

**A IMPORTÂNCIA DA OPERAÇÃO DAS COMPANHIAS
AÉREAS DE BAIXO CUSTO NO DESENVOLVIMENTO
DE SEGMENTOS DE MERCADO TURÍSTICO. O CASO DO TURISMO
RESIDENCIAL NO ALGARVE**

Cláudia Ribeiro de Almeida - Campus da Penha – ESGHT - E-mail: calmeida@ualg.pt

Ana Maria Ferreira - Campus da Penha – ESGHT - E-mail: amferrei@ualg.pt

Carlos Costa - Campus Universitário de Santiago – DEGEI - E-mail: ccosta@ua.pt

RESUMO:

A entrada das companhias aéreas de baixo custo no mercado do transporte aéreo proporcionou grandes alterações na procura e na oferta de viagens aéreas. Pretende-se reflectir as alterações que se verificaram no Aeroporto de Faro nos últimos anos e as vantagens que estão associadas ao trabalho coordenado entre aeroportos, companhias aéreas e órgãos de gestão do destino. Os resultados apresentados estão integrados num estudo mais alargado de doutoramento em turismo realizado na Universidade de Aveiro.

Palavras-chave: Companhias aéreas de baixo custo; Turismo residencial

Códigos JEL: R3 (Production Analysis and Firm Location) e R4 (Transportation systems)

ABSTRACT:

The entry of low cost airlines in the airlines sector has brought great changes in the airport, airlines and tourism sectors. Those airlines produced major challenges not only for full service or charter airlines, but also to the airports and destinations. One of the mains examples in Portugal is the Faro Airport, which is our case study in this article. We also discuss the importance of a coordinated work between public and private enterprises (airport, airlines and tourism organizations).

Keywords: Low cost airlines; Residential Tourism

JEL Codes: R3 (Production Analysis and Firm Location) e R4 (Transportation systems)

1 - INTRODUÇÃO

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

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

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

Deste modo, e tendo como objecto de estudo o aeroporto de Faro, o qual recebe a operação das companhias aéreas de baixo custo desde 1996, apresenta-se este artigo que visa dar a conhecer o processo que originou as alterações no sector do transporte aéreo e neste seguimento demonstrar quais as alterações originadas pelo início da operação das companhias aéreas de baixo custo na estrutura de tráfego do aeroporto de Faro. Iremos ainda apresentar alguns dados que demonstram a importância destas companhias aéreas na captação de turistas associados ao turismo residencial.

2- CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE AÉREO

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

De todos os meios de transporte que existem, o aéreo tem apresentado um maior crescimento nos últimos 20 anos, tendo em conta que se encontra associado a um outro sector em franco desenvolvimento, o turístico. O tráfego aéreo tem crescido em média cerca de 7,4% ao ano, desde 1980, o que se traduz em cerca de 25.000 aviões que se cruzam diariamente nos céus do continente europeu (Riley, 2003).

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

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

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

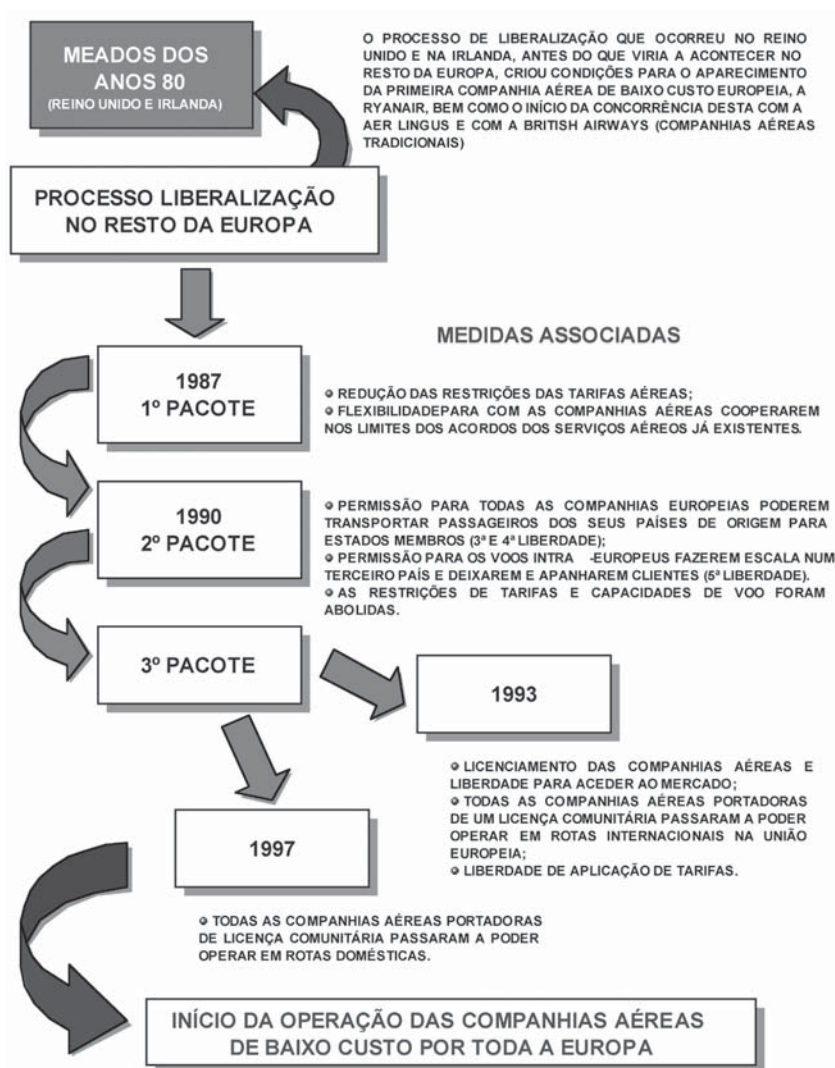
3- O IMPACTE DO PROCESSO DE LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

Antes do processo de liberalização entrar em vigor na Europa entre 1987 e 1997, o sector do transporte aéreo era bastante regulado e inflexível, existindo pouca concorrência entre as companhias aéreas tradicionais, já que as tarifas eram atribuídas mediante acordos bilaterais entre Estados, que impunham determinadas rotas e aeroportos, tipos de aeronaves, tarifas e frequências de voos a cada companhia aérea. A capacidade da maioria das rotas era restrita,

as tarifas eram muito altas e a entrada no mercado de companhias tradicionais que não fossem de bandeira era quase impossível (ELFAA, 2004) (Ver Figura 1).

De referir que a liberalização que aconteceu na Europa, a partir de 1987, foi antecedida por um processo que surgiu no Reino Unido e na Irlanda, o qual permitiu a entrada no mercado da primeira companhia aérea de baixo custo europeia, a Ryanair. Esta companhia só efectuava voos nas rotas entre a Irlanda e o Reino Unido, incluindo Londres, concorrendo com as duas companhias aéreas de bandeira de cada país, a Aer Lingus (Irlanda) e a British Airways (Reino Unido).

FIGURA 1
O Processo de liberalização na Europa



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

Com a entrada em vigor do 3º pacote, em 1993, a Ryanair iniciou a sua operação entre o Reino Unido e o resto da Europa (ELFAA, 2004). Em 1995 surgiu a EasyJet que operava nas rotas entre Londres e a Escócia, passando também a operar entre o Reino Unido e o resto da Europa em 1996.

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

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

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

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

Este pacote permitiu a entrada das companhias aéreas existentes em mercados anteriormente fechados e o surgimento de novas companhias aéreas com base em princípios e regras comuns (COM, 2002).

Em suma, os serviços aéreos podiam ser prestados de acordo com os desejos e as necessidades dos passageiros em vez de obedecerem a regras proteccionistas e dependência de intervenção governamental. Só os voos internacionais de e para a União Europeia continuaram a estar sujeitos aos tradicionais acordos de aviação bilaterais (COM, 2002).

Estas medidas trouxeram alguns benefícios que resultaram em grande parte na maior competitividade, diversidade de tarifas aéreas e acima de tudo no aparecimento de companhias aéreas de baixo custo. Operam hoje em dia na Europa cerca de 60 companhias aéreas de baixo custo e de acordo com a ELFAA¹ (2008) durante o ano de 2007 as duas companhias aéreas de baixo custo europeias que transportaram mais passageiros foram a Ryanair (49 milhões) e a Easyjet (38,2 milhões), sendo igualmente as que apresentam uma melhor performance financeira, disputando os primeiros lugares do ranking europeu (Ver Quadro 1).

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

1. A crise de 2000 devido a uma desaceleração económica (em contraste com a crise de 1991/1992);

¹ European Low Fares Airline Association

QUADRO 1
Dados da operação das companhias aéreas Easyjet e Ryanair - 2007

COMPANHIA AÉREA	Nº PAÍSES	Nº DESTINOS	Nº DE ROTAS	Nº DE VOOS/DIA	PASSAGEIROS/ ANO
EASYJET	23	89	360	808	38,2 milhões
RYANAIR	27	139	606	900	49,0 milhões

Fonte: ELFAA (2008)

2. Os ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001 que vieram instalar o medo de viajar de avião, e por consequência conduziram a um declínio da procura turística;

3. O início da Guerra do Iraque em 2003, a par com os casos da SARS (pneumonia atípica), que originaram uma segunda quebra nas viagens de avião;

4. Um menor número de inovações tecnológicas ao nível do transporte aéreo, quando comparado com o início dos anos 90;

5. As alternativas propostas pelas companhias aéreas de baixo custo durante o período de desaceleração económica, as quais vieram permitir ao cliente viajar com tarifas menores e logo mais atractivas.

Mais recentemente têm vindo a ser afectadas pelas frequentes oscilações no preço do petróleo com repercussões no combustível e nas tarifas aéreas.

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

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

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

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

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

4- CONSIDERAÇÕES SOBRE O MODELO DE NEGÓCIO DAS COMPANHIAS AÉREAS DE BAIXO CUSTO E SEUS IMPACTES NA DISTRIBUIÇÃO TURÍSTICA

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

A três dimensões do negócio identificadas são as seguintes:

1. *Produto simples (no-frills):*

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

2. *Posicionamento:*

- Segmento lazer e passageiros de negócios sensíveis ao preço;
- Rotas directas com frequência elevada;
- Campanhas de marketing agressivas;
- Operação de e para Aeroportos secundários;

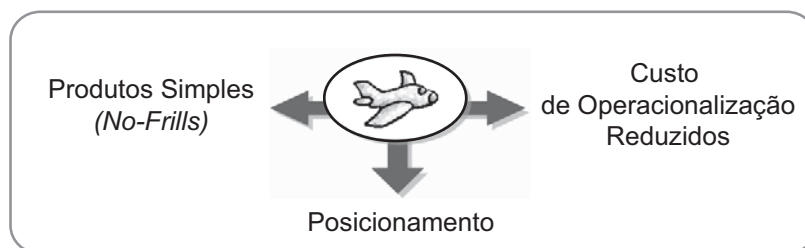
- Operação de e para Aeroportos onde existem poucas ou nenhuma companhias aéreas a operar;
- Concorrência com todas as transportadoras aéreas;

3. *Custos de Operação baixos:*

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

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

FIGURA 2
Dimensões do negócio das companhias aéreas de baixo custo



Fonte: Elaboração própria a partir de Schneiderbauer (2002)

5- ALTERAÇÕES DAS OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS – O CASO DAS COMPANHIAS AÉREAS DE BAIXO CUSTO NO AEROPORTO DE FARO

O início da operação das companhias aéreas de baixo custos pressupõe igualmente algumas alterações em termos das operações aeroportuárias, seja em termos de processos de embarque e desembarque de passageiros, tempos de rotação dos voos, serviços utilizados, entre outros. A par destas alterações, existem dados relativos a vários aeroportos europeus que nos levam a pressupor que estas companhias aéreas também originaram alterações na estrutura de tráfego de alguns aeroportos, como é o caso do Aeroporto de Faro, a principal porta de entrada de turistas estrangeiros na região algarvia.

O Aeroporto de Faro apresentou desde cedo uma estrutura de tráfego baseada principalmente em voos charter e com picos de procura sazonal que originavam problemas de congestionamento de operações. Hoje

em dia, e após 10 anos da operação das companhias aéreas de baixo custo, assiste a uma alteração na sua estrutura de tráfego com o aumento significativo do voos regulares, nos quais encontramos os das companhias aéreas de baixo custo (Ver Quadro 2).

Desde a sua abertura em 11 de Julho de 1965, este foi um aeroporto vocacionado para o turismo, para o qual sempre operaram companhias *charter* provenientes do Norte e Centro da Europa e com picos de procura sazonal que originavam problemas de congestionamento de operações.

A partir de meados dos anos 90, e após concluído o processo de desregulamentação do transporte aéreo na Europa, a estrutura de tráfego começou a ser alterada devido ao início da operação das companhias aéreas de baixo custo, as quais representam hoje em dia mais de 60% do número de passageiros processados (Ver Figura 3).

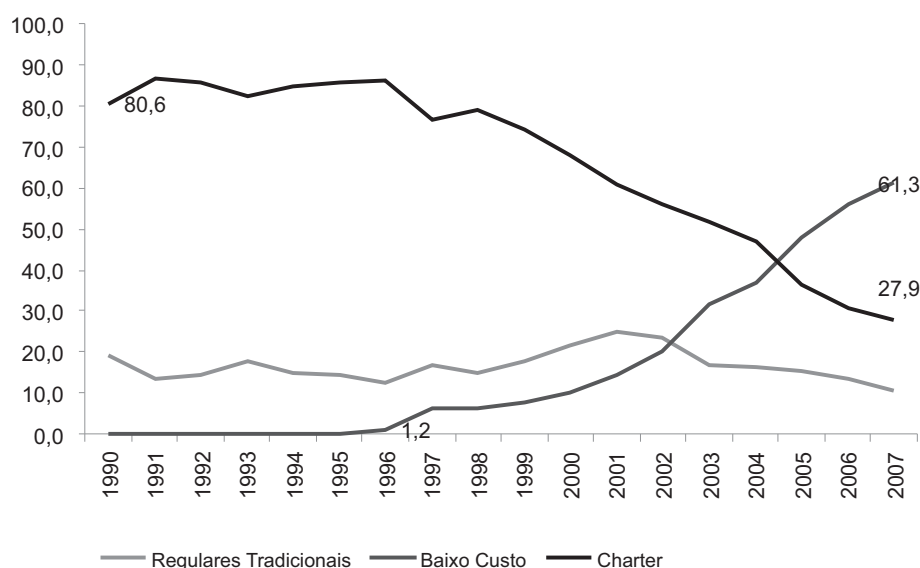
QUADRO 2
Movimentos e Passageiros no Aeroporto de Faro (1996-2006)

PASSAGEIROS PROCESSADOS				MOVIMENTOS			
ANOS	CHARTER	REGULAR	LOW COST	ANOS	CHARTER	REGULAR	LOW COST
1996	86,30%	12,50%	1,20%	1996	77,80%	20,80%	1,40%
1997	76,70%	17,00%	6,30%	1997	68,20%	25,40%	6,40%
1998	79,00%	14,90%	6,10%	1998	70,20%	23,40%	6,40%
1999	74,30%	18,00%	7,70%	1999	65,00%	27,00%	8,10%
2000	68,20%	21,90%	9,90%	2000	61,60%	28,00%	10,40%
2001	64,10%	20,40%	15,50%	2001	52,60%	31,40%	16,00%
2002	58,90%	19,60%	21,50%	2002	47,90%	29,10%	23,00%
2003	54,30%	12,70%	33,00%	2003	43,70%	23,10%	33,20%
2004	49,10%	12,30%	38,60%	2004	39,10%	22,50%	38,30%
2005	37,80%	13,80%	48,40%	2005	33,60%	18,10%	48,30%
2006	31,80%	13,30%	54,90%	2006	29,80%	15,90%	54,30%
2007	28,00%	11,00%	61,00%	2007	28,10%	12,90%	59,00%

Fonte: Elaboração própria a partir de ANA, SA (2004, 2005, 2006 e 2007)

FIGURA 3

Evolução do nº de passageiros no Aeroporto de Faro por tipo de companhia aérea (1990-2007)



Fonte: Adaptado de ANA (2004, 2005, 2006 e 2007)

Este aumento da quota das companhias aéreas de baixo custo veio diminuir significativamente o peso da operação charter, a qual chegou a atingir em 1991 e 1996 valores superiores a 80% de passageiros processados.

Esta mudança significativa da estrutura de tráfego decorre, em boa medida, do posicionamento do aeroporto de Faro como uma infra-estrutura atractiva ao segmento das companhias aéreas de baixo custo, quer pelo mercado que serve (predominantemente turístico em mercados maduros como o Reino Unido) como pela localização geográfica no espaço europeu (aeroporto regional a uma distância média de 3 horas dos principais mercados emissores) (ANA, 2008).

A operação das companhias aéreas de baixo custo no Aeroporto de Faro originou a oferta de novas rotas e maior número de frequências para novas regiões da Europa ao longo de todo o ano, permitindo

uma melhoria significativa nas acessibilidades, potenciando o desenvolvimento de novos segmentos de mercado turístico, como o turismo residencial, segmento que valoriza bastante a questão das acessibilidades aquando da escolha do destino para a aquisição de uma segunda habitação.

Esta questão levou-nos a ponderar a importância de analisar de forma separada os índices de sazonalidade da operação das companhias aéreas regulares e das companhias charter, de modo a verificar se a curva da procura é semelhante ou se apresenta diferenças. A curva da procura referente aos voos das companhias aéreas regulares (tradicionais e de baixo custo), permite verificar que existe uma procura equilibrada ao longo do ano, apesar do maior fluxo nos meses de Maio a Outubro, permitindo-nos obter uma curva mais esbatida e logo elucidativa da importância da operação destas companhias.

Por oposição, a operação das companhias charter tem menos expressão durante os meses de Inverno IATA (Final de Outubro até final de Março), e por consequência uma maior procura nos meses de Abril a Outubro, com especial incidência nos meses de Julho e Agosto. Esta situação é comum a muitos aeroportos de índole turística pelo facto destas companhias aéreas estarem associadas a operadores turísticos que oferecem pacotes de férias mais atractivos para os períodos tradicionais de férias balneares.

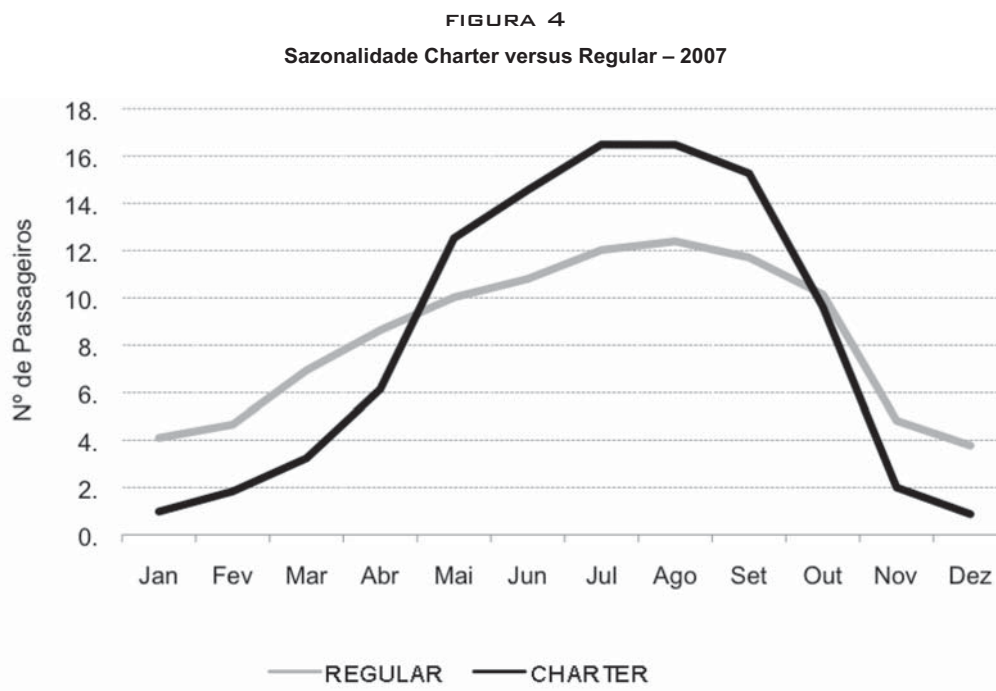
Todas estas questões têm implicações directas na procura da região algarvia e na utilização dos vários serviços do aeroporto de Faro, originando situações de congestionamento e tempos de espera mais elevados (Ver Figura 4).

O maior e melhor acesso ao Algarve potenciou a procura de novos segmentos ou a consolidação de outros. Um dos exemplos mais notórios é o turismo residencial, segmento que está associado à utilização durante a estada de um meio de alojamento não

hoteleiro, o qual pode ter sido comprado, arrendado ou emprestado. Este é um tipo de turista que utiliza o imóvel de forma sazonal e ao longo do ano, procurando os períodos de menor congestionamento do destino e menor temperatura. De seguida iremos apresentar alguns dos dados obtidos num estudo recente que pretendia caracterizar este segmento de mercado.

6- TURISMO RESIDENCIAL, UM SEGMENTO COM POTENCIAL NO ALGARVE

Durante os meses de Junho a Outubro de 2007 foi aplicado um inquérito a passageiros que viajavam para diferentes destinos do Reino Unido, Alemanha, Irlanda e Holanda, à partida do aeroporto de Faro. No total foram aplicados 4147 questionários, dos quais 12,7% relativos a proprietários de um imóvel no Algarve e 7,4% relativos a passageiros com intenção de comprar um imóvel no futuro nesta região.



Fonte: ANA (2008)

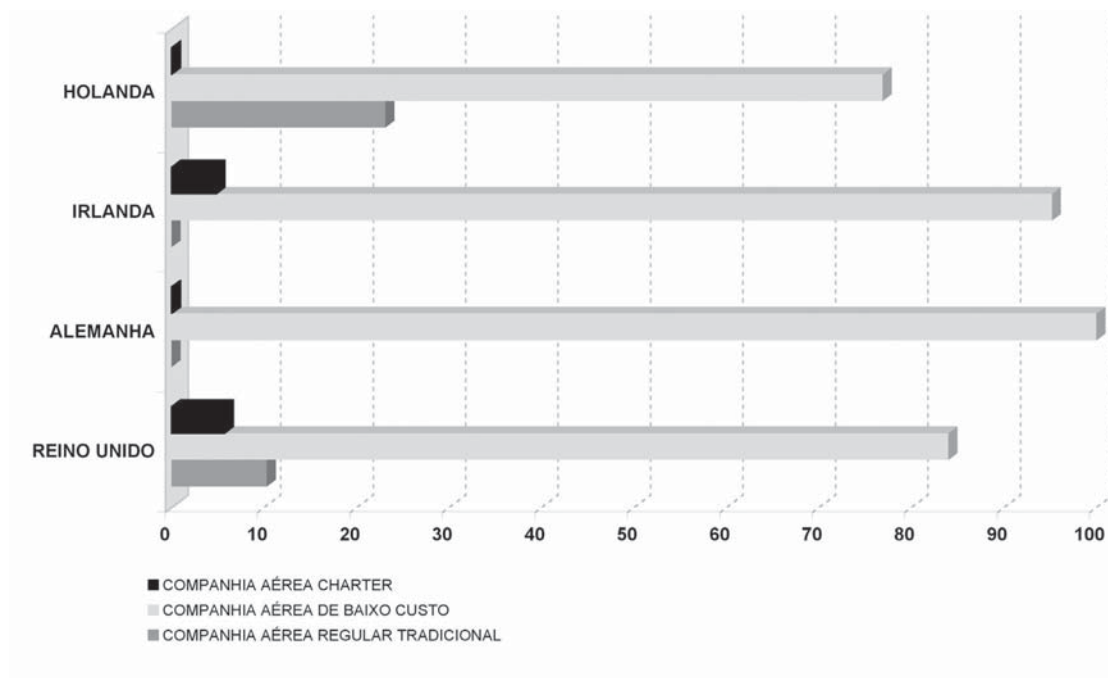
Neste artigo iremos salientar apenas as questões que têm relação directa com o meio de transporte utilizado e dados sobre as características pessoais dos entrevistados.

Dos passageiros identificados como proprietários de uma habitação no Algarve, 87,5% utilizou uma companhia aérea de baixo custo para viajar para a região, o que vem demonstrar a crescente importância destas companhias aéreas em destinos como o Algarve e para proprietários de uma segunda habitação. Quando analisado este indicador por país de residência habitual dos inquiridos é possível identificar diferenças entre mercados, situação que está relacionada com o número de rotas e frequências oferecidas por cada companhia aérea nos quatro mercados em estudo (Ver Figura 5).

Relativamente ao meio de transporte utilizado durante a estada este foi para 49,6%, o carro alugado numa empresa de aluguer de automóveis e para 40,8% o carro próprio. Estes valores são elucidativos da importância que os serviços de rent a car têm para este tipo de clientes, no entanto não deixa de ser surpreendente o número de proprietários que afirma ter o seu próprio carro no Algarve.

Sobre as motivações para a aquisição do seu imóvel no Algarve, verifica-se que existem 3 que têm maior destaque, nomeadamente o clima (79,4%), as acessibilidades (52,9%) e o golfe (25,1%) (Ver Quadro 3).

FIGURA 5
Tipo de companhia aérea utilizada pelos proprietários por país de residência



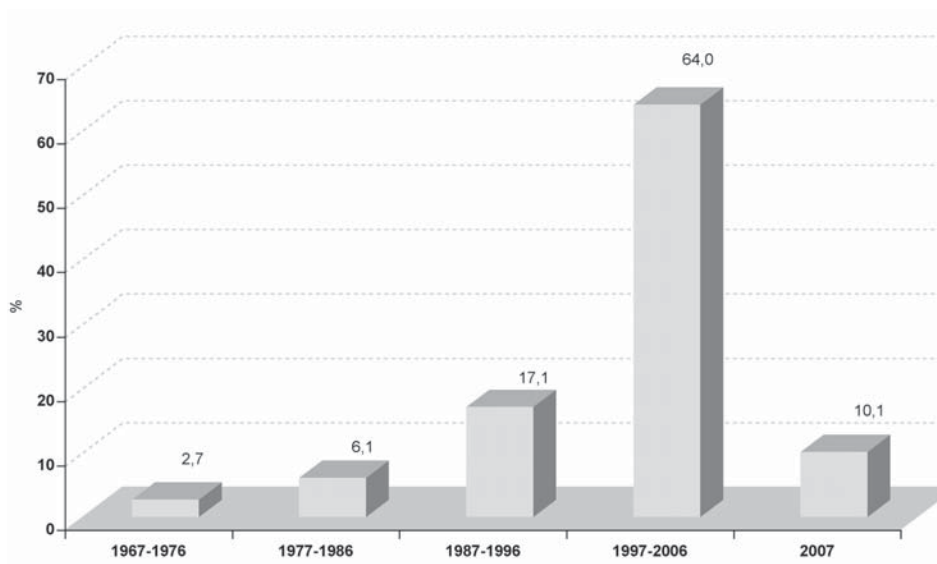
Fonte: Almeida (2008)

QUADRO 3
Factores que motivaram a aquisição da habitação no Algarve

FACTORES	%
Clima	79,40%
Acessibilidades	52,90%
Golfe	25,10%
Outro (Familiares e amigos na região; conhecimento do destino)	18,70%
Existência de voos de companhias aéreas de baixo custo de e para o país de origem	9,40%
Destino seguro	9,40%

Fonte: Almeida (2008)

FIGURA 6
Percentagem de proprietários por décadas (1967 a 2007)



Fonte: Almeida (2008)

Os factores salientados demonstram por um lado a importância atribuída ao clima da região, mas também e com grande destaque o factor acessibilidades. Se interligarmos esta questão com a anterior relativa ao tipo de companhia aérea utilizada durante a estada, verificamos que estes clientes dão uma grande valorização às companhias aéreas de baixo custo.

Num outro tipo de análise fomos aferir há quantos anos é que os proprietários referem ter a sua habitação no Algarve, sendo que a média ronda os 7,93 anos.

Tendo em conta que se verificou a existência de vários inquiridos com tempo de aquisição de imóvel que variava entre os zero e os quarenta anos, foi efectuada uma análise que visava avaliar por décadas qual a percentagem de proprietários existentes no total dos inquiridos. Foram estabelecidas 4 décadas (1967-1976; 1977-1986; 1987-1996 e 1997-2006), sendo que o ano de 2007 foi analisado de modo separado (Ver Figura 6).

Como se pode visualizar no Figura 6, cerca de 74,1% dos inquiridos adquiriu o seu imóvel entre 1997 e 2007, período que coincide com o início da operação das companhias aéreas de baixo custo para o aeroporto de Faro, o que nos leva a afirmar que existe uma relação directa entre estas duas variáveis. Neste sentido este dado vem reforçar mais uma vez a importância que estas companhias aéreas assumem no desenvolvimento e consolidação deste segmento de mercado turístico na região algarvia, principalmente pelo facto de oferecerem um vasto leque de rotas e frequências para diferentes países ao longo do ano, motivo que em muito atrai o cliente que se integra neste segmento.

No que respeita à caracterização pessoal dos inquiridos proprietários de uma habitação, verifica-se que estes têm uma média de idades de 54,6 anos. O número de pessoas que viaja no grupo é em média de 2,56 pessoas, sendo que só 0,32 apresentam uma idade inferior a 16 anos.

Relativamente às habilitações literárias, 52,8% tem estudos secundários, enquanto 40,3% apresenta estudos universitários. Dos inquiridos 52,4% está empregado, embora se verifique uma percentagem elevada de reformados (40,6%). Sobre a sua profissão, 46,9% referiram ter a sua própria empresa, enquanto 20,4% trabalham em empresas de serviços diversos.

7. CONCLUSÕES

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

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

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

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

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

A investigação que tem vindo a ser realizada sobre o transporte aéreo e sobre as companhias aéreas de baixo custo, tem como principal enfoque o processo de liberalização, análise do modelo de negócio, perfil do cliente, entre outras. Não se verifica porém a existência de estudos mais abrangentes e aprofundados sobre esta temática, que permitam aferir: (i) os impactes originados na oferta e na procura; (ii) análise do perfil do passageiro na época alta e na época baixa em destinos com uma operação tradicionalmente charter; (iii) análise da operação destas companhias em diferentes destinos turísticos que apresentem o mesmo tipo de características, para assim se aferir se estaríamos perante um perfil tipo de cliente e se os impactes causados eram semelhantes, entre outras.

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

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almeida, C. (2008), "Turismo residencial no Algarve: Apresentação dos resultados obtidos na aplicação dos questionários da procura." [Não publicado].
- ANA (2004), Estatística Anual do tráfego aéreo – Aeroporto de Faro – 1990-2004. ANA, SA – Aeroportos de Navegação Aérea.
- ANA (2005), Estatística Anual do tráfego aéreo – Aeroporto de Faro – 2005. ANA, SA – Aeroportos de Navegação Aérea.
- ANA (2006), Estatística Anual do tráfego aéreo – Aeroporto de Faro – 2006. ANA, SA – Aeroportos de Navegação Aérea.
- ANA (2007), Evolução mensal por mercados – Passageiros locais – Aeroporto de Faro – 2007. ANA, SA – Aeroportos de Navegação Aérea.
- ANA (2008), FAO Global Market Performance. ANA, Aeroportos de Portugal – Aeroporto de Faro.
- Bingelli, U.; Pompeo, L. (2002), "Hyped hopes for Europe's low-cost airlines" in The McKinsey Quarterly, nº 4, pp.87-97.
- Borghetto, M.; Berthelot, B.; Gibbon, O. (2002), "European Low-Cost Airlines: This is a Buying Opportunity!" in European Airlines, pp. 1-35. (consultado em <http://www.ryanair.com/download/morgansep.pdf> em 04-01-2005).
- COM (2002), Comunicação da Comissão sobre as consequências dos acordões do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de Novembro de 2002, para a política europeia do transporte aéreo, Comissão das Comunidades Europeias, Bruxelas.
- COM (2003), Documento de consulta da Comissão com vista à revisão dos Regulamentos do 3º pacote (versão portuguesa), Comissão das Comunidades Europeias, Bruxelas.
- ECA (2002), Low Cost Carriers in the European Aviation Single Market, ECA – European Cockpit Association AISBL. ECA Industrial Sub Group, Bruxelas. (consultado em <http://www.eca-cockpit.com/media/LCCfinalA4.pdf> em 10-12-2004).
- ELFAA (2004), Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment, European Low Fares Airlines Association, Bruxelas.
- ELFAA (2008), ELFAA member's statistics – June 08, ELFAA (consultado em <http://www.elfaa.com/statistics.htm> em 02-09-2008).
- Endres, G. (2004), "Cost Conscious" in Airline Business, Outubro 2004, pp. 33-36.
- Franke, M. (2004), "Competition between network carriers and low-cost carriers – retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency?" in Journal of Air Transport Management, vol. 10, pp. 15-21.
- KPMG (2003), "No-frills airlines – what's in it for hotels?" KPMG European Travel, Leisure & Tourism Team. (consultado em http://www.kpmg.no/download/201188/106206/breifing_case_study3.pdf em 29-09-2004).
- Lederman, M.; Januszewski, S. (2003), Entry Patterns of Low-Cost Airlines, Massachusetts Institute of Technology (consultado em <http://www.rotman.utoronto.ca/mara.lederman/entry.pdf> em 15-12-2004).
- Marrana, J.; Costa, P.; Sousa, J. (S/D), "As Infra-estruturas Aeroportuárias da Fachada Atlântica Ibérica. Situação, Potencialidades e Desafios" in 3º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário (consultado em <http://docentes.uportu.pt/JMARRANA/As%20Infraestruturas%20Aeroportuarias%20da%20Fachada%20Atlantica%20Iberica.pdf> em 21-03-2005).
- Morrell, P. (1998), "Air transport liberalization in Europe: The progress so far" in Journal of Air Transport World Wide, vol. 3, nº1, pp. 42-60.
- Piga, C.; Filippi, N.; Bachis, E. (2001), Booking and Flying with Low Cost Airlines, Nottingham University Business School (consultado em http://www.nottingham.ac.uk/ttri/pdf/2001_2.pdf em 20-01-2005).
- Riley, G. (2003), Economics Case Study: The European Airline Market, Tutor2u (<http://www.tutor2u.net/>).
- Schneiderbauer, D.; Fainsilber, O. (2002), Impact of Low Cost Airlines – Summary of Mercer Study, Mercer Management Consulting (consultado em http://www.cnig.pt/documentos/Impact_of_Low_Cost_Carriers.pdf em 10-06-2004).

