15 de janeiro de 2013, em http://www.hosteltur.com/72353_vueling-operaraacute-red-iberia-american-british-partir-2011.html

York Aviation (2011). *Market share of low fares airlines in Europe –*

Final report. Brussels: European Low Fares Airline Association.

WAF (2011, 27-28 Outubro). *TAP: A decade of challenges and the future*. World Air Forum Conference, Amsterdam.

Wit, J., & Zuidberg, J. (2012). The growth limits of the low cost carrier model. *Journal of Air Transport Management*, 21, 17-23.

Anexo 1 | Voos operados no aeroporto de Lisboa (2002-2012).

Aeroporto de Lisboa								
Aeroportos	Companhias Aéreas Regulares				Companhias Aéreas de Baixo Custo			
	2002	2006	2010	2012	2002	2006	2010	2012
Amesterdão	KLM, TAP, Transavia	KLM, TAP, Transavia,Portugália	KLM, TAP	KLM, TAP	-	Transavia	Transavia	Transavia, Easylet
Atenas	-	-	-	-	-	-	-	-
Barcelona	TAP, Portugália, Spanair	TAP, Portugália, Iberia	TAP	TAP	-	Vueling, Clickair	Vueling, Easylet	Vueling, Easylet
Basileia	-	-	-	-	-	Easylet	Easylet	Easylet
Berlim - Schoenefeld	-	-	-	TAP	-	-	Easylet	Easylet
Berlim - Tegel	Portugália	-	-	-	-	-	-	-
Bilbau	Portugália	Portugália, Air Nostrum	TAP	TAP	-	-	-	-
Birmingham	-	-	-	-	-	-	-	Bimbaby
Bolonia	Portugália	Portugália, TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Bordeus	Air France	Air France	Air France	Air France, TAP	-	-	-	Easylet
Bristol	-	-	-	-	-	-	Easylet	Easylet
Bruxelas	TAP	TAP	TAP, Brussels Airlines	TAP, Brussels Airlines	Virgin Express	Virgin Express	-	-
Bucareste	-	-	-	-	-	-	Blue Air	-
Budapeste	-	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Chisinau	-	Air Moldova	Air Moldova	Air Moldova	-	-	-	-
Clermont-Ferrand	-	Portugália	-	-	-	-	-	-
Colônia	Portugália	-	-	-	-	Germanwings	Germanwings	Germanwings
Copenhaga	-	TAP	TAP	TAP	Sterling	Sterling	Cimber Sterling	Easylet
Cork	-	-	-	-	-	-	Air Lingus	Air Lingus
Corunha	Portugália	Portugália	TAP	TAP	-	-	-	-
Dublin	-	TAP	-	-	-	Air Lingus	Air Lingus	Air Lingus
Dusseldorf	-	-	Lufthansa	Lufthansa/TAP	LTU	-	-	-
Edimburgo	-	-	-	-	-	-	Easylet	Easylet
Eindhoven	-	-	-	-	-	-	Transavia	Transavia
Estocolmo	TAP, SAS	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Estrasburgo	-	-	Air France	Air France	-	-	-	-
Estugarda	Portugália	-	-	-	-	Germanwings	Germanwings	Germanwings
Faro	TAP, Portugália	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Frankfurt	Lufthansa, TAP	Lufthansa, TAP	Lufthansa, TAP	Lufthansa, TAP	-	-	-	-
Funchal	TAP, Air Luxor, SATA	TAP, SATA, Portugália, Air Luxor	TAP, SATA	TAP, SATA	-	-	Easylet	Easylet
Genebra	TAP, Crossair/Swiss, Portugália	TAP	TAP	TAP	-	Easyjet	Easyjet	Easyjet
Hamburgo	-	-	-	-	-	-	-	-
Helsingua	-	-	TAP, Finnair	TAP, Finnair	-	-	-	-
Ibiza	-	-	Air Nostrum	-	-	-	-	Volotea
Istambul	-	Turkish Airlines	Turkish Airlines	Turkish Airlines	-	-	-	-
Kiew	Ukraine	Ukraine	Ukraine	Ukraine	-	-	-	-
Liverpool	-	-	-	-	-	-	Easylet	Easylet
Londres - Gatwick	TAP, GB Airways	TAP	TAP	TAP	-	Monarch	Easylet	Easylet
Londres - Heathrow	British Airways, TAP	British Airways, TAP	TAP, British Airways	TAP, British Airways	-	-	-	-
Londres - Luton	-	-	-	-	-	Easyjet	Easyjet	Easyjet
Londres - Stansted	-	-	-	-	Go	-	-	-
Luxemburgo	TAP, Luxair	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Lviv	-	Lviv Airlines	-	-	-	-	-	-
Lyon	Portugália	Portugália	TAP	TAP	-	-	Easylet	Easylet
Madrid	Iberia, TAP, Spanair, Portugália	Ibéria, TAP, Portugália	Ibéria, TAP, Air Europa	Ibéria, TAP, Air Europa	-	Vueling	Easyjet, Vueling	Easyjet
Málaga	Portugália	Portugália, Air Nostrum	-	-	-	-	-	-
Malta	Air Malta	Air Malta	-	-	-	-	-	-
Manchester	Portugália	Portugália	-	-	-	-	Bimbaby	-
Marselha	Portugália	Portugália	TAP	TAP	-	-	-	-
Milão - Linate	TAP	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Milão - Malpensa	TAP, Alitalia, Portugália	TAP, Alitalia, Portugália	TAP, Lufthansa Italia	TAP	Volare	Easyjet	Easyjet	Easyjet
Milão/Bergamo - Orio al Serio	-	-	-	-	Volare	-	-	-
Moscovo	Aeroflot	KrasAir	TAP	TAP/Transaero	-	-	-	-
Munike	Lufthansa, TAP	Lufthansa, TAP	Lufthansa, TAP	Lufthansa, TAP	-	-	-	-
Nantes	Air Mediterranee	Air Mediterranee	Air Mediterranee	Air Mediterranee	-	-	-	Transavia France
Nice	Portugália	Portugália	TAP	TAP	-	-	-	-
Oslo	-	TAP, SAS	TAP	TAP	-	-	-	-
Oviedo	-	-	Air Nostrum	-	-	-	-	Easylet
Palma de Maiorca	Air Europa	-	-	-	-	Niki/Air Berlin	Niki	Niki
Pamplona	-	Portugália	TAP	-	-	-	-	-
Paris - Charles de Gaulle	Air France, Air Luxor, TAP, Corse Air	Air France, TAP	Air France, TAP, Aigle Azur	Air France	-	Easyjet	Easyjet	Easyjet
Paris - Orly	TAP, Air Luxor, Corse Air	TAP, Aigle Azur, Air Luxor	TAP, Aigle Azur	TAP, Aigle Azur	-	-	-	Vueling
Porto	TAP, Portugália	TAP, Portugália	TAP	TAP	-	-	-	-
Porto Santo	TAP	TAP	TAP, SATA	TAP	-	-	-	-
Praga	-	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Roma - Fiumicino	TAP, Alitalia	TAP, Alitalia	TAP	TAP	-	-	Easyjet	Easyjet
Sevilha	-	Air Nostrum	TAP	TAP	-	-	-	-
Sófia	-	Bulgaria Air	-	-	-	-	-	-
St. Petersburgo	-	-	-	Rossiya Air	-	-	-	-
Toulouse	Portugália	Portugália	TAP	TAP	-	-	Easyjet	Easyjet
Turim	Portugália	-	-	TAP	-	-	-	-
Valência	Portugália	Portugália, Air Nostrum	TAP, Air Nostrum	-	-	-	-	-
Valladolid	-	Portugália	-	-	-	-	-	-
Varsóvia	-	-	-	TAP	-	Centralwings	-	-
Veneza	-	TAP	TAP	TAP	-	-	-	Easyjet
Viena	Austrian Airlines	Austrian Airlines	-	-	-	-	-	-
Zagreb	-	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Zurique	Swiss, TAP	TAP, Swiss	TAP, Swiss	TAP, Swiss	-	-	-	-
TOTAL DESTINOS	42	53	51	55	6	17	25	31

Fonte: ANA (2003-2013)

Anexo 2 | Voos operados no aeroporto do Porto (2002-2012).

Aeroporto do Porto								
Aeroportos	Companhias Aéreas Regulares				Companhias Aéreas de Baixo Custo			
	2002	2006	2010	2012	2002	2006	2010	2012
Amsterdão	Transavia, TAP	TAP, Portugalía	TAP	TAP	-	-	-	-
Barcelona	Portugalía, Air Nostrum	Portugalía	TAP	TAP	-	-	Ryanair	Ryanair
Basileia	Portugalía	Portugalía	-	-	-	-	EasyJet	EasyJet
Berlim - Tegel	Portugalía	-	-	-	-	-	-	-
Bilbau	Portugalía	-	-	-	-	-	-	-
Birmingham	-	-	-	-	-	-	Ryanair	-
Bolonha	Portugalía	Portugalía	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Bordeus	Air France	Air France	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Bremen	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Bristol	-	-	-	-	-	-	Ryanair	-
Bruxelas	Portugalía	Brussels Airlines	Brussels Airlines, TAP	Brussels Airlines, TAP	-	-	-	-
Bruxelas - Charleroi	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Carcassonne	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Clermont-Ferrand	-	Portugalía	-	-	-	-	-	-
Colónia	Portugalía	-	-	-	-	Hapag Lloyd	Air Berlím	-
Copenhaga	-	-	-	SATA	-	-	-	-
Dole	-	-	-	-	-	-	-	Ryanair
Dublin	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair	Ryanair
Dusseldorf	Eurowings	-	-	-	-	-	-	-
Dusseldorf Weeze	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Eindhoven	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Estugarda	Portugalía	-	-	-	-	Hapag Lloyd	-	-
Faro	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Francoforte	Lufthansa	Lufthansa	Lufthansa	Lufthansa	-	-	-	-
Francoforte - Hahn	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair	Ryanair
Funchal	TAP, Air Luxor	TAP, SATA	TAP	TAP	-	-	Transavia France	Transavia France
Genebra	TAP, Portugalía	TAP, Portugalía	TAP	TAP	-	-	EasyJet	EasyJet
Gerona	-	-	-	-	-	-	Ryanair	-
Kaltsruhe/Baden-Baden	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Las Palmas de Gran Canária	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Lille	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Lisboa	TAP, Portugalía	TAP, Portugalía	TAP	TAP	-	-	-	-
Liverpool	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Londres - Gatwick	GB Airways, TAP	TAP	TAP	TAP	-	-	EasyJet, Ryanair	EasyJet
Londres - Heathrow	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-	-
Londres - Stanstead	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair	Ryanair
Luxemburgo	Luxair, TAP	Luxair, TAP	Luxair, TAP	Luxair, TAP	-	-	-	-
Lyon	Portugalía	Portugalía	-	-	-	-	EasyJet	EasyJet
Maastrich	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Madrid	Air Nostrum, Ibéria, Portugalía	Air Nostrum, Ibéria, Portugalía	Air Nostrum, TAP	Air Nostrum, TAP	-	Ryanair	Ryanair	Ryanair
Malta	-	Air Malta	-	-	-	-	-	-
Manchester	Portugalía	-	-	-	-	-	-	-
Marselha	Portugalía	Portugalía	-	-	-	Ryanair	Ryanair	Ryanair
Milão - Malpensa	Azurra, Portugalía, Alitalia	Portugalía, TAP	TAP	TAP	-	-	EasyJet	EasyJet
Milão/Bergamo - Orio al Serio	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Mulhouse	Portugalía	-	-	-	-	-	-	EasyJet
Munique	-	Lufthansa	-	SATA	-	-	-	-
Munique - Memmingen	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Nantes	-	-	-	-	-	-	Transavia France	Transavia France
Nice	Portugalía	Portugalía, Air Mediterranee	Air Mediterranee	-	-	-	-	-
Palma de Maiorca	-	Air Europa	-	-	-	Air Berlín Ryanair	Air Berlín	Air Berlín, Ryanair
Paris - Beauvais	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Paris - Charles de Gaulle	Air France, Air Luxor, TAP	Air France, Portugalía	TAP	-	-	-	EasyJet	EasyJet
Paris - Orly	TAP, Air Luxor, Corse Air	TAP, Aigle Azur, Air Luxor	TAP, Aigle Azur	TAP, Aigle Azur	-	-	Transavia France	Transavia France
Pisa	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Porto Santo	TAP	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Rodez	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Roma - Fiumicino	-	TAP	TAP	TAP	-	-	-	-
Roma - Ciampino	-	-	-	-	-	-	-	Ryanair
Saint-Etienne	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Tenerife	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Toulouse	-	-	-	-	-	-	-	EasyJet
Tours	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Valência	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Ryanair
Veneza	-	-	-	-	-	-	Ryanair	Volotea
Zurique	Crossair, Swiss, Portugalía	Portugalía, Swiss	TAP, Swiss	TAP, Swiss	-	-	-	-
TOTAL DESTINIOS	29	27	18	17	-	9	42	43

Fonte: ANA (2003-2013)