



O Impacto das Transportadoras de Baixo Custo  
no Transporte Aéreo Nacional  
[1995-2011]



## **FICHA TÉCNICA**

### **TÍTULO**

Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.  
Impacto das Transportadoras de Baixo Custo no Transporte Aéreo Nacional  
[1995-2011]

### **EDIÇÃO**

INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.  
Rua B – Edifícios 4 e Santa Cruz  
Aeroporto de Lisboa – 1749-034 Lisboa  
Telef.: +351 218 423 500 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: [geral@inac.pt](mailto:geral@inac.pt)  
[www.inac.pt](http://www.inac.pt)

### **ISBN**

978-989-8489-08-1

### **COORDENAÇÃO TÉCNICA**

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

### **DESIGN E PAGINAÇÃO**

Departamento de Comunicação

**DATA:** dezembro 2012

## ÍNDICE

<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO</b>	<b>7</b>
<b>2. MÉTODOS E FONTES</b>	<b>9</b>
<b>3. O FENÓMENO <i>LOW COST</i></b>	<b>11</b>
<b>4. AS <i>LOW COST</i> EM PORTUGAL</b>	<b>12</b>
4.1. PERÍODO DECORRIDO ENTRE 1995 E 2003	13
4.2. PERÍODO DECORRIDO ENTRE 2004 E 2011	14
4.2.1 SEGMENTO REGULAR	15
4.2.1.1. Aeroporto de Faro	16
4.2.1.2. Aeroporto do Porto	20
4.2.1.3. Aeroporto da Madeira	22
4.2.1.4. Aeroporto de Lisboa	25
4.2.2 SEGMENTO NÃO REGULAR	28
4.2.2.1. Aeroporto de Faro	29
4.2.2.2. Aeroporto da Madeira	32
4.2.2.3. Aeroporto do Porto	35
4.2.2.4. Aeroporto de Lisboa	36
<b>5. CONCLUSÃO</b>	<b>37</b>
<b>6. ANEXOS: QUADROS E GRÁFICOS</b>	<b>39</b>

## ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1	<i>Ranking</i> das Companhias LCC a operar no segmento Regular no Aeroporto de Faro _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 2	Principais Rotas Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto de Faro_ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 3	<i>Ranking</i> das Companhias LCC a operar no segmento Regular no Aeroporto do Porto _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 4	Principais Rotas Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto do Porto_ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 5	<i>Ranking</i> das Companhias LCC a operar no segmento Regular no Aeroporto da Madeira _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 6	Principais Rotas Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto da Madeira _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 7	<i>Ranking</i> das Companhias Aéreas LCC a operar no segmento Regular no Aeroporto de Lisboa _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 8	Principais Rotas Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto de Lisboa_ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 9	<i>Ranking</i> das Companhias LCC a operar no segmento Não Regular no Aeroporto de Faro _ Quota de Passageiros 2004/ 2011
QUADRO 10	Principais Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto de Faro_ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 11	<i>Ranking</i> das Companhias LCC a operar no segmento Não Regular no Aeroporto da Madeira _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 12	Principais Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto da Madeira _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 13	<i>Ranking</i> das Companhias LCC a operar no segmento Não Regular no Aeroporto do Porto _ Quota de Passageiros 2004 a 2011
QUADRO 14	Principais Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto do Porto _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 15	<i>Ranking</i> das Companhias Aéreas LCC a operar no segmento Não Regular no Aeroporto de Lisboa _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO 16	Principais Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto de Lisboa _ Quota de Passageiros 2004/2011
QUADRO A1	Companhias LCC consideradas
QUADRO A2	<i>Ranking</i> das rotas operadas pelas Companhias LCC – 1995/2003
QUADRO A3	Frota operada pelas Companhias LCC nas rotas de e para Portugal

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	Principais Mercados operados pelas Companhias LCC_ Passageiros transportados 1995/2003
GRÁFICO 2	Principais Rotas operadas pelas Companhias LCC_ Passageiros e Quota de Mercado 1995/2003
GRÁFICO 3	Taxas de crescimento dos Passageiros Regulares _ Companhias LCC vs Total
GRÁFICO 4	Evolução da Quota de Mercado das Companhias LCC_ Passageiros Regulares 2004/2011
GRÁFICO 5	Movimentos Regulares operados pelas Companhias LCC_ Faro 2004/2011
GRÁFICO 6	Passageiros Regulares transportados pelas Companhias LCC_ Faro 2004/2011
GRÁFICO 7	<i>Load Factor</i> nas ligações Regulares operadas pelas Companhias LCC_ Faro 2004/2011
GRÁFICO 8	Movimentos Regulares operados pelas Companhias LCC_ Porto 2004/2011
GRÁFICO 9	Passageiros Regulares transportados pelas Companhias LCC_ Porto 2004/2011
GRÁFICO 10	<i>Load Factor</i> nas ligações Regulares operadas pelas Companhias LCC_ Porto 2004/2011
GRÁFICO 11	Movimentos Regulares operados pelas Companhias LCC_ Madeira 2004/2011
GRÁFICO 12	Passageiros Regulares transportados pelas Companhias LCC_ Madeira 2004/2011
GRÁFICO 13	<i>Load Factor</i> nas ligações Regulares operadas pelas Companhias LCC_ Madeira 2004/2011
GRÁFICO 14	Movimentos Não Regulares operados pelas Companhias LCC_ Lisboa 2004/2011
GRÁFICO 15	Passageiros Não Regulares transportados pelas Companhias LCC_ Lisboa 2004/2011
GRÁFICO 16	<i>Load Factor</i> nas ligações Não Regulares operadas pelas Companhias LCC _ Lisboa 2004/2011
GRÁFICO 17	Taxas de crescimento dos Passageiros Não Regulares – Companhias LCC vs Total
GRÁFICO 18	Evolução da Quota de Mercado de Passageiros Não Regulares _ Companhias LCC vs Total
GRÁFICO 19	Movimentos Não Regulares transportados pelas Companhias LCC _ Faro 2004/2011
GRÁFICO 20	Passageiros Não Regulares transportados pelas Companhias LCC _ Faro 2004/2011
GRÁFICO 21	<i>Load Factor</i> nas ligações Não Regulares operadas pelas Companhias LCC _ Faro 2004/2011
GRÁFICO 22	Movimentos Não Regulares transportados pelas Companhias LCC _ Madeira 2004/2011
GRÁFICO 23	Passageiros Não Regulares transportados pelas Companhias LCC _ Madeira 2004/2011

- GRÁFICO 24 *Load Factor* nas ligações Não Regulares operadas pelas Companhias LCC \_ Madeira 2004/2011
- GRÁFICO A2 Evolução da Quota de Mercado dos Movimentos Regulares \_ Companhias LCC vs Total
- GRÁFICO A1 Taxas de crescimento dos Movimentos Regulares – Companhias LCC vs Total
- GRÁFICO A3 Taxas de crescimento dos Movimentos Não Regulares – Companhias LCC vs Total
- GRÁFICO A4 Evolução da Quota de Mercado dos Movimentos Não Regulares \_ Companhias LCC vs Total

## 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2010, o INAC, I.P. deu início à publicação de diversos estudos de observação e caracterização dos mercados e de análise económica do setor da aviação civil. Desta iniciativa resultaram 4 estudos com o objetivo de analisar a evolução do transporte aéreo nos 4 principais aeroportos nacionais (Lisboa, Porto, Faro e Funchal). Esta coletânea de publicações foi fechada em dezembro de 2011, com a publicação do estudo relativo ao aeroporto do Funchal.

O estudo que agora se apresenta tem como objetivo analisar o impacto da entrada das transportadoras de baixo custo no transporte aéreo nacional. Para facilidade de leitura, a referência a estas operadoras será companhias LCC (companhias aéreas *low cost*).

As principais conclusões da análise efetuada resumem-se nos pontos seguintes:

- A entrada das companhias LCC no transporte aéreo em Portugal verificou-se em 1995, com o início das operações da Air Berlin e da Ryanair. Em 1997 surge a Virgin Express e, até 2001, estas eram as únicas transportadoras a oferecer tarifas de baixo custo em algumas rotas não regulares com destino à Alemanha, Irlanda e Bélgica.
- Em 2002 e 2003, o número de companhias LCC a operar para Portugal duplicou e o total de passageiros por estas transportados já representava 4% do total de tráfego. Nos três principais mercados operados – Reino Unido, Alemanha e Bélgica – as quotas de mercado de passageiros correspondiam a 9, 11 e 49 pontos percentuais, respetivamente.
- A estratégia inicial das companhias LCC não passou pela abertura de novas rotas, mas pela conquista de mercado em rotas já operadas, quer pelas companhias regulares, quer pelas companhias *charter*. A rota Faro/Paderborn foi a única exceção.
- Em 2003, com o início das operações da Easyjet, as rotas para o mercado inglês passaram a ocupar as posições cimeiras no *ranking* das principais rotas operadas pelas companhias LCC.
- Entre 2004 e 2011 a taxa média de crescimento do tráfego total de passageiros transportados pelas companhias LCC nas ligações de e para Portugal foi de 27% (28,5% no segmento regular e 14% no segmento não regular).
- Em 2008, e na sequência da liberalização das ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira, a Easyjet iniciou operações na ligação Lisboa/Funchal. Em 2009, a Ryanair estabeleceu bases operacionais a partir dos aeroportos de Faro e Porto.
- O crescimento das companhias LCC assentou, fundamentalmente, na transferência de uma parcela significativa do tráfego anteriormente transportado pelas operadoras regulares e *charter*, como revelam os ganhos de quota de mercado ocorridos entre 2003 e 2011 (25% no segmento regular e 33% no segmento não regular).
- Em 2011 eram 20 as companhias LCC a operar em Portugal, considerando as falências e as fusões ocorridas desde 2007 e, conjuntamente, respondiam por 23% do total de movimentos comerciais e por 37% do total de passageiros transportados.
- Foi através de operações não regulares que as companhias aéreas LCC iniciaram o seu percurso no setor do transporte aéreo em Portugal, mas foi no segmento regular que desenvolveram a sua atividade. No

período em análise, o peso das operações regulares no conjunto das operações destas transportadoras cresceu 7%, fixando-se nos 94% em 2011.

- No segmento regular destaca-se a representatividade das operações da Ryanair no aeroporto de Faro, nas ligações ao Reino Unido, e no aeroporto do Porto, em rotas para o mercado espanhol e também para o Reino Unido.
- Ainda no segmento regular, e nos aeroportos da Madeira e de Lisboa, a Easyjet apresenta-se como a principal LCC, operando rotas à partida de Lisboa para pontos no mercado espanhol e para a Madeira e, ainda, à partida do aeroporto da Madeira para pontos no Reino Unido.
- A maior quota de mercado das companhias LCC, em número de passageiros transportados registou-se no aeroporto de Faro. Cerca de 83% do total de movimentos regulares e cerca de 87% do total de passageiros transportados neste segmento, em 2011, correspondeu a operações das companhias LCC.
- No segmento não regular, destacam-se as operações da Thomsonfly à partida dos aeroportos de Faro e da Madeira para pontos na Holanda e no Reino Unido.
- A maior quota de mercado das companhias LCC, em número de passageiros transportados no segmento não regular verificou-se no aeroporto de Faro. Em 2011, as companhias LCC respondiam por 42% do total de movimentos e por cerca de 45% do total de passageiros transportados no segmento não regular deste aeroporto.
- A representatividade das companhias LCC no segmento não regular dos aeroportos de Lisboa e do Porto é inexpressiva, não ultrapassando, em 2011, respetivamente, 2% e 3% do total de passageiros transportados nestas infraestruturas aeroportuárias.



## 2. MÉTODOS E FONTES

O objeto deste estudo são as companhias LCC, pretendendo-se avaliar o efeito do seu modelo de negócio na atividade de transporte aéreo comercial em Portugal.

A análise será desenvolvida com base nos indicadores de tráfego recolhidos nas infraestruturas aéreas nacionais relativos às operações realizadas pelas companhias LCC, isto é, nas rotas com origem ou destino nas infraestruturas aeroportuárias nacionais, bem como em rotas em que estas infraestruturas constituem pontos intermédios de percursos combinados.

Será feita uma breve análise do período compreendido entre 1995 e 2003, considerando que foi neste período que o fenómeno das LCC se começou a manifestar em Portugal, bem como uma análise de mercados mais detalhada, para o período compreendido entre 2004 e 2011, marcado pelo crescimento e consolidação deste modelo de negócio.

Como companhias LCC foram consideradas as transportadoras aéreas que se caracterizam, fundamentalmente, pela prática de tarifas reduzidas, oferta de comodidades mínimas e otimização e redução dos custos dos fatores de produção.

Estas companhias foram criadas com base numa estrutura de custos bastante diferente da estrutura de custos típica de uma companhia aérea tradicional, ou alteraram os seus modelos operacionais através de mudanças profundas, designadamente através de processos de fusão com outras companhias aéreas de baixo custo.

Neste sentido, não foram consideradas as companhias aéreas que se intitulam como operadoras LCC apenas porque fomentam políticas concorrenciais agressivas ao nível dos preços, mantendo, simultaneamente, produtos e operações complexas.

Não foram igualmente consideradas as companhias aéreas regionais que realizam rotas de curta distância sem oferta de serviços a bordo.

Em suma, as companhias aéreas consideradas neste estudo (quadro A1 em anexo) partilham um modelo de negócio assente em sinergias, das quais se destacam as seguintes:

- Preferência por aeroportos secundários que permitam rotações rápidas (em cerca de 25 minutos).
- Economia de *density*, ou seja, maximização dos tempos de voo das aeronaves.
- Pressão sobre o fator trabalho, isto é, recursos humanos menos bem pagos e com uma sobrecarga de trabalho superior à média do sector.
- Aposta em coeficientes de ocupação elevados, próximos dos 80%<sup>1</sup>.
- Uniformização da frota, oferta de uma única classe de tarifa ponto a ponto, sem impressão de bilhete e sem reserva prévia de lugar.

---

<sup>1</sup> Coeficientes de ocupação geralmente situados entre os obtidos pelas companhias regulares e os obtidos pelas companhias *charter*.

- Receitas incrementais através da oferta direta ou indireta de serviços tais como *rent a car* ou reservas de hotéis a bordo ou pela internet.

### 3. O FENÓMENO *LOW COST*

O modelo de negócio desenvolvido pelas companhias de baixo custo é originário dos Estados Unidos da América e surge na Europa no contexto de desregulamentação decorrente da entrada em vigor do terceiro pacote de liberalização do transporte aéreo.

No continente americano, este modelo foi criado e implementado pela Southwest Airlines. Na Europa, a primeira companhia a seguir uma estratégia semelhante foi a irlandesa Ryanair, que iniciou operações em 1985 entre a Irlanda e o Reino Unido com duas classes diferentes e tarifas inferiores às praticadas pelas suas concorrentes. Só mais tarde se assumiu como uma operadora aérea apostada num novo modelo de negócio.

O sucesso da Ryanair estimulou outros investidores europeus a entrarem no negócio da aviação. Em 1995 é constituída a Easyjet e, em 1996, a Debonair, ambas a operar no aeroporto de Luton em Londres. Em 1997, a Virgin Express segue o mesmo modelo, com voos à partida de Bruxelas. Em 1998 surgem outras duas companhias de baixo custo no mercado inglês, concretamente a Go, lançada pela British Airways, e a Buzz, subsidiária da KLM, ambas com base operacional no aeroporto de Stanstead em Londres, posteriormente adquiridas pela Easyjet e pela Ryanair, respetivamente.

Entre 1999 e 2004 o mercado europeu das companhias LCC cresceu significativamente com as operações da Ryanair e da Easyjet.

A capacidade demonstrada em ultrapassar períodos adversos, como o terrorismo, as epidemias ou mesmo as crises económicas, conduziu a que muitas companhias aéreas tradicionais (*regulares* e *charter*) repensassem toda a sua estrutura de custos. Muitas destas companhias, impulsionadas pela necessidade de recuperarem as quotas de mercado perdidas, criaram as suas próprias companhias de baixo custo. São exemplo disso a Clickair, subsidiária da Ibéria, a BMI Baby, subsidiária da British Midland Airways e, ainda, a TUfly, subsidiária da *charter* TUI Airlines.

Contudo, esta opção nem sempre se revelou profícua, dado o facto da estrutura base das companhias aéreas tradicionais não ser compatível com o modelo LCC. A Buzz da KLM e a Go da British Airways são exemplo desta má aposta, já a Germanwings, subsidiária da Lufthansa, foi uma boa exceção.

O impacto das companhias LCC no mercado europeu foi efetivamente muito significativo e responsável pelo crescimento do tráfego verificado nos últimos 10 anos. Em alguns países europeus, as companhias de baixo custo dominam o mercado. Em Espanha são responsáveis por cerca de 50% do total da capacidade oferecida no segmento internacional e na Polónia por 52%.

Na maior economia europeia – a alemã – aproximadamente 29% dos voos internacionais e 44% dos voos domésticos são operados por companhias LCC.

À data de 2010, as quotas de mercado destas companhias eram de 48% na Irlanda, 37% no Reino Unido, 22% na França e 40% na Itália.

Atualmente duas das quatro maiores companhias aéreas europeias, em termos de passageiros transportados, são transportadoras de baixo custo: Ryanair e Easyjet.

#### 4. AS LOW COST EM PORTUGAL

A entrada das companhias LCC nas rotas com origem/destino ou pontos intermédios nas infraestruturas aeroportuárias nacionais ocorreu em 1995, com as operações não regulares da Air Berlim e da Ryanair.

A Air Berlim, à partida do aeroporto de Faro, para vários pontos na Alemanha e a Ryanair, à partida dos aeroportos de Faro e de Lisboa para Dublin, Belfast e Cork.

Em 1997, uma terceira companhia de baixo custo, de origem belga, denominada Virgin Express, inicia operações na rota Faro/Bruxelas. Em 1999, a Air Berlim estende a sua operação ao mercado espanhol, bem como aos aeroportos da Madeira e de Porto Santo com ligações a Nuremberg, Leipzig e Tegel.

Até 2001 estas eram as únicas transportadoras de baixo custo a operar em Portugal e respondiam por 1% do total de passageiros transportados de e para as infraestruturas nacionais.

Em 2002, a BMI Baby inicia a rota regular Faro/EastMidland e a Channel Express começa operações à partida dos aeroportos de Lisboa e Faro para vários aeroportos ingleses.

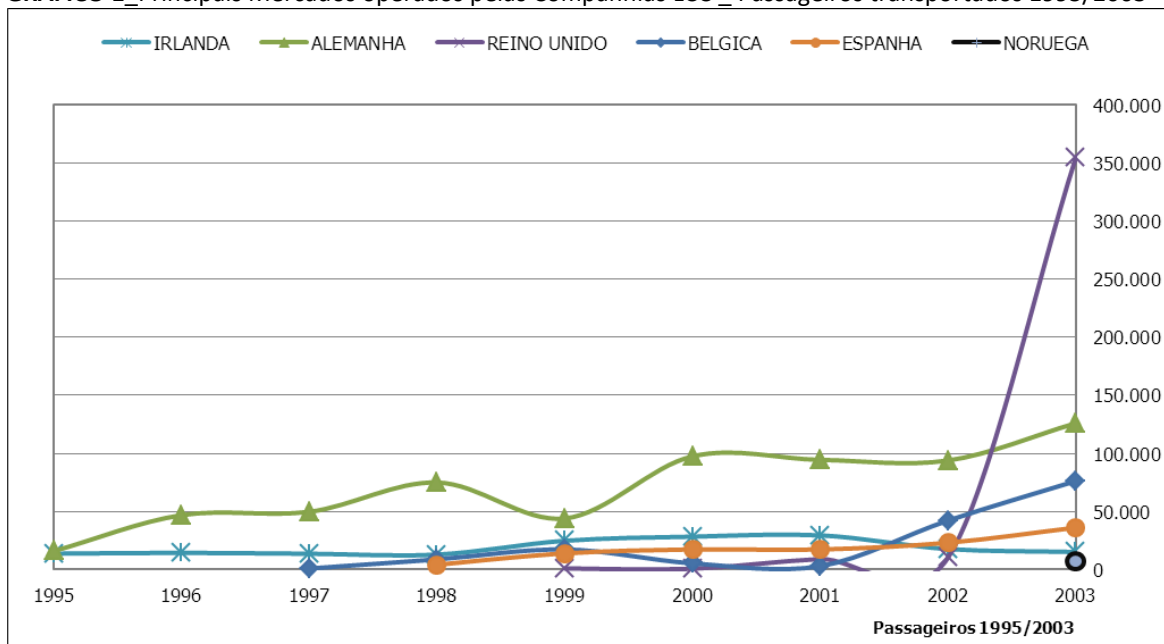
O ano de 2003 marca o princípio da “era” das LCC no mercado nacional, não só pelo início das operações da Easyjet, mas pela duplicação do número de operadoras de baixo custo a operar em Portugal.

Até 2002 as operações das companhias aéreas LCC concentraram-se em rotas para o mercado alemão e à partida do aeroporto de Faro. Em 2003, as ligações ao mercado belga atingiram os valores de passageiros transportados no principal mercado, isto é, cerca de 220 000 passageiros.

#### 4.1. PERÍODO DECORRIDO ENTRE 1995 E 2003

Como ilustra o gráfico seguinte, 2003 corresponde ao primeiro pico de crescimento da atividade destas companhias LCC, especialmente nos mercados inglês, belga e alemão, mas também em resultado do início das operações da Easyjet.

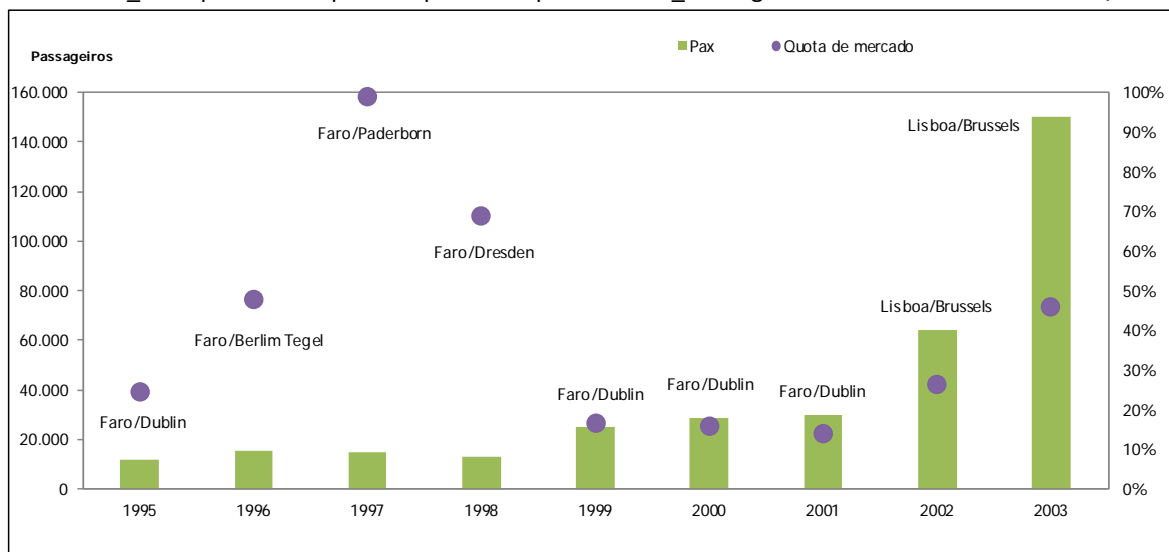
**GRÁFICO 1** \_ Principais Mercados operados pelas Companhias LCC \_ Passageiros transportados 1995/2003



Fonte: INAC, I.P.

Em 2003, as companhias aéreas respondiam por 4% do tráfego transportado de e para as infraestruturas aeroportuárias nacionais. Nos três principais mercados operados – Reino Unido, Alemanha e Bélgica – estas operadoras detinham, respetivamente, 9, 11 e 49 pontos percentuais de quota de passageiros transportados.

No que se refere às rotas propriamente ditas, as companhias aéreas LCC não privilegiaram a estratégia de abertura de novas rotas, mas sim a conquista de mercado em rotas já operadas quer pelas companhias regulares, quer pelas companhias *charter*. A rota Faro/Paderborn foi a única exceção.

**GRÁFICO 2**\_Principais Rotas operadas pelas Companhias LCC \_ Passageiros e Quota de Mercado 1995/2003

Fonte: INAC, I.P.

A leitura do gráfico 2 permite constatar que a rota Faro/Dublin, operada pela Ryanair, foi a principal rota operada por estas companhias entre 1999 e 2001, com uma quota de mercado média de 16%. A partir de 2002, a ligação Lisboa/Bruxelas, operada pela Virgin Express, cresceu significativamente, duplicando num só ano o número de passageiros transportados.

O quadro A2, em anexo, permite ainda constatar que as rotas para o mercado inglês, operadas pela Easyjet, passaram a ocupar as posições cimeiras no *ranking* das principais rotas operadas pelas companhias LCC a partir de 2003.

#### 4.2. PERÍODO DECORRIDO ENTRE 2004 E 2011

Os anos de 2004 e 2005 marcam o crescimento exponencial do modelo de negócio preconizado pelas companhias LCC, com a entrada de dez novas operadoras.

Entre 2003 e 2006, a quota de mercado destas transportadoras, em número de passageiros transportados, cresceu de 6% para 22%.

Em 2007, entrou a última “geração” de companhias LCC, concretamente, a Clickair, absorvida pela Vueling em 2010, a Brussel Airlines, que surge da fusão da SN Brussels com a Virgin Express, a Blue Air Transport Aerien e, finalmente, a Sky Europe, que acabou por falir em 2010.

Em 2008, a Easyjet inicia operações na ligação Lisboa/Funchal, na sequência da liberalização das ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira e, em 2009, a Ryanair estabelece bases operacionais a partir dos aeroportos de Faro e Porto.

Em 2011, eram 20 as companhias aéreas LCC a operar em Portugal, considerando as falências e as fusões ocorridas desde 2007 e, conjuntamente, respondiam por 23% do total de movimentos comerciais e por 37% do total de passageiros transportados.

#### 4.2.1. SEGMENTO REGULAR

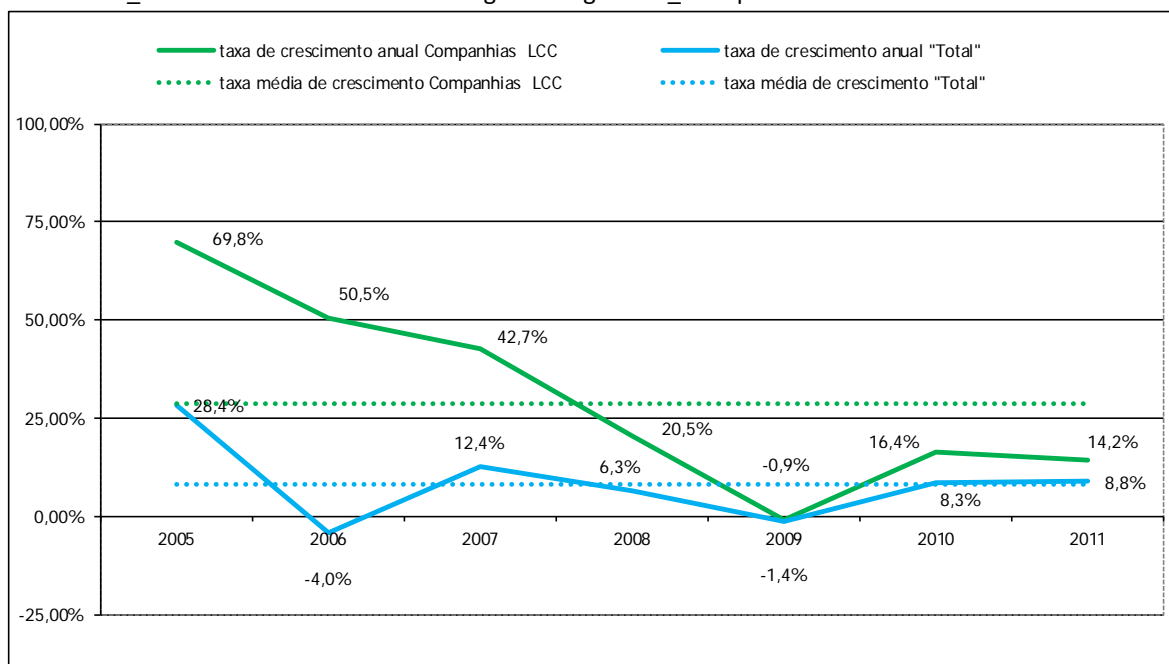
Apesar de ter sido no segmento não regular que as companhias aéreas LCC iniciaram as suas operações em Portugal, foi no segmento regular em que estas apostaram estrategicamente. No período em análise, o peso das operações regulares no conjunto das rotas operadas por estas transportadoras cresceu 7%, fixando-se, em 2011, nos 94%.

O número de movimentos regulares realizados pelas companhias LCC cresceu, entre 2004 e 2011, a uma taxa média de 27%, acompanhando a tendência de crescimento do tráfego em geral, mas a taxas muito superiores (gráfico A1 em anexo).

No mesmo período, a taxa média de crescimento do número de passageiros por estas companhias transportados atingiu os 28,5%

Como demonstra o gráfico 3, a quebra da procura de tráfego verificada em 2009 também se refletiu na esfera das operações das companhias LCC. Em 2010 e 2011, as variações homólogas voltaram a registar valores positivos, novamente com taxas de crescimento do tráfego superiores para as operadoras LCC.

**GRÁFICO 3** \_Taxas de crescimento dos Passageiros Regulares \_ Companhias LCC vs Total

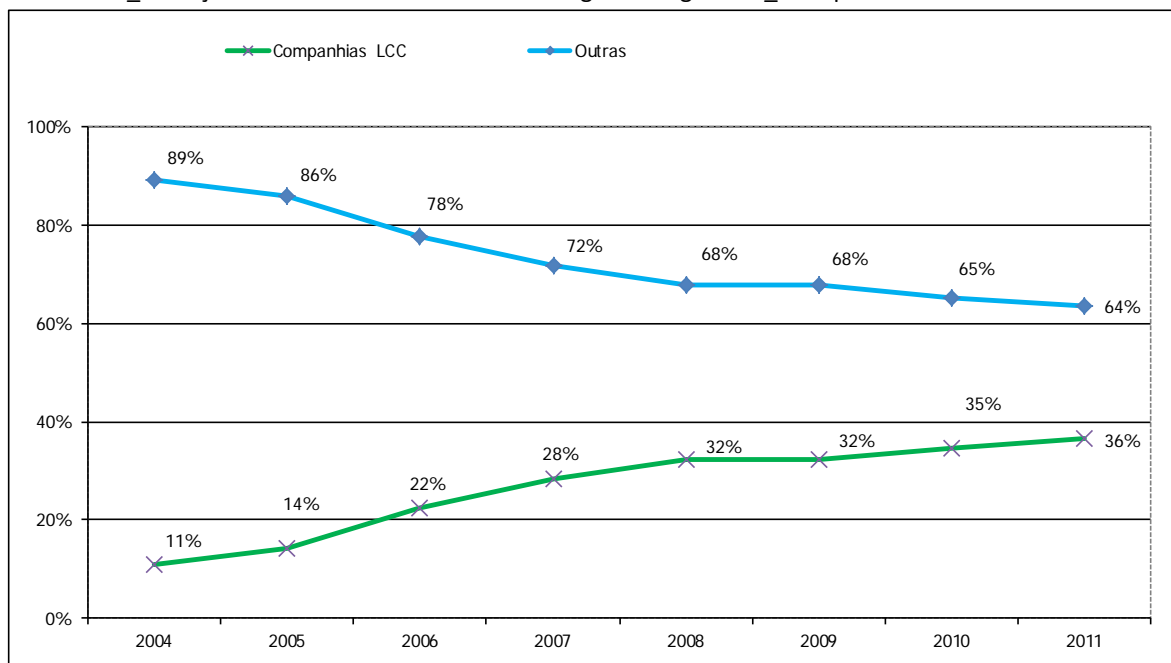


Fonte: INAC, I.P.

Considerando a taxa média de crescimento do total de passageiros transportados de e para Portugal, no período em análise, de aproximadamente 8%, é possível concluir que o crescimento das companhias LCC assentou, fundamentalmente, na transferência de uma parcela significativa do tráfego transportado pelas operadoras regulares e *charter*.

O gráfico seguinte permite constatar isso mesmo, ou seja, um ganho de 25% de quota de mercado por parte das companhias em estudo, entre 2004 e 2011.

**GRÁFICO 4** \_Evolução da Quota de Mercado de Passageiros Regulares \_ Companhias LCC vs Total



Fonte: INAC, I.P.

Em 2011, as companhias LCC realizaram 23% do total de movimentos regulares e responderam por 36% do tráfego de passageiros deste segmento.

Considerando a representatividade que foram conquistando em cada uma das infraestruturas aeroportuárias nacionais, apresenta-se de seguida uma análise mais pormenorizada das operações regulares das companhias LCC nos aeroportos de Faro, Porto, Madeira e Lisboa.

#### 4.2.1.1. Aeroporto de Faro

A primeira infraestrutura nacional a registar voos operados por companhias LCC foi o aeroporto de Faro, com a entrada da Air Berlín em rotas com destino ao mercado alemão.

Em 2004 eram 12 as companhias LCC a operar no segmento regular deste aeroporto e, em 2011, totalizavam 13, realizando cerca de 30 mil movimentos.

No quadro 3 são apresentadas as quotas de mercado das transportadoras aéreas LCC, em número de passageiros transportados nas rotas regulares, face ao total do tráfego regular do aeroporto de Faro. São também identificadas as três principais operadoras.






**QUADRO 1** *Ranking* das Companhias LCC a operar no segmento Regular no Aeroporto de Faro \_ Quota de Passageiros 2004/2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	6,1%	5,1%	4,6%	5,3%	6,6%	6,0%	5,6%	4,5%
B.M.I. Baby	0,3%	0,8%	1,1%	1,9%	2,4%	2,2%	2,8%	2,3%
Brussels Air Fly (Virgin Express)	2,1%	1,7%	1,5%	0,1%				
Brussels Airlines				1,1%	1,1%	1,1%	0,9%	0,8%
Condor Flugdienst, GmbH.	3,4%	3,1%	2,1%	0,4%				
Easyjet Airline Company Limited	21,7%	19,1%	21,1%	22,1%	26,9%	28,3%	25,0%	22,1%
Flybe Limited	0,7%	2,2%	2,7%	1,1%	1,1%	0,9%	0,8%	0,6%
Germanwings GmbH.	0,9%	1,0%	1,1%	1,3%	1,4%	1,0%	0,9%	0,8%
Jet2.com (Channel Express)	2,6%	4,4%	4,5%	5,4%	4,7%	4,2%	4,5%	6,1%
Monarch Airlines Ltd	9,9%	11,1%	12,8%	13,2%	11,9%	11,0%	9,5%	10,3%
Niki Luftfahrt, GmbH.	0,3%	0,1%						0,1%
Norwegian Air Shuttle, ASA	0,7%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	1,0%	1,3%	1,1%
Nowy Przewoznik Sp. z.o.o. (Centralwings)		0,2%	0,4%	0,3%	0,7%			
Oy Air Finland, Ltd.		0,1%						
Ryanair, Ltd.	0,2%	0,3%	3,3%	6,8%	7,4%	14,2%	28,7%	30,9%
Sterling Airlines A/S		0,5%	1,1%	0,8%	1,1%			
Thomsonfly		4,2%	4,5%	5,0%	3,9%	0,3%		
Transavia Airlines, Cv.		3,6%	3,9%	4,2%	4,7%	5,0%	4,4%	4,5%
Tuifly GmbH				4,4%	5,2%	4,5%	2,8%	2,7%
<b>Total Geral</b>	<b>49,0%</b>	<b>57,9%</b>	<b>65,3%</b>	<b>73,8%</b>	<b>79,6%</b>	<b>79,8%</b>	<b>87,1%</b>	<b>87,0%</b>

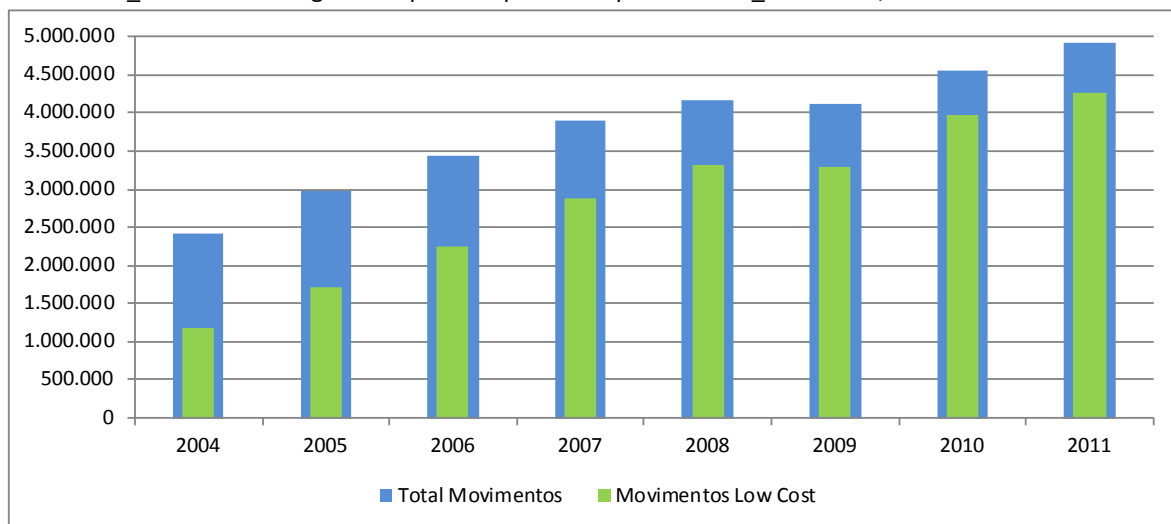
Fonte: INAC, I.P.

Legenda:

	1ª LCC
	2ª LCC
	3ª LCC

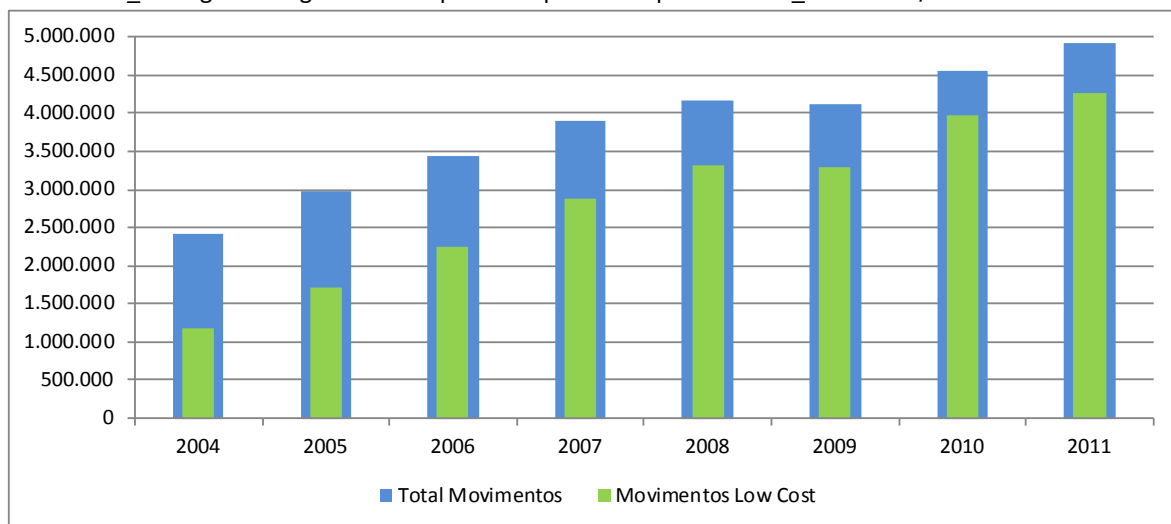
Os gráficos seguintes evidenciam bem a representatividade das companhias aéreas LCC no total de movimentos e passageiros transportados no segmento regular do aeroporto de Faro. Em 2004, estas companhias já respondiam por cerca de metade do tráfego e, até 2011, esse peso foi sendo reforçado anualmente. Em 2011, as companhias LCC realizaram 83% do total de movimentos e transportaram 87% do total de passageiros do segmento regular desta infraestrutura.

**GRÁFICO 5**\_Movimentos Regulares operados pelas Companhias LCC \_ Faro 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

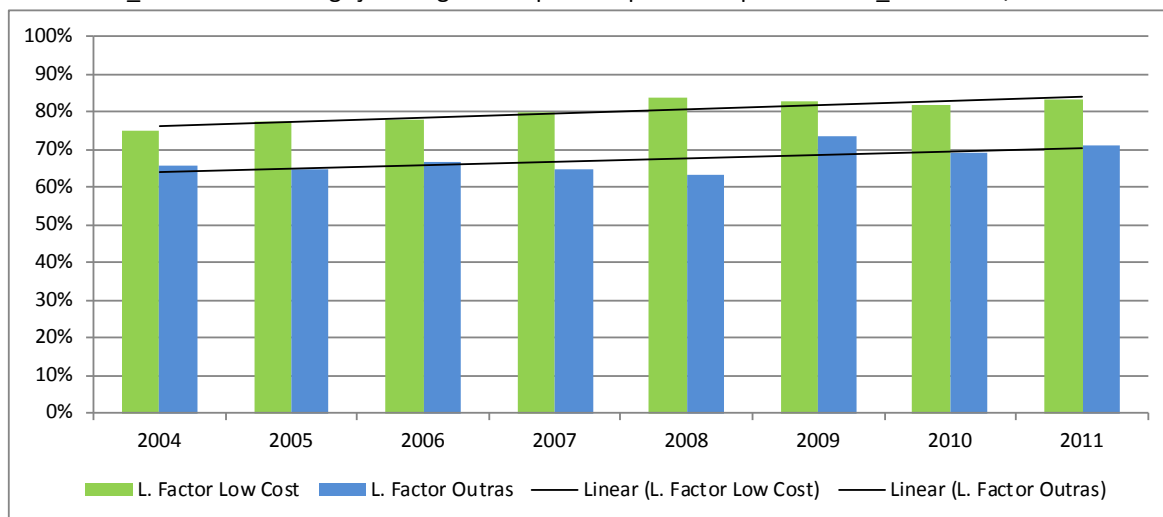
**GRÁFICO 6**\_Passageiros Regulares transportados pelas Companhias LCC \_ Faro 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

A análise dos coeficientes de ocupação revela um crescimento das percentagens obtidas, quer pelas companhias LCC, quer pelas restantes companhias aéreas a operar rotas regulares, permitindo concluir que o ganho de quota de mercado das primeiras foi acompanhado por ajustamentos na oferta das restantes.

**GRÁFICO 7** \_Load Factor nas ligações Regulares operadas pelas Companhias LCC \_ Faro 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

A rota Faro/London-Gatwick foi em todo o período em análise a principal rota operada pelas companhias LCC, concretamente pela Monarch e pela Easyjet. Até 2007, a Monarch deteve a maior quota de passageiros transportados, de cerca de 30%, mas, a partir de 2008, a Easyjet passou a ser a principal operadora desta rota, com mais de metade do tráfego transportado. Considerando que a Monarch manteve a sua quota de mercado, conclui-se que a Easyjet foi absorvendo a quota de mercado das restantes companhias aéreas a operar esta rota. Sublinha-se o facto de nenhuma destas outras companhias aéreas ser nacional.

As ligações para outros pontos do mercado inglês – Manchester e London-Stansted – ocuparam a segunda e terceira posição de forma alternada no *ranking* das principais rotas regulares operadas pelas companhias LCC. A Monarch reunia a maior fatia do tráfego na rota de Manchester e a Easyjet na rota de Stansted. Em 2011, a Ryanair entrou também na rota de Manchester, já partilhada entre a Monarch e a Jet2 desde 2005. Nestas ligações as companhias LCC concorreram apenas entre si.

**QUADRO 2** \_Principais Rotas Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto de Faro\_ Quota de Passageiros 2004/2011

Rota Regular	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011						
1ª	<b>PALMA-S.S. JOAN</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>	<b>BEAUVAIS - TILLE</b>	<b>MADRID-BARAJAS</b>						
	Low Cost	79%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	58%
	Air Berlin	79%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	58%
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	12%
	Outras	21%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	30%
2ª		<b>PALMA-S.S. JOAN</b>	<b>FRANKFURT</b>	<b>FRANKFURT</b>	<b>FRANKFURT</b>	<b>FRANKFURT</b>	<b>MADRID-BARAJAS</b>	<b>MADRID-BARAJAS</b>	<b>BEAUVAIS - TILLE</b>					
		Low Cost	95%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	43%	Low Cost	51%	Low Cost	100%	
		Air Berlin	95%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	43%	Ryanair	51%	Ryanair	100%	
		Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	15%	Nacionais	14%	Nacionais	0%	
		Outras	5%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	42%	Outras	35%	Outras	0%	
3ª		<b>FRANKFURT</b>	<b>BEAUVAIS - TILLE</b>	<b>BEAUVAIS - TILLE</b>	<b>BEAUVAIS - TILLE</b>	<b>GERONA</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>	<b>BARCELONA</b>						
		Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	77%	
		Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	77%	
		Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	23%	
		Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	

Fonte: INAC, I.P.

#### 4.2.1.2. Aeroporto do Porto

O aeroporto do Porto ocupa a segunda posição no que toca à representatividade das operações regulares das companhias aéreas LCC. O peso destas operadoras começou a reforçar-se especialmente a partir de 2006, com a intensificação das operações da Ryanair.

As 4 companhias LCC que operaram neste aeroporto, em 2011, realizaram perto de 20 mil movimentos.

No quadro 3 são apresentadas as quotas de mercado das transportadoras aéreas LCC, em número de passageiros transportados nas rotas regulares, face ao total do tráfego regular do aeroporto do Porto. São também identificadas as três principais operadoras.

**QUADRO 3** *Ranking* das Companhias LCC a operar no segmento Regular no Aeroporto do Porto \_ Quota de Passageiros 2004/2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	0,6%	3,5%	3,3%	2,6%	2,1%	2,1%	1,8%	1,2%
Brussels Airlines				1,5%	1,5%	1,2%	1,1%	1,1%
Clickair, S.A.				2,4%	1,2%			
Easyjet Airline Company Limited					2,9%	4,3%	6,8%	6,7%
Hapag-Lloyd Express GmbH			1,6%					
Ryanair, Ltd.		8,3%	16,7%	21,5%	24,7%	27,5%	33,1%	38,8%
Tuifly GmbH				2,1%	1,9%	1,5%		
<b>Total Geral</b>	<b>0,6%</b>	<b>11,8%</b>	<b>21,6%</b>	<b>30,1%</b>	<b>34,3%</b>	<b>36,5%</b>	<b>42,8%</b>	<b>47,8%</b>

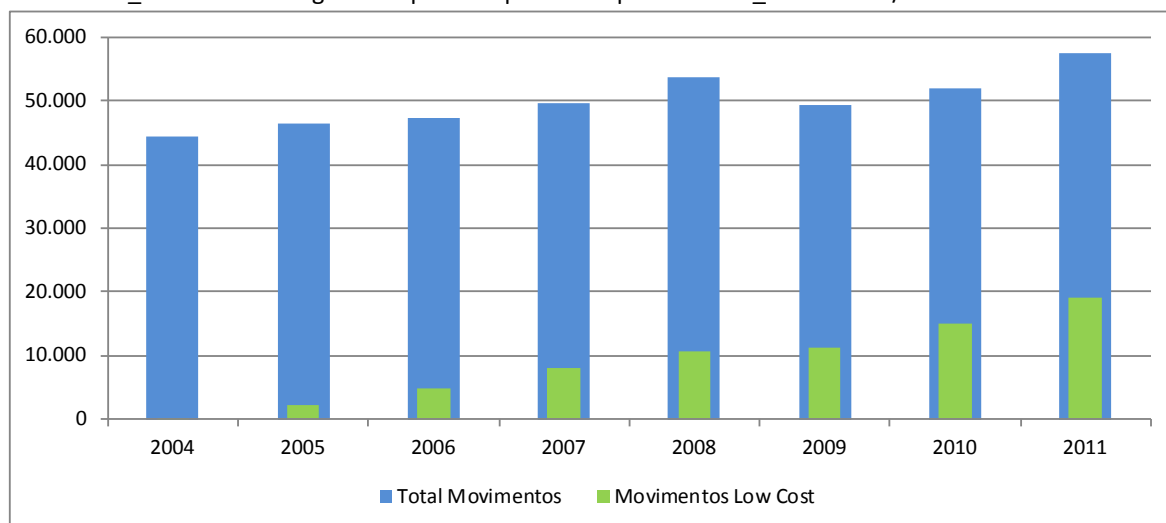
Fonte: INAC, I.P.

Legenda:

<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span>	1ª LCC
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #4f81bd; border: 1px solid black;"></span>	2ª LCC
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #70ad47; border: 1px solid black;"></span>	3ª LCC

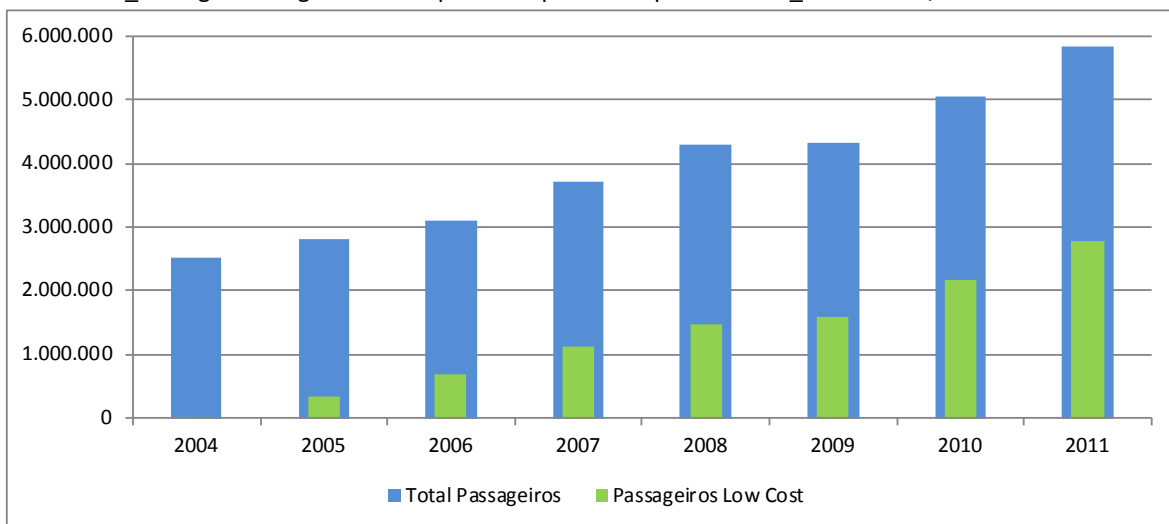
Como ilustram os gráficos seguintes, o crescimento das companhias aéreas LCC no segmento regular do aeroporto do Porto tem sido gradual e consistente. Em 2011, estas companhias respondiam por 33% do total de movimentos e por aproximadamente metade do total de passageiros deste segmento.

**GRÁFICO 8** *Movimentos Regulares operados pelas Companhias LCC \_ Porto 2004/2011*



Fonte: INAC, I.P.

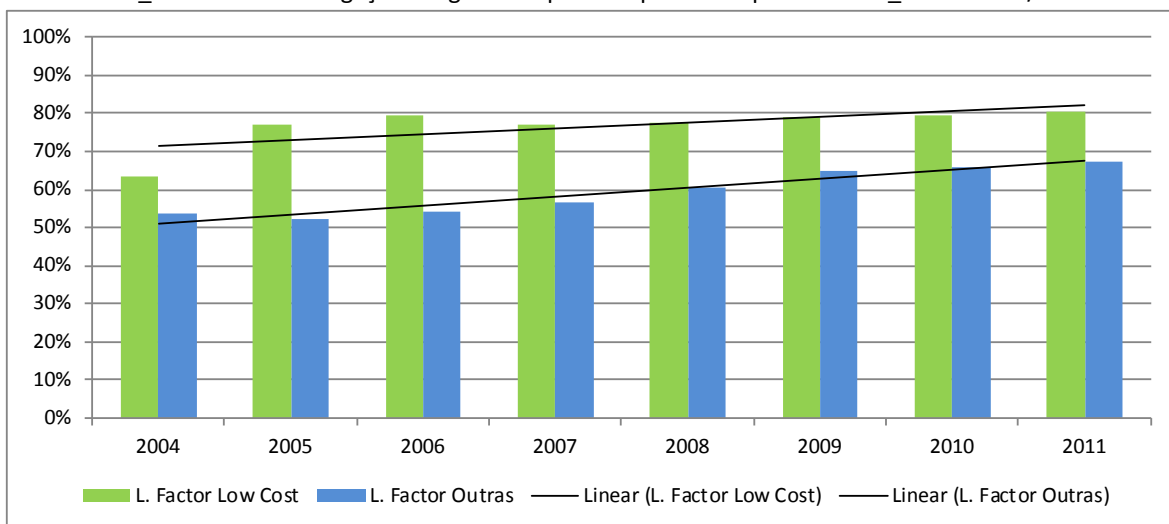
**GRÁFICO 9**\_Passageiros Regulares transportados pelas Companhias LCC \_ Porto 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

A evolução das taxas de ocupação nas rotas regulares operadas pelas companhias LCC é em tudo semelhante ao verificado no aeroporto de Faro, com uma vantagem clara para o segmento LCC.

**GRÁFICO 10**\_Load Factor nas ligações Regulares operadas pelas Companhias LCC \_ Porto 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

Entre 2005 e 2009, a principal rota regular operada pelas companhias LCC era a ligação Porto/London-Stansted, operada exclusivamente pela Ryanair. A partir de 2009 a rota Porto/Madrid-Barajas, também operada pela Ryanair, foi conquistando quota de mercado. Em 2011, a ligação a Madrid passa a ocupar a primeira posição do *ranking* das rotas operadas pelas LCC, com um ganho de quota de mercado da Ryanair face às suas concorrentes, com exceção das companhias aéreas nacionais.

**QUADRO 4**\_Principais Rotas Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto do Porto\_ Quota de Passageiros 2004/2011

Rota Regular	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
1ª	PALMA-S.S. JOAN		LONDON-STANSTED		LONDON-STANSTED		LONDON-STANSTED		LONDON-STANSTED		LONDON-STANSTED		BEAUVAIS - TILLE		MADRID-BARAJAS	
	Low Cost	79%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	58%
	Air Berlin	79%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	58%
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	12%
Outras	21%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	30%	
2ª	PALMA-S.S. JOAN		FRANKFURT		FRANKFURT		FRANKFURT		FRANKFURT		MADRID-BARAJAS		MADRID-BARAJAS		BEAUVAIS - TILLE	
	Low Cost	95%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	43%	Low Cost	51%	Low Cost	100%
	Air Berlin	95%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	43%	Ryanair	51%	Ryanair	100%
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	15%	Nacionais	13%	Nacionais	0%
Outras	5%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	42%	Outras	35%	Outras	0%	
3ª	FRANKFURT		BEAUVAIS - TILLE		BEAUVAIS - TILLE		BEAUVAIS - TILLE		GERONA		LONDON-STANSTED		BARCELONA			
	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	77%
	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	100%	Ryanair	77%
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	23%
Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	

Fonte: INAC, I.P.

## 4.2.1.3. Aeroporto da Madeira

Depois dos aeroportos de Faro e do Porto, o aeroporto da Madeira apresenta-se como a infraestrutura aeroportuária com maior percentagem de movimentos regulares realizados por companhias LCC. O peso destas operações intensificou-se em 2008 com o início das operações da Easyjet para o continente. Em 2011, as 6 companhias LCC que operavam neste aeroporto realizaram perto de 4 700 movimentos.

No quadro 5 são apresentadas as quotas de mercado das transportadoras aéreas LCC, em número de passageiros transportados nas rotas regulares, face ao total do tráfego regular do aeroporto da Madeira. São também identificadas as três principais operadoras.

**QUADRO 5**\_Ranking das Companhias LCC a operar no segmento regular no Aeroporto da Madeira \_ Quota de Passageiros 2004/2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	3,2%	3,6%	3,8%	6,8%	8,5%	8,0%	7,8%	8,1%
Condor Flugdienst, Gmbh.	5,6%	5,9%	6,2%	5,4%	3,7%	3,7%	3,1%	2,8%
Easyjet Airline Company Limited				1,1%	11,9%	17,7%	19,3%	19,8%
Jet2.com (Channel Express)							0,5%	1,9%
Niki Luftfahrt, Gmbh.			0,5%	0,6%	0,3%	0,5%	0,7%	1,3%
Sterling Airlines A/S				0,1%	0,2%			
Transavia Airlines, Cv.		0,2%	0,3%					
Tuifly Gmbh				2,4%	4,3%	3,8%	2,5%	3,4%
<b>Low Cost</b>	<b>8,8%</b>	<b>9,7%</b>	<b>10,7%</b>	<b>16,5%</b>	<b>28,9%</b>	<b>33,7%</b>	<b>33,9%</b>	<b>37,3%</b>

Fonte: INAC, I.P.

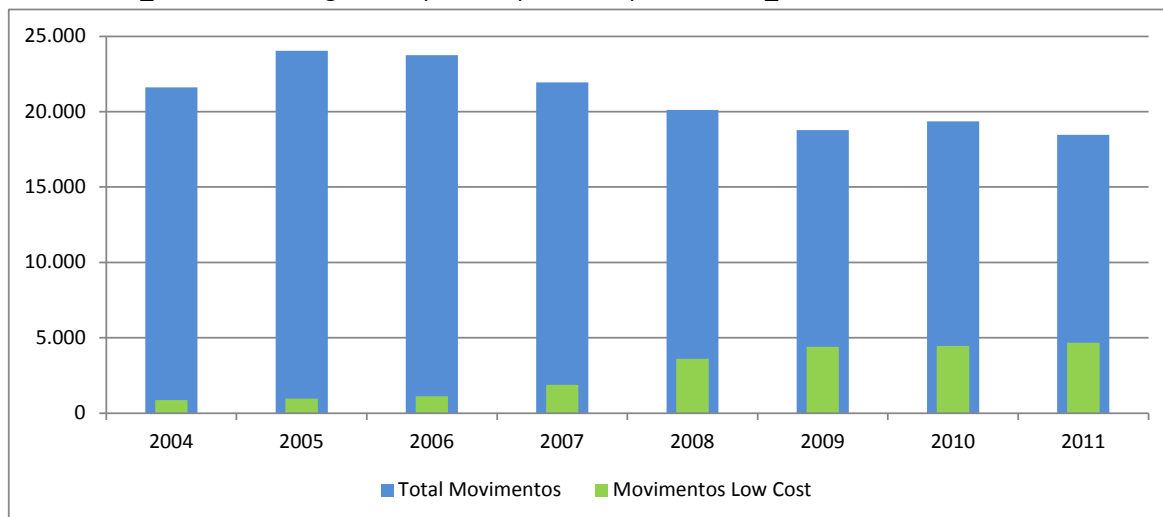
Legenda:

<span style="background-color: #f4a460; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	1ª LCC
<span style="background-color: #4f81bd; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	2ª LCC
<span style="background-color: #70ad47; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	3ª LCC

Os gráficos seguintes permitem concluir que, apesar do decréscimo do número de movimentos regulares verificado no aeroporto da Madeira a partir de 2007, as operações das companhias LCC registaram uma evolução significativa a partir desse período.

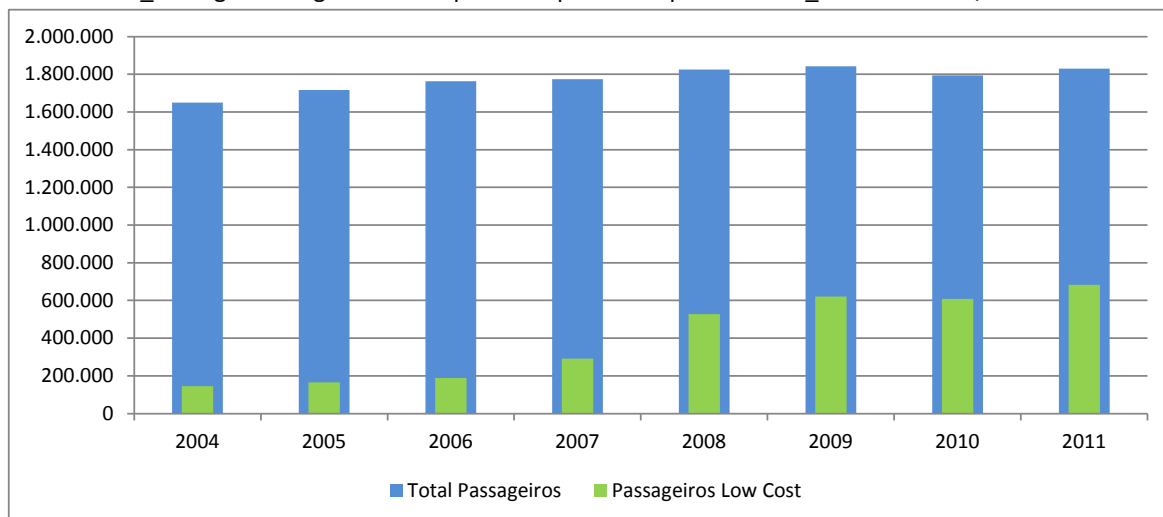
Em 2008 o tráfego das companhias LCC quase que duplicou e, em 2011, estas operadoras respondiam por 25% do total de movimentos e por 37% do total de passageiros do segmento regular desta infraestrutura.

**GRÁFICO 11**\_Movimentos Regulares operados pelas Companhias LCC \_ Madeira 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

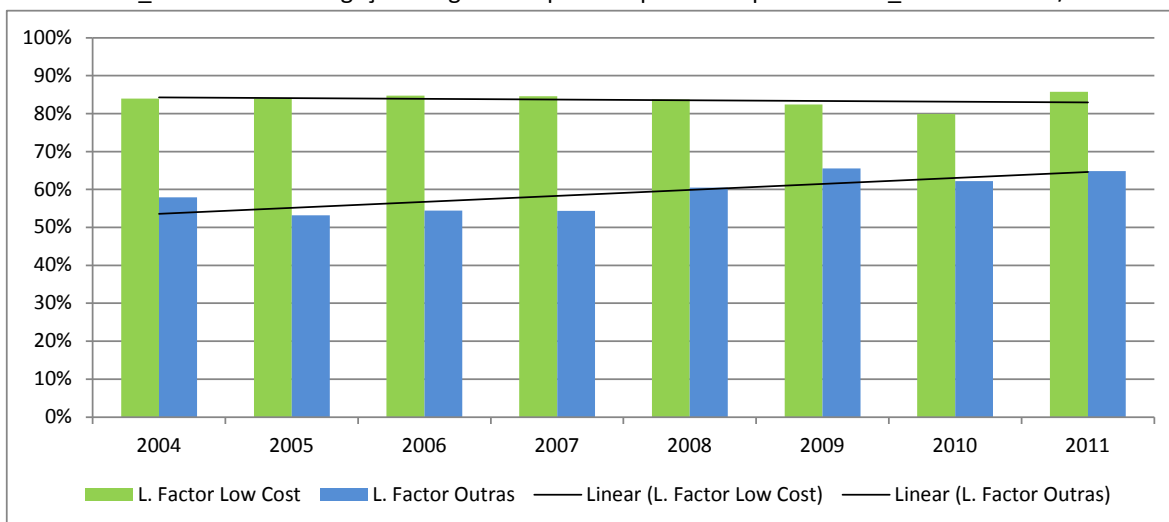
**GRÁFICO 12**\_Passageiros Regulares transportados pelas Companhias LCC \_ Madeira 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

O gráfico seguinte permite concluir que os coeficientes de ocupação obtidos pelas companhias LCC são mais elevados no segmento regular do aeroporto da Madeira do que nos restantes aeroportos em análise.

**GRÁFICO 13** Load Factor nas ligações Regulares operadas pelas Companhias LCC \_ Madeira 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

Entre 2004 e 2008 a rota regular Funchal/Nuremberg foi a principal rota operada pelas companhias LCC, e em exclusivo pela Air Berlím. A partir de 2009, a ligação Funchal/Lisboa passou a ocupar essa posição e a Easyjet foi conquistando quota de mercado face às companhias aéreas nacionais que, ainda assim, mantiveram a sua posição dominante. As rotas com destino a Londres (Gatwick e Stansted) foram ocupando, a partir de 2009, de forma alternada, as posições de segunda e terceira principal rota operada pelas LCC.

**QUADRO 6** Principais Rotas Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto da Madeira\_ Quota de Passageiros 2004/2011

Rota Regular	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011								
1ª	<b>NUREMBERG</b>	<b>NUREMBERG</b>	<b>NUREMBERG</b>	<b>NUREMBERG</b>	<b>NUREMBERG</b>	<b>LISBOA</b>	<b>LISBOA</b>	<b>LISBOA</b>								
	Low Cost	93%	Low Cost	81%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	20%	Low Cost	29%	Low Cost	25%		
	Air Berlin	93%	Air Berlin	81%	Air Berlin	100%	Air Berlin	100%	Easyjet	20%	Easyjet	29%	Easyjet	25%		
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	80%	Nacionais	71%	Nacionais	75%		
	Outras	7%	Outras	19%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%		
2ª	<b>MUNICH-F.STRAUSS</b>	<b>MUNICH-F.STRAUSS</b>	<b>MUNICH-F.STRAUSS</b>	<b>DUSSELDORF</b>	<b>LONDON-GATWICK</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>	<b>LONDON-GATWICK</b>								
	Low Cost	42%	Low Cost	47%	Low Cost	56%	Low Cost	62%	Low Cost	43%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	53%
	Condor	42%	Condor	47%	Condor	56%	Air Berlin	23%	Easyjet	43%	Easyjet	100%	Easyjet	100%	Easyjet	53%
			Air Berlin	0,6%			Condor	22%								
							Tuifly	17%								
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	44%	Nacionais	38%	Nacionais	39%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	47%
	Outras	58%	Outras	53%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	18%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%
3ª	<b>HAMBURGO</b>	<b>HAMBURGO</b>	<b>FRANKFURT MAIN</b>	<b>MUNICH-F.STRAUSS</b>	<b>NUREMBERG</b>	<b>LONDON-GATWICK</b>	<b>LONDON-GATWICK</b>	<b>LONDON-STANSTED</b>								
	Low Cost	98%	Low Cost	100%	Low Cost	40%	Low Cost	71%	Low Cost	100%	Low Cost	41%	Low Cost	39%	Low Cost	100%
	Condor	98%	Condor	100%	Condor	40%	Condor	46%	Air Berlin	100%	Easyjet	41%	Easyjet	39%	Easyjet	100%
							Air Berlin	22%								
							Tuifly	3%								
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	18%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	59%	Nacionais	61%	Nacionais	0%
	Outras	2%	Outras	0%	Outras	42%	Outras	29%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%

Fonte: INAC, I.P.



## 4.2.1.4. Aeroporto de Lisboa

A partir de 2006 várias companhias LCC iniciaram operações regulares do aeroporto de Lisboa, totalizando um máximo de 14 operadoras em 2007. Contudo, até 2011 muitas foram abandonando o segmento.

Em 2011, o aeroporto de Lisboa contou com 8 companhias LCC neste segmento, realizando um total de 2 milhões de movimentos.




No quadro 7 são apresentadas as quotas de mercado das transportadoras aéreas LCC, em número de passageiros transportados nas rotas regulares, face ao total do tráfego regular do aeroporto de Lisboa. São também identificadas as três principais operadoras.

**QUADRO 7**\_Ranking das Companhias LCC a operar no segmento Regular no Aeroporto de Lisboa \_ Quota de Passageiros 2004/ 2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	0,2%	1,0%	0,2%	0,2%	0,1%	0,0%		
B.M.I. Baby				0,2%	0,4%	0,1%	0,1%	0,1%
Blue Air Transport Aerian				0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%
Brussels Air Fly (Virgin Express)	1,6%	1,5%	1,5%	0,3%				
Brussels Airlines				1,5%	1,5%	1,3%	1,1%	1,0%
Clickair, S.A.			0,1%	1,3%	0,8%	0,3%		
Easyjet Airline Company Limited			1,9%	3,7%	6,7%	8,0%	8,6%	9,2%
Germanwings GmbH.	1,1%	1,5%	1,4%	1,2%	1,2%	0,8%	0,8%	0,7%
Monarch Airlines Ltd		0,5%	0,9%	0,6%				
Niki Luftfahrt, GmbH.		0,1%	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,7%	0,6%
Nowy Przewoźnik Sp. z.o.o. (Centralwings)		0,2%	0,3%	0,2%	0,1%			
Sterling Airlines A/S			0,3%					
Skyeurope Airlines, A.S.				0,1%	0,4%	0,3%		
Thomsonfly				0,2%				
Transavia Airlines, Cv.								0,5%
Vueling Airlines, S.A.		0,4%	1,7%	2,6%	2,1%	2,1%	1,7%	1,5%
<b>Low Cost</b>	<b>2,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>9,2%</b>	<b>13,1%</b>	<b>14,3%</b>	<b>13,9%</b>	<b>13,3%</b>	<b>13,7%</b>

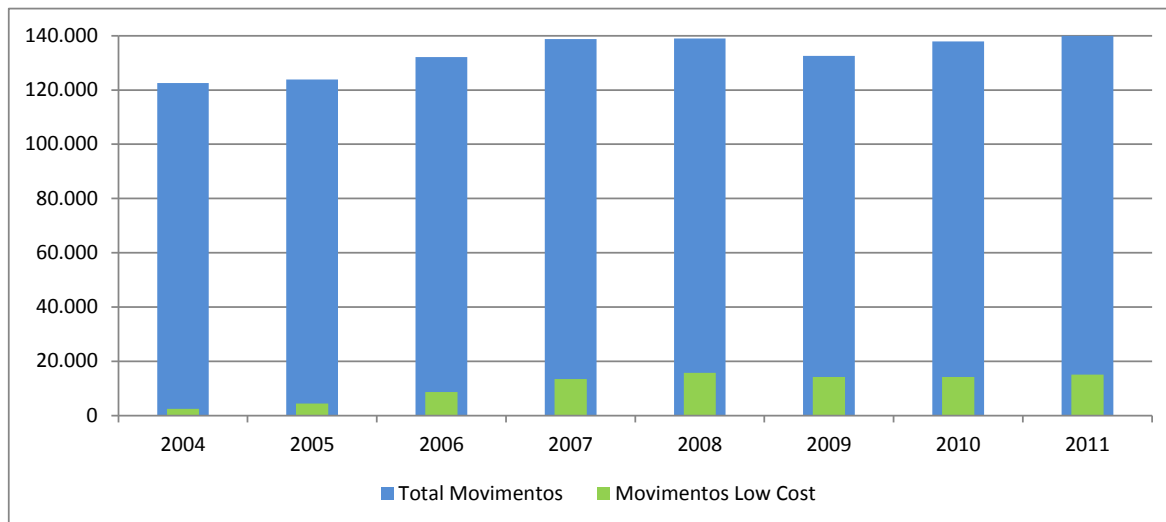
Fonte: INAC, I.P.

Legenda:

	1ª LCC
	2ª LCC
	3ª LCC

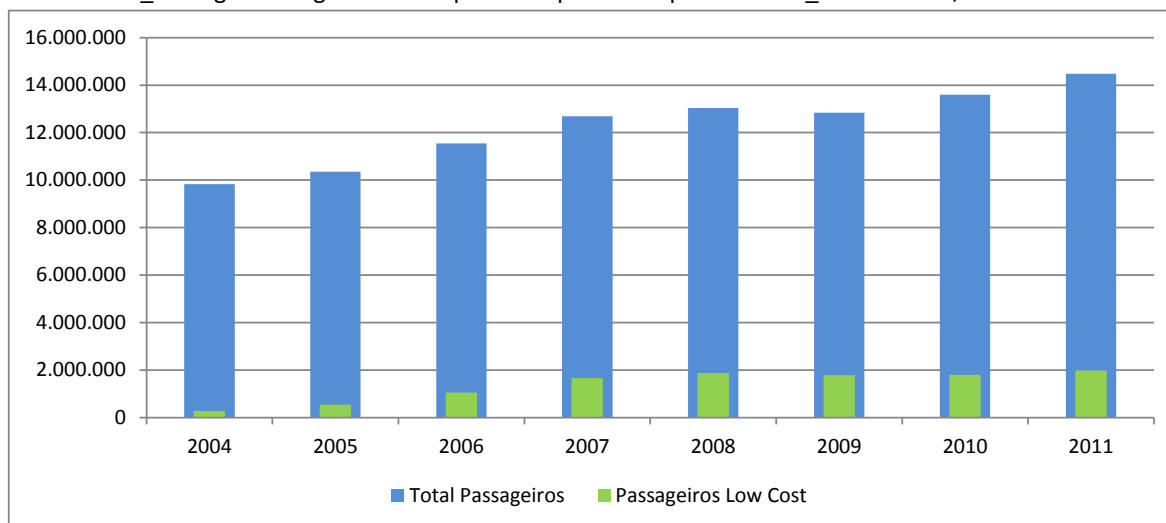
Como ilustram os gráficos seguintes, a representatividade das companhias LCC no segmento regular do aeroporto de Lisboa só atingiu os dois dígitos em 2007, estabilizando até 2011. Em 2011, as operações destas companhias aéreas representavam 11% dos movimentos e 14% dos passageiros desta infraestrutura aeroportuária neste segmento de tráfego.

**GRÁFICO 14**\_ Movimentos Regulares operados pelas Companhias LCC \_ Lisboa 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

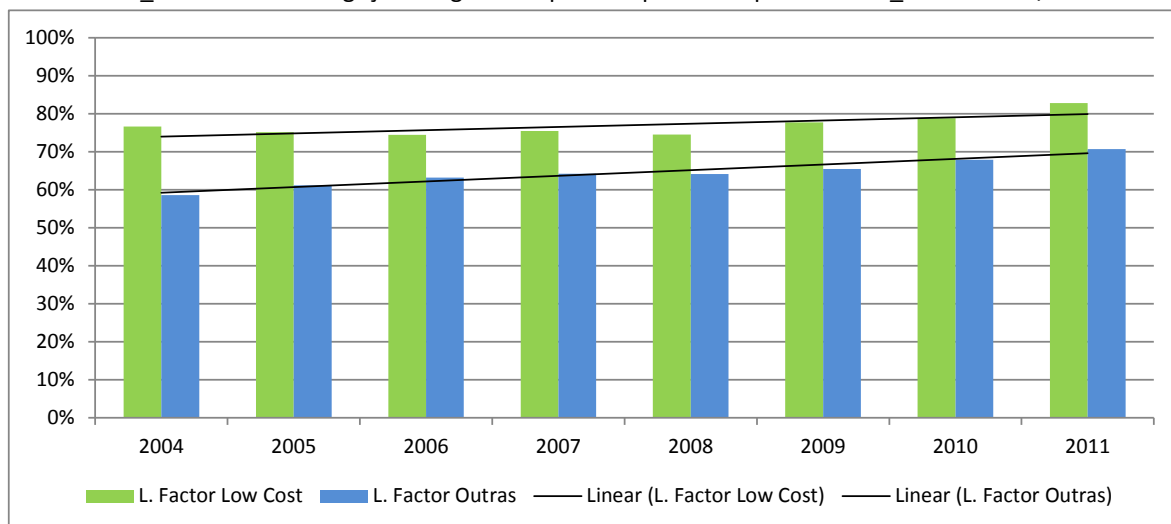
**GRÁFICO 15**\_ Passageiros Regulares transportados pelas Companhias LCC \_ Lisboa 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

A análise dos coeficientes de ocupação aponta para uma vantagem de cerca de 10% no *Load Factor* obtido pelas companhias LCC face às suas concorrentes.

**GRÁFICO 16** Load Factor nas ligações Regulares operadas pelas Companhias LCC \_ Lisboa 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

Entre 2004 e 2006, a principal rota regular operada pelas LCC tinha como destino Bruxelas e era partilhada entre a LCC Virgin Express e as companhias aéreas nacionais, com vantagem para estas últimas em número de passageiros transportados.

A partir de 2007 as ligações a Madrid-Barajas e a Barcelona, operadas pela Vueling e pela Easyjet, passaram a ocupar as posições cimeiras do ranking das principais rotas operadas pelas LCC.

**QUADRO 8** Principais Rotas Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto de Lisboa\_ Quota de Passageiros 2004/2011

Rota Regular	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011								
1ª	BRUSSELS	BRUSSELS	BRUSSELS	BARCELONA	BARCELONA	MADRID-BARAJAS	MADRID-BARAJAS	BARCELONA								
	Low Cost	42%	Low Cost	41%	Low Cost	42%	Low Cost	55%	Low Cost	46%	Low Cost	27%	Low Cost	24%	Low Cost	48%
	Virgin Express	42%	Virgin Express	41%	Virgin Express	42%	Vueling	28%	Vueling	27%	Easyjet	16%	Easyjet	19%	Vueling	34%
	Nacionais	58%	Nacionais	59%	Nacionais	58%	Clickair	26%	Clickair	19%	Vueling	11%	Vueling	5%	Easyjet	15%
	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Nacionais	45%	Nacionais	54%	Nacionais	26%	Nacionais	26%	Nacionais	52%
2ª	COLONIA-KOLN	PALMA-S.S. JOAN	BARCELONA	BRUSSELS	MADRID-BARAJAS	BARCELONA	FUNCHAL	MADRID-BARAJAS								
	Low Cost	100%	Low Cost	97%	Low Cost	31%	Low Cost	46%	Low Cost	23%	Low Cost	41%	Low Cost	23%	Low Cost	20%
	Germanwings	100%	Air Berlin	86%	Vueling	28%	Brussels	46%	Vueling	13%	Vueling	32%	Easyjet	23%	Easyjet	20%
	Nacionais	0%	Nacionais	11%	Clickair	2%	Easyjet	10%	Clickair	9%	Nacionais	59%	Nacionais	77%	Nacionais	26%
	Outras	0%	Outras	3%	Outras	1%	Outras	0%	Outras	48%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	54%
3ª	STUTTGART	COLONIA-KOLN	PALMA-S.S. JOAN	LONDON-LUTON	BRUSSELS	FUNCHAL	BARCELONA	FUNCHAL								
	Low Cost	76%	Low Cost	100%	Low Cost	99%	Low Cost	100%	Low Cost	45%	Low Cost	20%	Low Cost	38%	Low Cost	25%
	Germanwings	76%	Germanwings	100%	Niki	78%	Easyjet	100%	Brussels	45%	Easyjet	20%	Vueling	35%	Easyjet	25%
	Nacionais	24%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	55%	Nacionais	80%	Nacionais	62%	Nacionais	75%
	Outras	0%	Outras	0%	Outras	1%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%

Fonte: INAC, I.P.

#### 4.2.2. SEGMENTO NÃO REGULAR

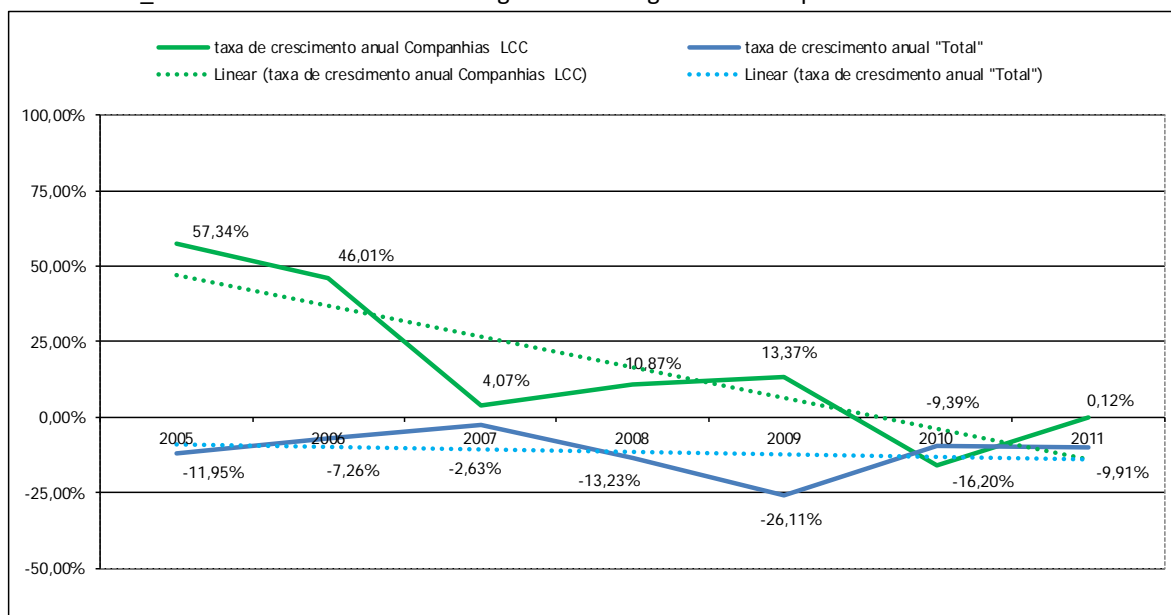
Foi efetivamente através de operações não regulares que as companhias aéreas LCC iniciaram o seu percurso no setor do transporte aéreo em Portugal, porém, não foi neste segmento que desenvolveram a sua atividade e muitas ligações não regulares passaram a ser operadas de forma regular. Isso explica o facto de, entre 2004 e 2011, o peso das operações não regulares, no conjunto das rotas operadas por estas transportadoras, ter decrescido 4%, representando em 2011 apenas 6%.

Ainda assim, o número de movimentos não regulares realizados pelas companhias LCC cresceu, entre 2004 e 2011, a uma taxa média de 15%, contrariando a tendência de decréscimo do segmento (gráfico A3 em anexo).

No mesmo período, a taxa média de crescimento do número de passageiros transportados por estas companhias rondou os 14%.

O gráfico 17 permite, ainda, concluir que o tráfego transportado nas operações não regulares das companhias LCC cresceu até 2009, ainda que de forma pouco consistente. Em 2010 acompanhou a tendência de quebra verificada no segmento no seu conjunto, para depois estabilizar em 2011.

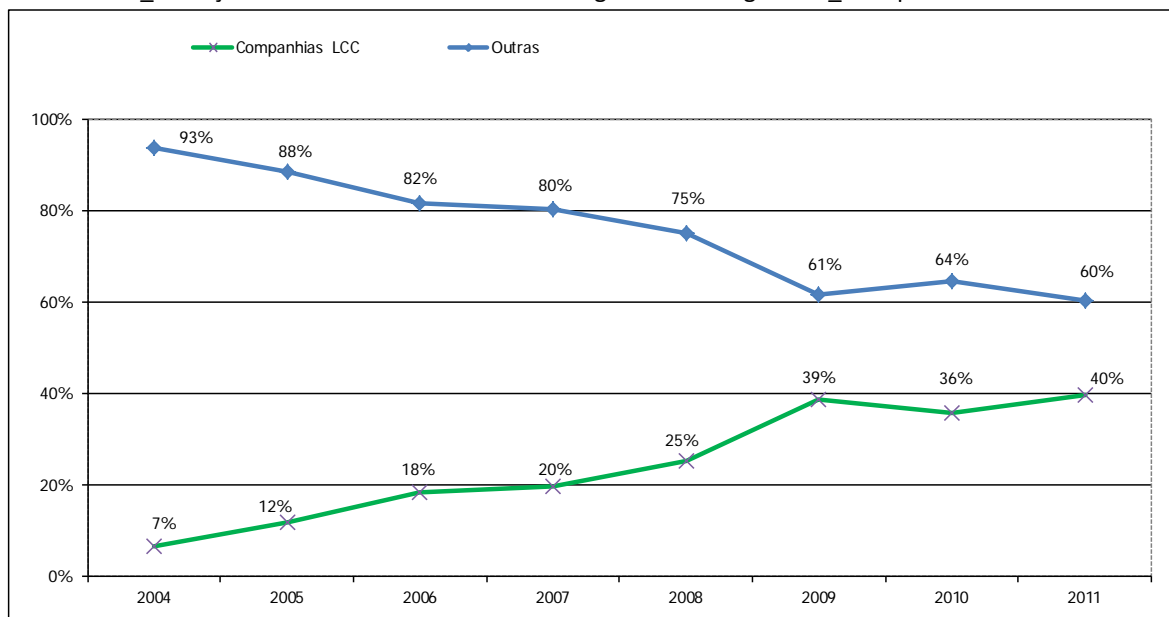
**GRÁFICO 17**\_Taxas de crescimento dos Passageiros Não Regulares – Companhias LCC vs Total



Fonte: INAC, I.P.

O gráfico seguinte reflete um ganho de quota de mercado das companhias LCC no período em análise semelhante ao constatado também no segmento regular.

**GRÁFICO 18**\_Evolução da Quota de Mercado de Passageiros Não Regulares \_ Companhias LCC vs Total



Fonte: INAC, I.P.

Em 2011, as companhias LCC realizaram 22% do total de movimentos e asseguraram 40% do tráfego de passageiros no segmento não regular no conjunto das infraestruturas aeroportuárias nacionais.

De seguida apresenta-se uma análise mais pormenorizada das operações não regulares realizadas pelas companhias LCC nos aeroportos de Faro e da Madeira. Nos restantes aeroportos nacionais o peso das operações não regulares das companhias LCC é quase inexpressiva, pelo que se apresentam apenas as principais transportadoras, as respetivas quotas de mercado e as principais rotas operadas.

#### 4.2.2.1. Aeroporto de Faro

No segmento não regular do aeroporto de Faro, as companhias LCC têm também um papel significativo e crescente no período em análise. O início das operações da Transavia, em 2005, e da Thomsonfly, em 2006, contribuiu decisivamente para o crescimento da representatividade deste modelo de negócio no total das operações não regulares deste aeroporto.

Em 2011, o aeroporto de Faro contou com 8 companhias LCC a operar neste segmento, com um total de 2500 movimentos.

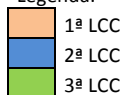
No quadro 9 são apresentadas as quotas de mercado das transportadoras aéreas LCC, em número de passageiros transportados nas rotas não regulares, face ao total do tráfego regular do aeroporto de Faro. São também identificadas as três principais operadoras.

**QUADRO 9**\_Ranking das Companhias LCC a operar no segmento Não Regular no Aeroporto de Faro \_ Quota de Passageiros 2004 a 2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG				0,1%			0,6%	0,2%
Easyjet Airline Company Limited	0,7%	0,7%	0,7%	0,2%	0,1%			
Flybe Limited							0,8%	0,9%
Jet2.com (Channel Express)					0,8%	0,3%	0,3%	
Monarch Airlines Ltd	7,7%	6,1%	3,4%	4,9%	4,0%	6,7%	6,7%	4,7%
Oy Air Finland, Ltd.	0,2%	0,1%						1,7%
Ryanair, Ltd.	0,6%	0,8%	1,5%				0,4%	
Sterling Airlines A/S			0,4%					
Thomas Cook Airlines Belgium, Nv.	0,7%	0,8%	1,2%	1,3%	1,4%	1,6%	2,5%	2,5%
Thomsonfly			8,2%	10,7%	10,9%	28,5%	26,2%	27,5%
Transavia Airlines, Cv.		10,2%	12,0%	16,8%	18,3%	20,6%	21,6%	23,6%
<b>Total Geral</b>	<b>10,1%</b>	<b>18,7%</b>	<b>27,4%</b>	<b>33,9%</b>	<b>35,6%</b>	<b>57,7%</b>	<b>59,0%</b>	<b>61,3%</b>

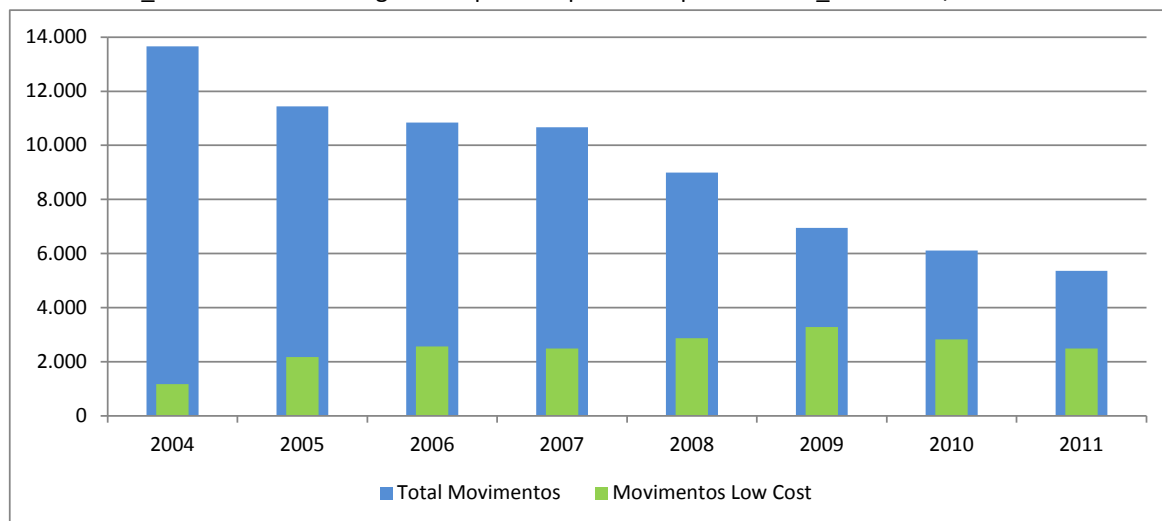
Fonte: INAC, I.P.

Legenda:



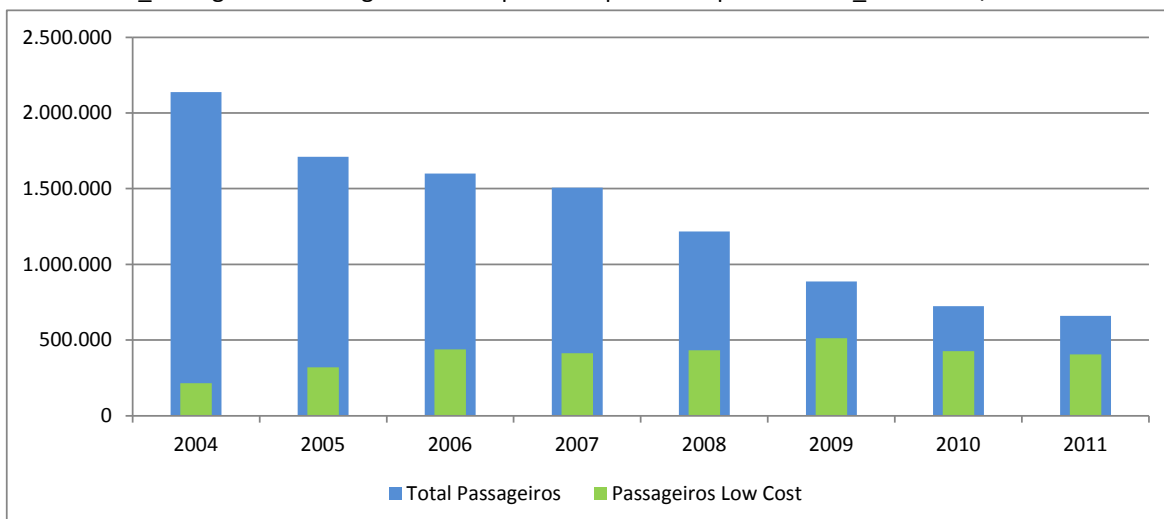
O crescimento das operações não regulares das companhias LCC tem contrariado a quebra continuada registada no segmento não regular no aeroporto de Faro, quer em número de movimentos, quer em número de passageiros transportados, o que contribuiu para o crescimento da representatividade destas companhias. Em 2011, cerca de metade dos movimentos não regulares e mais de 60% do tráfego transportado nestes correspondeu a operações LCC.

**GRÁFICO 19**\_Movimentos Não Regulares operados pelas Companhias LCC \_ Faro 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

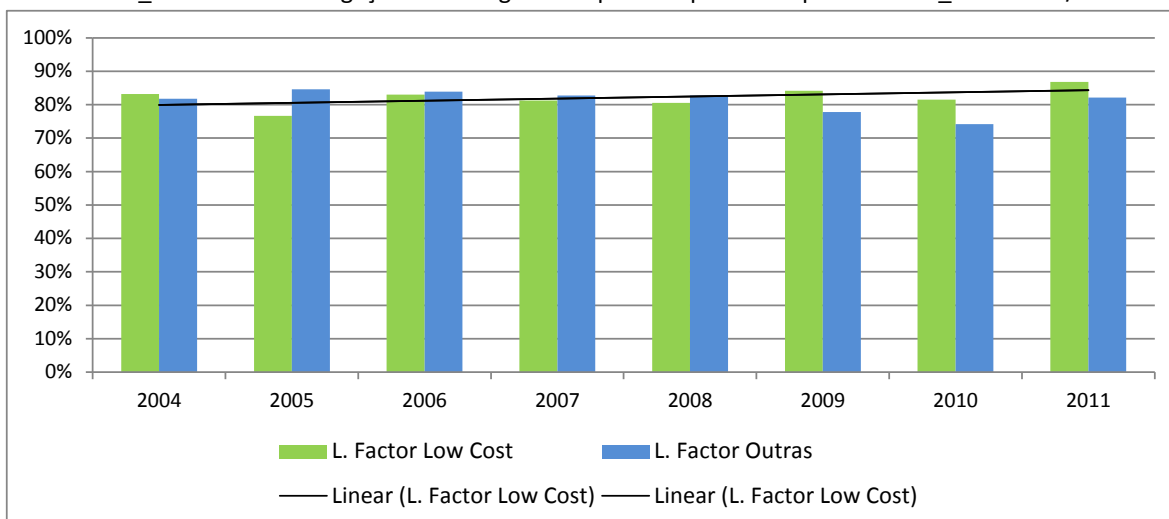
**GRÁFICO 20** Passageiros Não Regulares transportados pelas Companhias LCC \_ Faro 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

A partir de 2009, os coeficientes de ocupação das operações das LCC ultrapassaram os valores igualmente elevados que caracterizam as operações das companhias aéreas *charter*.

**GRÁFICO 21** Load Factor nas ligações Não Regulares operadas pelas Companhias LCC \_ Faro 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

A rota não regular Faro/Amsterdão foi, desde 2005, a principal rota operada pelas companhias LCC. Esta rota tem sido operada pela Transavia, mas, em 2011, esta operadora perdeu parte da sua posição dominante.

Seguem-se as rotas para o Reino Unido, nas quais a Thomsonfly tem vindo a conquistar quota de mercado, reunindo a partir de 2009 uma posição dominante. Neste segmento, sublinha-se ainda o facto de as companhias LCC não concorrerem com companhias aéreas nacionais.

**QUADRO 10**\_Principais Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto de Faro\_ Quota de Passageiros 2004/2011

Rota Não Regular	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011								
1ª	LONDON-GATWICK	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM								
	Low Cost	16%	Low Cost	66%	Low Cost	65%	Low Cost	79%	Low Cost	96%	Low Cost	97%	Low Cost	95%	Low Cost	79%
	Monarch	16%	Transavia	66%	Transavia	65%	Transavia	79%	Transavia	96%	Transavia	97%	Transavia	95%	Transavia	79%
	Nacionais	1%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%
	Outras	83%	Outras	34%	Outras	35%	Outras	21%	Outras	4%	Outras	3%	Outras	5%	Outras	21%
2ª	DUBLIN	LONDON-GATWICK	MANCHESTER	LONDON-GATWICK	LONDON-GATWICK	MANCHESTER	LONDON-GATWICK	BIRMINGHAM								
	Low Cost	22%	Low Cost	16%	Low Cost	22%	Low Cost	35%	Low Cost	39%	Low Cost	57%	Low Cost	60%	Low Cost	81%
	Monarch	14%	Monarch	15%	Thomsonfly	14%	Thomsonfly	25%	Thomsonfly	37%	Thomsonfly	53%	Thomsonfly	59%	Thomsonfly	66%
	Ryanair	7%	Easyjet	1%	Monarch	8%	Monarch	10%	Monarch	2%	Monarch	4%	Monarch	1%	Flybe	16%
	Nacionais	31%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%
3ª	MANCHESTER	MANCHESTER	LONDON-GATWICK	MANCHESTER	MANCHESTER	MANCHESTER	LONDON-GATWICK	MANCHESTER	LONDON-GATWICK							
	Low Cost	11%	Low Cost	13%	Low Cost	25%	Low Cost	27%	Low Cost	25%	Low Cost	70%	Low Cost	55%	Low Cost	59%
	Monarch	11%	Monarch	13%	Thomsonfly	14%	Thomsonfly	17%	Thomsonfly	21%	Thomsonfly	69%	Thomsonfly	53%	Thomsonfly	59%
	Jet2	0%			Monarch	10%	Monarch	10%	Monarch	3%	Monarch	1,1%	Jet2	1%	Easyjet	0,3%
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%
Outras	89%	Outras	87%	Outras	75%	Outras	73%	Outras	75%	Outras	30%	Outras	45%	Outras	41%	

Fonte: INAC, I.P.

## 4.2.2.2. Aeroporto da Madeira

No quadro seguinte são apresentadas as quotas de mercado das transportadoras aéreas LCC, em número de passageiros transportados nas rotas não regulares, face ao total do tráfego regular do aeroporto da Madeira. São também identificadas as três principais operadoras.

**QUADRO 11**\_Ranking das Companhias LCC a operar no segmento Não Regular no Aeroporto da Madeira \_ Quota de Passageiros 2004/2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Jet2.com (Channel Express)						0,5%		
Monarch Airlines Ltd								1,5%
Norwegian Air Shuttle, ASA					0,7%	3,0%		
Nowy Przewoźnik Sp. z.o.o. (Centralwings)					0,2%			
Oy Air Finland, Ltd.	0,5%		0,4%	0,5%	0,8%			
Sterling Airlines A/S			1,2%					
Thomas Cook Airlines Belgium, Nv.	2,7%	3,8%	3,8%	3,8%	4,1%	4,9%	4,9%	4,8%
Thomsonfly			6,6%	11,5%	17,2%	30,5%	31,3%	31,1%
Transavia Airlines, Cv.		5,8%	5,6%	5,9%	6,8%	7,5%	7,5%	8,0%
<b>Low Cost</b>	<b>3,3%</b>	<b>9,6%</b>	<b>17,6%</b>	<b>21,7%</b>	<b>29,9%</b>	<b>46,3%</b>	<b>43,7%</b>	<b>45,5%</b>

Fonte: INAC, I.P.

Legenda:

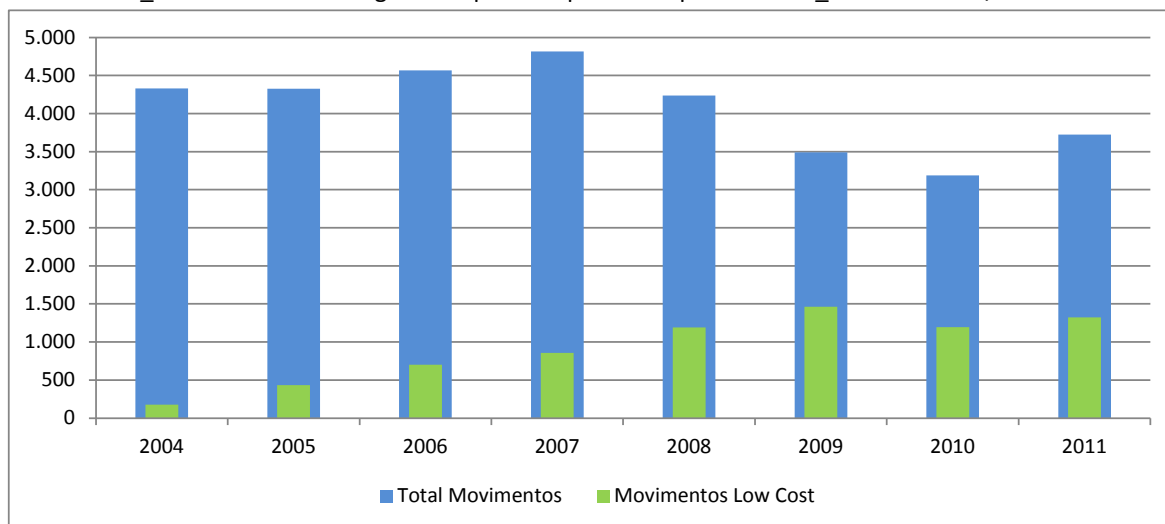
	1ª LCC
	2ª LCC
	3ª LCC

As operações não regulares das companhias LCC alcançaram o seu pico de crescimento em 2009, representando 42% do total de movimentos deste segmento, que, por sua vez, registou uma quebra homóloga significativa. Para este pico contribuíram as operações da Thomsonfly.

Apesar do decréscimo da quota de mercado das companhias LCC, no que se refere a movimentos, a partir de 2009, o tráfego por estas transportado manteve-se em torno dos 45%.

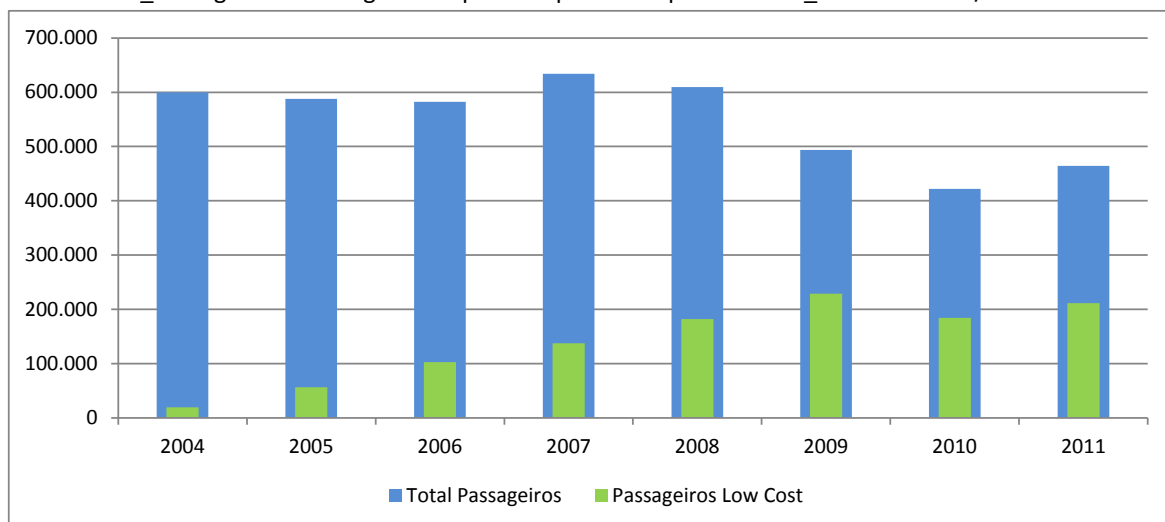


**GRÁFICO 22**\_ Movimentos Não Regulares operados pelas Companhias LCC \_ Madeira 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

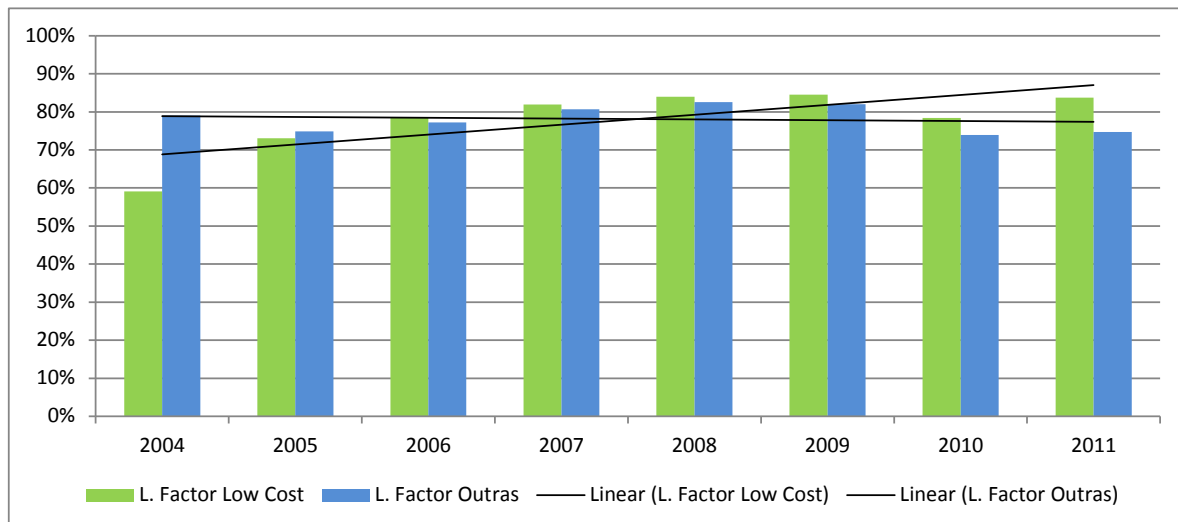
**GRÁFICO 23**\_ Passageiros Não Regulares operados pelas Companhias LCC \_ Madeira 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

A partir de 2006 as companhias aéreas LCC começaram a apresentar coeficientes de ocupação mais elevados face às suas concorrentes, com o ano de 2011 a denotar a maior diferença verificada no período em análise.

**GRÁFICO 24** Load Factor nas ligações Não Regulares operadas pelas Companhias LCC \_ Madeira 2004/2011



Fonte: INAC, I.P.

Com exceção dos anos de 2004 e de 2010, a principal rota não regular operada pelas LCC correspondia à ligação Madeira/Amesterdão e era operada pela Transavia. Em 2010, e fruto da concorrência de outras companhias aéreas nesta rota (que não nacionais, nem outras LCC), as rotas operadas pela Thomsonfly, com destino a Londres-Luton e a Manchester, ocuparam os lugares cimeiros no ranking das principais rotas operadas pelas LCC. Em 2011, o destino Amesterdão, operado pela Transavia, volta a ocupar a posição de principal rota em virtude do decréscimo de passageiros verificado nas ligações operadas pela Thomsonfly.

**QUADRO 12** Principais Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto da Madeira\_ Quota de Passageiros 2004/2011

Rota Não Regular	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
1ª	BRUSSELS		AMSTERDAM		AMSTERDAM		AMSTERDAM		AMSTERDAM		AMSTERDAM		LONDON-GATWICK		AMSTERDAM	
	Low Cost	4%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	100%	Low Cost	84%	Low Cost	100%	Low Cost	73%
	Thomas Cook	4%	Transavia	100%	Transavia	100%	Transavia	100%	Transavia	100%	Transavia	84%	Thomsonfly	100%	Transavia	73%
	Nacionais	13%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%
	Outras	83%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	0%	Outras	16%	Outras	0%	Outras	27%
2ª	HELSÍNQUIA		BRUSSELS		BRUSSELS		MANCHESTER		MANCHESTER		MANCHESTER		MANCHESTER		LONDON-GATWICK	
	Low Cost	22%	Low Cost	63%	Low Cost	62%	Low Cost	36%	Low Cost	49%	Low Cost	65%	Low Cost	64%	Low Cost	100%
	Oy Air Fin.	22%	Thomas Cook	63%	Thomas Cook	61%	Thomsonfly	36%	Thomsonfly	49%	Thomsonfly	65%	Thomsonfly	64%	Thomsonfly	100%
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%
	Outras	78%	Outras	37%	Outras	38%	Outras	64%	Outras	51%	Outras	35%	Outras	36%	Outras	0%
3ª	FRANKFURT-AM		PARIS-CH. GAULLE		LONDON-GATWICK		BRUSSELS		BRUSSELS		LONDON-GATWICK		AMSTERDAM		MANCHESTER	
	Low Cost	60%	Low Cost	5%	Low Cost	21%	Low Cost	64%	Low Cost	66%	Low Cost	97%	Low Cost	71%	Low Cost	64%
	Condor	60%	Thomas Cook	3%	Thomsonfly	21%	Thomas Cook	64%	Thomas Cook	66%	Thomsonfly	97%	Transavia	71%	Thomsonfly	64%
	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%
	Outras	40%	Outras	95%	Outras	79%	Outras	36%	Outras	34%	Outras	3%	Outras	29%	Outras	36%

Fonte: INAC, I.P.

## 4.2.2.3. Aeroporto do Porto

A operação não regular das companhias LCC é quase inexpressiva neste aeroporto. Durante o período em análise, o número de movimentos não representou mais de 1% do total anual de aterragens e descolagens realizadas e o número de passageiros veio decrescendo desde 2004 fixando-se, em 2011, em cerca de metade do valor registado em 2004.

Os quadros seguintes traduzem a insignificância do tráfego no segmento não regular respeitante às operações das companhias aéreas LCC, bem como a volatilidade e a dispersão das principais rotas operadas.

**QUADRO 13** Ranking das Companhias Aéreas LCC a operar no segmento Não Regular no Aeroporto do Porto \_ Quota de Passageiros 2004/2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG					0,3%			
Brussels Airlines				0,5%	0,2%			
Condor Flugdienst, Gmbh.	0,5%							
Jet2.com (Channel Express)						0,4%		1,5%
Monarch Airlines Ltd	1,4%	1,0%		1,4%		2,1%		1,1%
Niki Luftfahrt, Gmbh.							0,4%	0,8%
Thomas Cook Airlines Belgium, Nv.	0,4%						2,2%	
Thomsonfly				0,6%				
Transavia Airlines, Cv.		1,3%						
Tuifly Gmbh					0,5%			
<b>Total Geral</b>	<b>2,3%</b>	<b>2,3%</b>		<b>2,5%</b>	<b>1,0%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,6%</b>	<b>3,4%</b>

Fonte: INAC, I.P.

Legenda:

	1ª LCC
	2ª LCC
	3ª LCC

**QUADRO 14** Principais Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto do Porto\_ Quota de Passageiros 2004/2011

Rota Não Regular	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011									
1ª	<b>MANCHESTER</b>	<b>AMSTERDAM</b>	<b>HAMBURGO</b>	<b>LONDON-LUTON</b>	<b>MUENSTER</b>	<b>MANCHESTER</b>	<b>PALMA-S.S. JOAN</b>	<b>DUBLIN</b>									
	Low Cost	20%	Low Cost	95%	Low Cost	68%	Low Cost	83%	Low Cost	74%	Low Cost	66%	Low Cost	18%	Low Cost	27%	
	Monarch	20%	Transavia	95%	Transavia	68%	Monarch	47%	Tuifly	43%	Monarch	49%	Thomas Cook	18%	Jet2	10%	
							Thomsonfly	36%	Air Berlin	31%	Jet2	14%			Monarch	6%	
											B.M.I. Baby	3%			Transavia	5%	
															Ryanair	4%	
															Thomas Cook	2%	
	Nacionais	23%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0,5%	Nacionais	26%	Nacionais	10%	Nacionais	28%	Nacionais	17%	
	Outras	57%	Outras	5%	Outras	32%	Outras	17,0%	Outras	0%	Outras	24%	Outras	55%	Outras	56%	
	2ª	<b>MUENSTER</b>	<b>GLASGOW</b>	<b>BRUSSELS</b>	<b>GENEVE-COINTRIN</b>	<b>GENEVE-COINTRIN</b>	<b>LIEGE-BIERSET</b>	<b>VIENA-SCHWECHAT</b>	<b>BIRMINGHAM</b>								
Low Cost		16%	Low Cost	32%	Low Cost	32%	Low Cost	96%	Low Cost	51%	Low Cost	40%	Low Cost	22%	Low Cost	75%	
Monarch		14%	Monarch	32%	Thomas Cook	32%	Brussels	96%	Brussels	51%	Monarch	40%	Niki	22%	Thomsonfly	40%	
Thomas Cook		2%													Monarch	35%	
Nacionais		19%	Nacionais	0%	Nacionais	1%	Nacionais	0,4%	Nacionais	3%	Nacionais	24%	Nacionais	21%	Nacionais	17%	
Outras		65%	Outras	68%	Outras	67%	Outras	3%	Outras	46%	Outras	36%	Outras	57%	Outras	8%	
3ª		<b>FRANKFURT-AM</b>	<b>MANCHESTER</b>	<b>COLONIA-KOLN</b>	<b>LONDON-GATWICK</b>	<b>LONDON-GATWICK</b>	<b>ESTOCOLMO</b>	<b>LONDON-LUTON</b>	<b>VIENA</b>								
		Low Cost	37%	Low Cost	13%	Low Cost	39%	Low Cost	45%	Low Cost	24%	Low Cost	54%	Low Cost	21%	Low Cost	94%
		Condor	37%	Monarch	13%	Monarch	39%	Monarch	45%	Jet2	24%	Oy Air Fin.	54%	Thomsonfly	21%	Niki	94%
		Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	76%	Nacionais	0%	Nacionais	52%	Nacionais	2%
	Outras	63%	Outras	87%	Outras	61%	Outras	55%	Outras	0%	Outras	46%	Outras	27%	Outras	4%	

Fonte: INAC, I.P.

#### 4.2.2.4. Aeroporto de Lisboa

No aeroporto de Lisboa, as operações não regulares das companhias LCC são igualmente pouco representativas. Em 2011, com o decréscimo acentuado do número de movimentos neste segmento, a quota de mercado das companhias LCC, em número de passageiros transportados, não foi para além dos 2%.

**QUADRO 15\_Ranking** das Companhias Aéreas LCC a operar no segmento Não Regular no Aeroporto de Lisboa \_ Quota de Passageiros 2004 a 2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG					0,2%	0,6%	1,4%	0,2%
Brussels Air Fly (Virgin Express)	0,1%							
Jet2.com (Channel Express)			0,1%		0,6%	0,3%	0,4%	0,2%
Condor Flugdienst, Gmbh.	0,2%	0,2%						
Monarch Airlines Ltd	0,5%	0,4%	0,6%	0,5%	0,5%			0,7%
Niki Luftfahrt, Gmbh.							0,3%	
Nowy Przewoznik Sp. z.o.o. (Centralwings)					0,1%			
Sterling Airlines A/S				0,1%				
Thomas Cook Airlines Belgium, Nv.				0,2%			0,8%	0,4%
Thomsonfly					0,4%	0,5%		
Transavia Airlines, Cv.		2,1%	1,6%	1,9%	2,3%	2,1%	2,4%	0,6%
Tuifly Gmbh					0,3%			
<b>Total Geral</b>	<b>0,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,3%</b>	<b>2,7%</b>	<b>4,5%</b>	<b>3,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,1%</b>

Fonte: INAC, I.P.

Legenda:

	1ª LCC
	2ª LCC
	3ª LCC

Entre 2005 e 2010, a rota não regular para Amesterdão, operada pela Transavia, foi a principal rota operada à partida deste aeroporto. No entanto, em 2011, e com o reinício das operações por parte da Monarch, o ranking das principais ligações operadas pelas LCC passou a ser composto pelas ligações a Glasgow, Londres-Gatwick e Oslo.

**QUADRO 16\_Principais Rotas Não Regulares** operadas pelas Companhias LCC no Aeroporto de Lisboa \_ Quota de Passageiros 2004/2011

Rota Não Regular	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011								
1ª	LONDON-GATWICK	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM	AMSTERDAM	GLASGOW								
	Low Cost	16%	Low Cost	92%	Low Cost	97%	Low Cost	99%	Low Cost	94%	Low Cost	84%				
	Monarch	10%	Transavia	92%	Transavia	97%	Transavia	99%	Transavia	94%	Monarch	45%				
	Oy Air Finland	4%									Thomsonfly	23%				
	Brussels	2%									Jet2	16%				
2ª	Nacionais	4%	Nacionais	4%	Nacionais	3%	Nacionais	0,5%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	Nacionais	16%		
	Outras	80%	Outras	4%	Outras	0%	Outras	0,5%	Outras	3%	Outras	1%	Outras	0%		
	FRANKFURT-AM	TEESSIDE	GLASGOW	GLASGOW	GLASGOW	MUENSTER	PALMA-S.S. JOAN	LONDON-GATWICK								
	Low Cost	60%	Low Cost	57%	Low Cost	20%	Low Cost	36%	Low Cost	65%	Low Cost	89%	Low Cost	20%	Low Cost	72%
	Condor	60%	Monarch	45%	Monarch	10%	Thomsonfly	23%	Monarch	31%	Air Berlin	38%	Thomas Cook	20%	Monarch	60%
3ª	Nacionais	0%	Nacionais	8%	Nacionais	0%	Nacionais	10%	Nacionais	9%	Nacionais	0%	Nacionais	37%	Nacionais	15%
	Outras	40%	Outras	34%	Outras	80%	Outras	54%	Outras	26%	Outras	11%	Outras	43%	Outras	13%
	THESSALONIKI	FRANKFURT-AM	BARCELONA	MANCHESTER	NUREMBERG	MUNICH-FRANZ	VIENA-SCHWECHAT	OSLO								
	Low Cost	31%	Low Cost	49%	Low Cost	9%	Low Cost	40%	Low Cost	85%	Low Cost	52%	Low Cost	60%	Low Cost	38%
	Monarch	31%	Condor	49%	Monarch	9%	Monarch	40%	Tuifly	65%	Air Berlin	33%	Niki	60%	Monarch	27%
Nacionais	0%	Nacionais	1%	Nacionais	47%	Nacionais	20%	Nacionais	15%	Nacionais	12%	Nacionais	0%	Nacionais	0%	
Outras	69%	Outras	50%	Outras	44%	Outras	40%	Outras	0%	Outras	36%	Outras	40%	Outras	62%	

Fonte: INAC, I.P.

## 5. CONCLUSÃO

Quando, em 1995, as companhias aéreas de baixo custo iniciaram operações em Portugal não se vislumbrava que, em 2011, as suas operações representassem 37% do total de passageiros transportados de e para Portugal.

Inicialmente vocacionadas para o segmento não regular ponto a ponto, as LCC cedo perceberam o peso do segmento regular na estrutura das operações desenvolvidas nas infraestruturas aeroportuárias nacionais. Não obstante, foram mantendo algumas ligações não regulares, contribuindo, assim, para que a quebra verificada neste segmento nos últimos anos não fosse tão acentuada.

Concomitantemente, a estratégia das LCC não passou pela abertura de novas rotas, mas sim pela aposta na concorrência em rotas já operadas para aeroportos secundários. Paulatinamente, foram conquistando quotas de mercado, inclusivamente em rotas para importantes *hubs* europeus.

Considerando as principais rotas operadas pelas LCC, conclui-se, ainda, que o crescimento das LCC assentou, fundamentalmente, na transferência de uma parcela significativa do tráfego anteriormente transportado pelas operadoras regulares e *charter*.

Nas ligações ao mercado inglês a concorrência tem sido feita entre companhias LCC, já noutras rotas os ganhos de quota de mercado têm penalizado outras transportadoras estrangeiras.

Em síntese, destacam-se os seguintes factos e indicadores:

- Até 1997, a Air Berlim, Ryanair e Virgin Express, representavam a oferta de serviços aéreos a tarifas reduzidas nas infraestruturas aeroportuárias nacionais em algumas rotas não regulares com destino à Alemanha, Irlanda e Bélgica.
- Em 2002 e 2003, o número de companhias LCC duplicou e o total de passageiros por estas transportado atingiu os 4%.
- Em 2003, com o início das operações da Easyjet, as rotas para o mercado inglês passaram a ocupar as posições cimeiras no *ranking* das principais rotas operadas pelas companhias LCC.
- Entre 2004 e 2011 a taxa média de crescimento do tráfego total de passageiros transportados pelas companhias LCC foi de 27% (28,5% no segmento regular e 14% no segmento não regular).
- Em 2008, e na sequência da liberalização das ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira, a Easyjet iniciou operações na ligação Lisboa/Funchal.
- Em 2009, a Ryanair estabeleceu bases operacionais a partir dos aeroportos de Faro e Porto.
- No segmento regular destaca-se a Ryanair no aeroporto de Faro, nas ligações ao Reino Unido, e no aeroporto do Porto, em rotas para o mercado espanhol e também para o Reino Unido.
- Ainda no segmento regular, e nos aeroportos da Madeira e de Lisboa, a Easyjet apresenta-se como a principal LCC, operando rotas à partida de Lisboa para pontos no mercado espanhol e para a Madeira e, ainda, à partida do aeroporto da Madeira para pontos no Reino Unido.

- A maior quota de mercado das companhias LCC registou-se no aeroporto de Faro. Cerca de 83% do total de movimentos regulares e cerca de 87% do total de passageiros transportados neste segmento, em 2011, correspondeu a operações das companhias LCC.
- No segmento não regular, destaca-se a Thomsonfly à partida dos aeroportos de Faro e da Madeira para pontos na Holanda e no Reino Unido.
- A maior quota de mercado das companhias LCC no segmento não regular verificou-se também no aeroporto de Faro. Em 2011, as companhias LCC respondiam por 42% do total de movimentos e por cerca de 45% do total de passageiros transportados no segmento não regular deste aeroporto.
- A representatividade das companhias LCC no segmento não regular dos aeroportos de Lisboa e do Porto é inexpressiva, não ultrapassando, em 2011, respetivamente, 2% e 3% do total de passageiros transportados nestas infraestruturas aeroportuárias.
- Em 2011, eram 20 as companhias LCC a operar em Portugal, considerando as falências e as fusões ocorridas desde 2007 e, conjuntamente, respondiam por 23% do total de movimentos comerciais e por 37% do total de passageiros transportados.

## 6. ANEXOS: QUADROS E GRÁFICOS

QUADRO A1\_Companhias LCC consideradas

Companhia Aérea	Código ICAO	País	Ano da Fundação	Início das operações Low Cost em Portugal	Notas
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	BER	Alemanha	1991	1995	Não se sabe ao certo quando começou a operar como <i>Low Cost</i> . Foi uma estratégia progressiva.
Ryanair, Ltd.	RZR	Irlanda	1985	1995	Em 1991 adotou o modelo <i>Low Cost</i> .
Virgin Express	VEX	Bélgica	1996	1997	Em 2007 foi fundida com a SN Brussels criando a Brussels Airlines.
B.M.I. Baby	BMI	Reino Unido	2002	2002	Subsidiária da British Midland International. Encerrou em 2012.
Jet2.com (Channel Express)	EXS	Reino Unido	2002	2002	A Channel Express foi fundada em 1978 e em 2002 estabeleceu a marca <i>Low Cost</i> Jet2. Só em 2006 passou a designar-se definitivamente como tal.
Easyjet Airline Company Limited	EZY	Reino Unido	1995	2003	Modelo <i>Low Cost</i> baseado na companhia norte-americana Southwest Airlines.
Germanwings GmbH.	GWI	Alemanha	2002	2003	Sucedeu a Eurowings fundada em 1997.
Norwegian Air Shuttle, ASA	NAX	Noruega	1993	2003	Em 2002 deu início a operações <i>Low Cost</i> nas rotas domésticas de maior tráfego.
Oy Air Finland, Ltd.	FIF	Finlândia	2002	2003	Faliu em 2012.
Thomas Cook Airlines Belgium, Nv.	TCW	Bélgica	2002	2003	Apostou no modelo <i>Low Cost</i> no segmento regular.
Flybe Ltd	BEE	Reino Unido	1979	2004	European Airways foi a sua primeira designação, seguida de British European e, finalmente, Flybe.
Hapag-Lloyd Express GmbH	HLX	Alemanha	2002	2004	Em 2007 funde-se com a Hapag Lloyd Flug e passa a designar-se TUIFly.
Niki Luftfahrt, GmbH.	NLY	Áustria	2003	2004	Em 2011 foi adquirida pela Air Berlin.
Condor Flugdienst, GmbH.	CFG	Alemanha	1955	2004	Em 2004 adotou o modelo <i>Low Cost</i> .
Monarch Airlines Ltd	MON	Reino Unido	1967	2004	Em 2004 adotou o modelo <i>Low Cost</i> .
Nowy Przewoznik Sp. z.o.o. (Centralwings)	CLW	Polónia	2004	2005	Anteriormente designada como Centralwings e subsidiária da companhia de bandeira polaca LOT. Em 2009 passou a designar-se como Nowy Przewoznik.
Sterling Airlines	SNB	Dinamarca	2005	2005	Faliu em 2008.
Thomsonfly	TOM	Reino Unido	2005	2005	Seu nome original era Britannia Airways, tendo sido mudado em 2005.
Transavia Airlines, Cv.	TRA	Holanda	1956	2005	Passou a <i>Low Cost</i> em 2005, após fusão com a sua subsidiária <i>Low Cost</i> Basiq Air.
Vueling Airlines, S.A.	VLG	Espanha	2004	2005	Em 2009 absorve a Clickair.
Clickair	CLI	Espanha	2006	2006	Em 2009 funde-se com a Vueling.
Brussels Airlines	BEL	Bélgica	2006	2007	Surge da fusão da SN Brussels com a Virgin Express.
Blue Air Transport Aerian	JOR	Roménia	2004	2007	
Sky Europe	ESK	Eslováquia	2002	2007	Faliu em 2009.
TUIfly GmbH	TUI	Alemanha	2007	2010	Resulta da fusão da Hapag Lloyd Express e da Hapag Lloyd Flug.

Fonte: Companhias Aéreas *Low Cost*

**QUADRO A2\_Ranking** das Rotas operadas pelas Companhias LCC – 1995/2003

<b>1995</b>	<b>Movimentos</b>	<b>Passageiros</b>
Faro/Dublin	96	11.518
Faro/Berlim,Tegel	25	5.420
Faro/Berlin,Schonefeld	26	3.689
Faro/Paderborn	31	3.562
Faro/Nuremberg	25	3.353
Faro/Munster-Osnabruck	19	1.977
<b>1996</b>		
Faro/Berlim,Tegel	126	15.307
Faro/Dublin	120	14.284
Faro/Paderborn	105	11.873
Faro/Nuremberg	77	11.284
Faro/Munster-Osnabruck	60	6.726
<b>1997</b>		
Faro/Paderborn	139	14.814
Faro/Nuremberg	75	10.783
Faro/Berlim,Tegel	91	9.053
Faro/Dublin	72	8.896
Faro/Munster-Osnabruck	73	7.870
Faro/Dresden	56	7.025
<b>1998</b>		
Faro/Dresden	106	12.969
Faro/Dublin	103	12.971
Faro/Leipzig	102	11.534
Faro/Nuremberg	79	10.710
Faro/Berlim,Tegel	93	9.159
Faro/Brussels	87	8.854
Faro/Paderborn	66	8.527
Lisboa/Brussels	60	6.228
Faro/Munster-Osnabruck	65	7.292
Faro/PalmadeMallorca	44	4.228
<b>1999</b>		
Faro/Dublin	203	24.922
Faro/Brussels	135	17.414
Faro/PalmadeMallorca	121	13.916
Faro/Paderborn	66	8.693
Faro/Leipzig	64	8.533
Faro/Dresden	60	8.246
Faro/Munster-Osnabruck	59	7.751
Faro/Berlim,Tegel	88	7.364

(cont.)



<b>2000</b>	<b>Movimentos</b>	<b>Passageiros</b>
Faro/Dublin	240	28.390
Faro/Berlim,Tegel	226	24.809
Funchal/Nuremberg	137	21.210
Faro/Dresden	116	15.241
Faro/Paderborn	172	15.211
Faro/PalmadeMallorca	129	17.324
Faro/Munster-Osnabruck	120	11.039
Faro/Nuremberg	59	8.536
Funchal/Berlim,Tegel	52	7.850
Faro/Leipzig	57	7.144
Faro/Erfurt	58	7.117
Faro/Brussels	100	5.452
<b>2001</b>		
Faro/Dublin	187	29.539
Faro/Berlim,Tegel	187	23.094
Funchal/Nuremberg	142	19.765
Faro/PalmadeMallorca	135	17.201
Faro/Paderborn	159	14.226
Faro/Dresden	113	13.939
Faro/Munster-Osnabruck	82	10.456
Funchal/Berlim,Tegel	52	7.935
Faro/Erfurt	60	7.313
Faro/Leipzig	51	6.070
Faro/Nuremberg	51	5.955
Faro/Brussels	38	3.067
<b>2002</b>		
Lisboa/Brussels	592	64.065
Faro/Brussels	366	42.329
Funchal/Nuremberg	204	30.102
Faro/Berlim,Tegel	186	24.500
Faro/PalmadeMallorca	169	20.203
Faro/Dublin	122	17.533
Faro/Munster-Osnabruck	148	16.166
Faro/Paderborn	157	13.121
Faro/Dresden	71	8.000
Faro/Erfurt	60	7.254
Faro/Nuremberg	65	6.437
Funchal/Berlim,Tegel	40	5.794
Faro/EastMidlands,Notttingham	50	4.296
Faro/Leipzig	64	4.157
<b>2003</b>		
Lisboa/Brussels	1277	150.357
Faro/Londres,Stansted	1045	126.772
Faro/Londres,Luton	757	86.497
Faro/Brussels	590	76.295
Faro/Bristol,Lulsgate	611	71.722
Faro/EastMidlands,Notttingham	555	63.325
Faro/PalmadeMallorca	253	33.040
Funchal/Nuremberg	231	32.687
Faro/Berlim,Tegel	252	29.281
Faro/Dublin	138	15.181
Funchal/Berlim,Tegel	94	14.323
Faro/Munster-Osnabruck	156	14.181
Faro/Paderborn	141	13.434
Faro/Nuremberg	129	12.072
Faro/Leipzig	58	9.264
Faro/Dresden	59	9.223
Faro/Erfurt	48	5.949

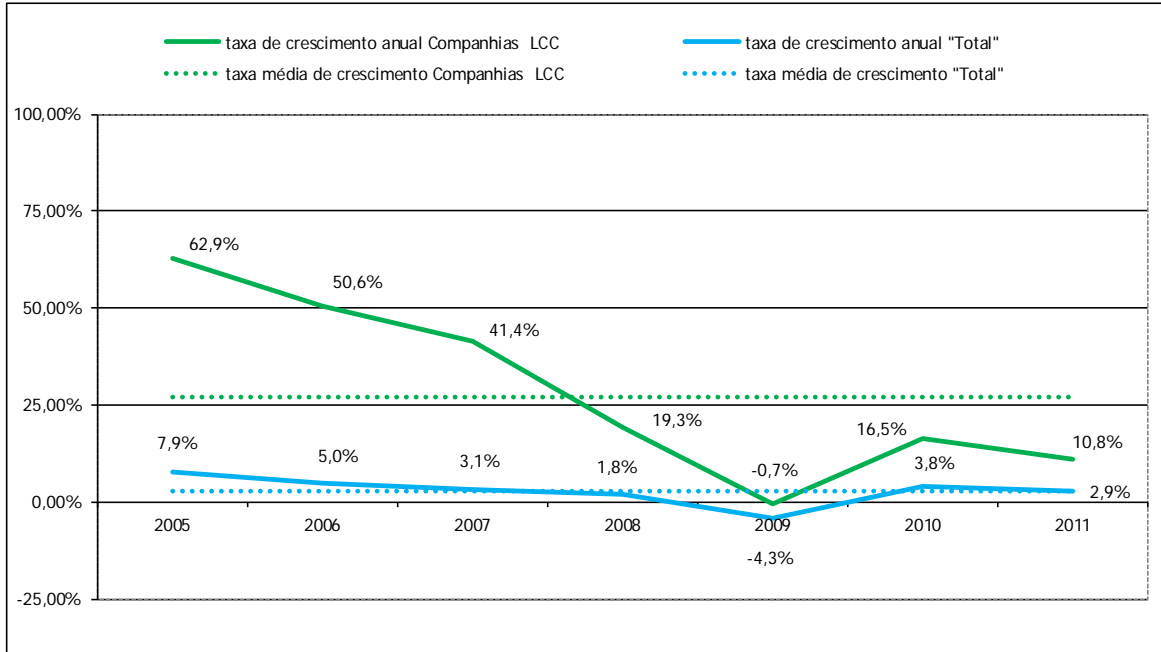
Fonte: INAC, I.P.

**QUADRO A3**\_Frota operada pelas Companhias LCC nas rotas de e para Portugal

<b>Companhia Aérea</b>	<b>Frota Utilizada</b>	<b>Número Médio de Lugares oferecido por Leg</b>
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	A320; B738	184
B.M.I. Baby	B733	148
Blue Air Transport Aerian	B733; B734; B735, B738; B752	167
Brussels Airlines	A319; A320; B733; B734	157
Clickair	A320	180
Condor Flugdienst, GmbH.	A320; B752; B753; B763	229
Easyjet Airline Company Limited	A319; A320; B733; B737	162
Flybe Ltd	A320; A321; B733	118
Germanwings GmbH.	A319	145
Hapag-Lloyd Express GmbH	B737; B735; B738	155
Jet2.com (Channel Express)	B733; B737; B738; B752	173
Monarch Airlines Ltd	A306; A320; A321; B734; B752	231
Niki Luftfahrt, GmbH.	A320; A321; B738	192
Norwegian Air Shuttle, ASA	B733; B738	169
Nowy Przewoźnik Sp. z o.o. (Centralwings)	B733; B734	154
Oy Air Finland, Ltd.	B752	219
Ryanair, Ltd.	B738	189
Sky Europe	B735; B737	141
Sterling Airlines	B738	189
Thomas Cook Airlines Belgium, Nv.	A320	180
Thomsonfly	A320; B733; B735; B738; B752	177
Transavia Airlines, Cv.	B733; B738	168
TUIfly GmbH	B738	189
Virgin Express	B733; B734	157
Vueling Airlines, S.A.	A320	180

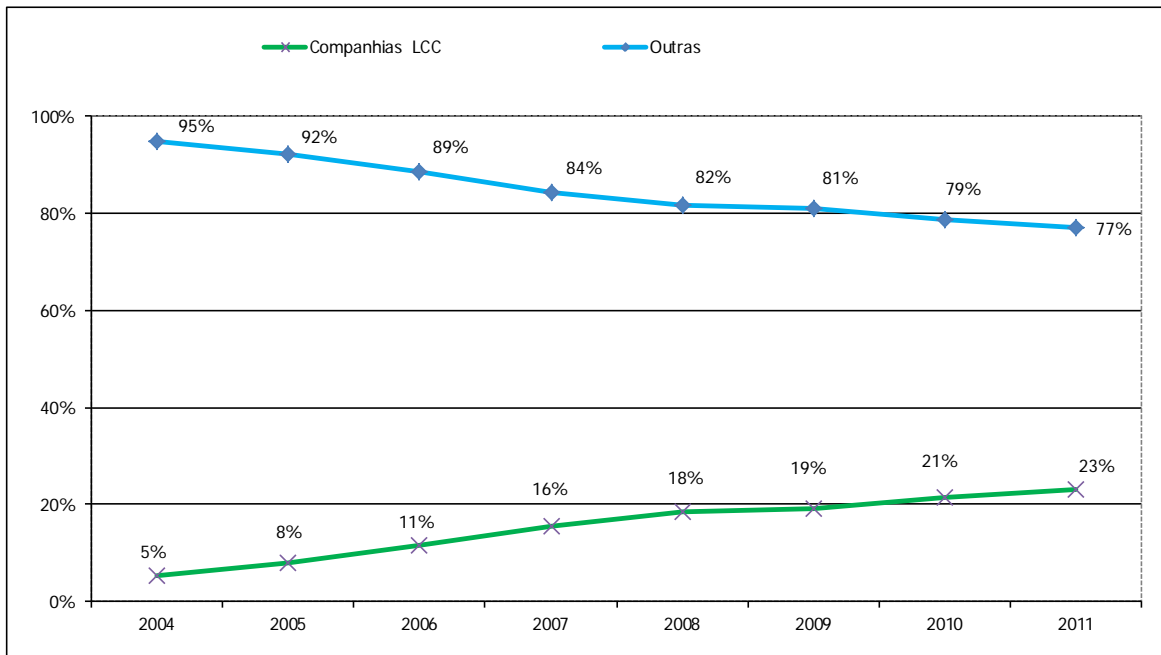
Fonte: INAC, I.P.

**GRÁFICO A1** Taxas de crescimento dos Movimentos Regulares – Companhias LCC vs Total



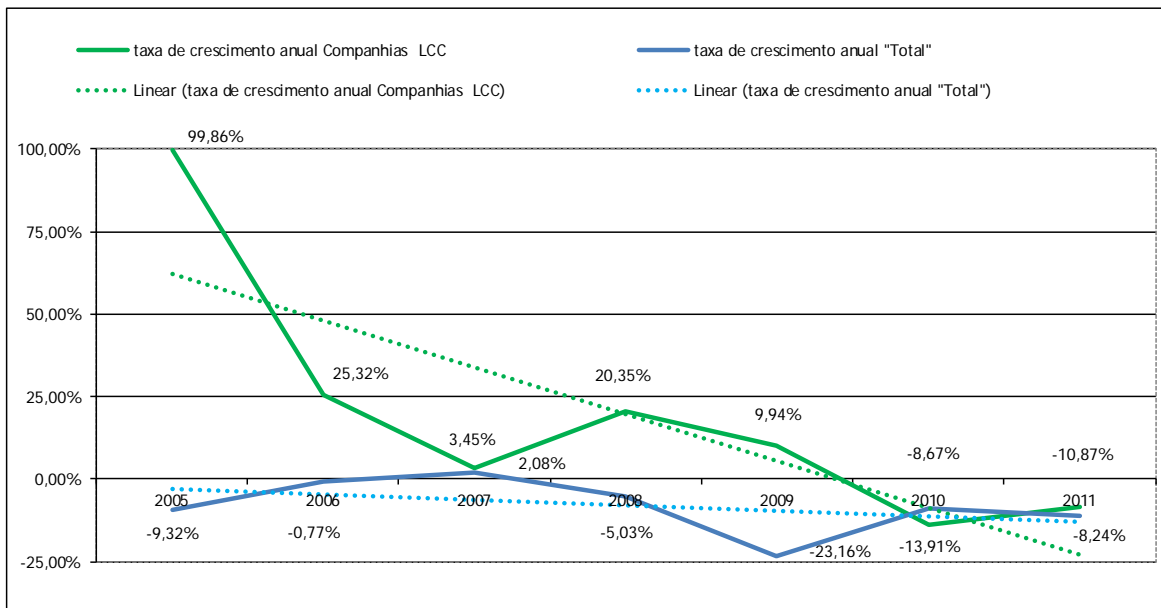
Fonte: INAC, I.P.

**GRÁFICO A2** Evolução da Quota de Mercado dos Movimentos Regulares \_ Companhias LCC vs Total



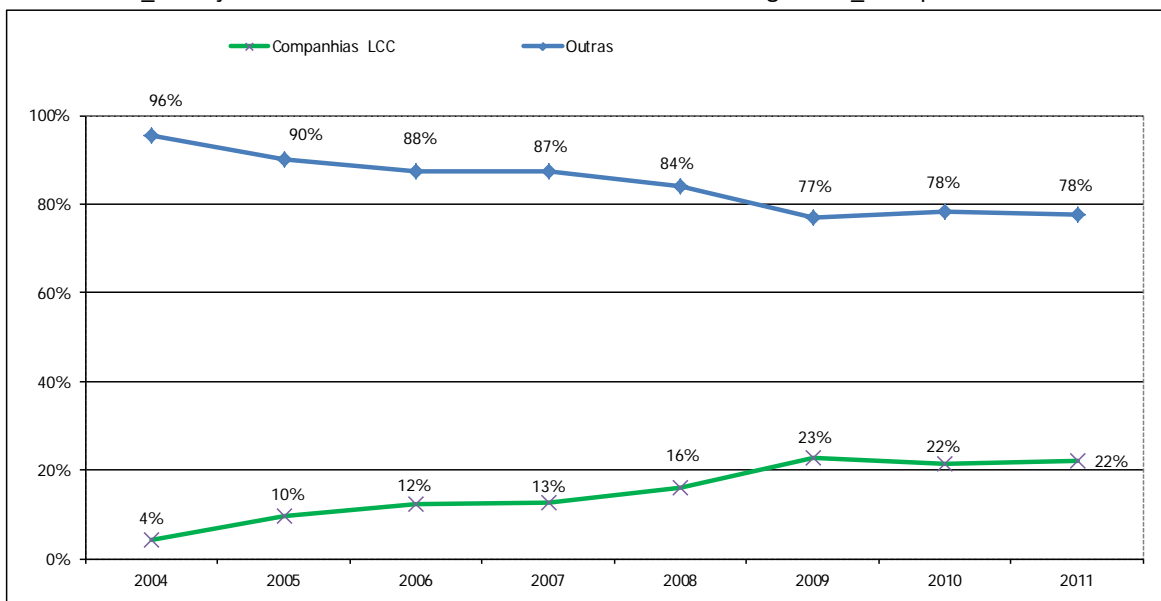
Fonte: INAC, I.P.

**GRÁFICO A3**\_Taxas de crescimento dos Movimentos Não Regulares – Companhias LCC vs Total



Fonte: INAC, I.P.

**GRÁFICO A4**\_Evolução da Quota de Mercado dos Movimentos Não Regulares \_ Companhias LCC vs Total



Fonte: INAC, I.P.

