

Turismo, Lazer e Negócios 2

Giovanna Tavares
(Organizadora)

 **Atena**
Editora

Ano 2019

Giovanna Adriana Tavares Gomes
(Organizadora)

Turismo, Lazer e Negócios 2

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Natália Sandrini e Lorena Prestes

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

T938 Turismo, lazer e negócios 2 [recurso eletrônico] / Organizadora
Giovanna Adriana Tavares Gomes. – Ponta Grossa (PR): Atena
Editora, 2019. – (Turismo, Lazer e Negócios; v. 2)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-7247-327-9

DOI 10.22533/at.ed.279191504

1. Turismo. I. Gomes, Giovanna Adriana Tavares.

CDD 380.14591

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

No segundo volume do e-book Turismo, Lazer e Negócios apresentamos uma série artigos ressaltando a diversidade e interdisciplinaridade da atividade profissional do Turismo. São estudos extremamente inovadores que apresentam “estudos de caso” nos seguintes segmentos: Acessibilidade e Turismo, Turismo Pedagógico (experiências de viagem e turismo cemiterial) , Turismo Cultural (cidades históricas e artesanato). Cias aéreas (Low cost), Negócios em Hotelaria entre outros temas de extrema importância para o desenvolvimento e crescimento da atividade profissional do Turismo no Brasil. Sendo o Turismo uma atividade própria de consumo que combina ações públicas e privadas com a exigência de grandes investimentos financeiros e tecnológicos, no fornecimento de bens e serviços aos turistas, necessita de modelos de gestão e planejamento que fomentem a atividade de modo que turistas e comunidades (terra e nova comunidade) convivam minimamente em harmonia e que efetivamente consigam seu sustento de forma responsável e sustentável. Portanto ressalto a relevância dos artigos aqui apresentados, tanto pela qualidade da pesquisa, escrita e diversificação dos temas, quanto pela contribuição aos acadêmicos, empresários e poder público que se dedicam ao negócio do Turismo e necessitam de dados para maximizar os resultados de sua gestão.

Giovanna Adriana Tavares Gomes

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
AN ANALYSIS ABOUT THE IMPORTANCE OF TOURISM ON THE EMPLOYMENT IN MANGARATIBA	
Rodrigo Silva Chaves de Almeida Joilson de Assis Cabral Bruno Magalhães Barcellos de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.2791915041	
CAPÍTULO 2	11
ARTESANATO E TURISMO: ARTESANATO, VALORIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO	
Sandra Cristina Alves Luís Luís Mota Figueira	
DOI 10.22533/at.ed.2791915042	
CAPÍTULO 3	14
LOW COST CARRIERS E BASES OPERACIONAIS. O CASO DA RYANAIR	
Cláudia Almeida	
DOI 10.22533/at.ed.2791915043	
CAPÍTULO 4	24
LOW COST CARRIERS NA EUROPA. O CASO DA RYANAIR E DA EASYJET	
Cláudia Almeida	
DOI 10.22533/at.ed.2791915044	
CAPÍTULO 5	37
PRODUTOS E MERCADOS: HOTELARIA	
Elizabeth Kyoko Wada	
DOI 10.22533/at.ed.2791915045	
CAPÍTULO 6	54
TURISMO ACESSÍVEL EM PARQUES: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO NO PARQUE DA CIDADE SARAH KUBTSCHEK – BRASÍLIA	
Elielba Rosa Moura Mesquita Donária Coelho Duarte	
DOI 10.22533/at.ed.2791915046	
CAPÍTULO 7	68
TURISMO CEMITERIAL E SUAS CIRCUNSTÂNCIAS	
José Augusto Maia Marques	
DOI 10.22533/at.ed.2791915047	
CAPÍTULO 8	86
TURISMO E FORMAÇÃO TÉCNICA: RELAÇÃO ENTRE TEORIA E PRÁTICA NO CURSO TÉCNICO EM EVENTOS DO CAMPUS BRASÍLIA DO IFB	
Juliana Viégas Pinto Vaz dos Santos Daniela Veiga de Oliveira Erika de Oliveira Lima	
DOI 10.22533/at.ed.2791915048	

CAPÍTULO 9	102
TURISMO EM AMBIENTES URBANOS: OS BAIRROS DE PINHEIROS E VILA MADALENA EM SÃO PAULO (SP)	
Maria do Rosário Rolfsen Salles	
Maria Angela De Abreu Cabianca	
Roseane Barcellos Marques	
DOI 10.22533/at.ed.2791915049	
CAPÍTULO 10	115
TURISMO PEDAGÓGICO: VIAJANTES NO PROJETO LATINIDADE LUSO HISPÂNICA	
Nilza Maria da Silva Cerqueira Brito	
Giovanna Adriana Tavares Gomes	
Elaine Gomes Borges	
Evelyn Cristina Ribeiro Bucar	
DOI 10.22533/at.ed.27919150410	
CAPÍTULO 11	136
VIAGEM A OURO PRETO, A PARTIR DOS OLHARES DE MANUEL BANDEIRA E CECÍLIA MEIRELES	
Luís Antônio Contatori Romano	
DOI 10.22533/at.ed.27919150411	
SOBRE A ORGANIZADORA	149

LOW COST CARRIERS NA EUROPA. O CASO DA RYANAIR E DA EASYJET

Cláudia Almeida

Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo da Universidade do Algarve. Investigadora do CinTurs – Research Center for Tourism, Sustainability and Well-being [calmeida@ualg.pt]

RESUMO: O dinamismo em que assenta a operação das Low cost carriers (LCC) na Europa é inquestionável. Rapidamente se transformaram nas grandes transportadoras aéreas de massas e acima de tudo nas grandes responsáveis pela maior mobilidade das populações por entre os vários países europeus. Com um modelo de negócio baseado no baixo custo, tarifas económicas e nas rotas ponto a ponto, as LCC rapidamente conquistaram novos segmentos de procura e entraram em mercados pouco convencionais e até aí com uma oferta reduzida de rotas aéreas. Voar hoje, para além de ser mais simples, permite acima de tudo perceber e avaliar de perto toda a malha densa de operações aéreas e aeroportuárias que decorrem um pouco por toda a Europa. No presente capítulo iremos focar a nossa atenção na operação dinâmica e complexa das duas principais LCC a operar na Europa, a Ryanair e a Easyjet.

PALAVRAS-CHAVE: Low cost carriers, Europa, transporte aéreo, Ryanair, Easyjet

ABSTRACT: The dynamics behind the operation of Low Cost Carriers (LCC) in Europe is unquestionable. They quickly became the major mass carriers and, above all, they were responsible for the greater mobility of populations among the various European countries. With a business model based on low cost, economical fares, and point-to-point routes, LCCs quickly captured new demand segments and entered unconventional markets, up to then with a reduced supply of air routes. Flying today, in addition to being simpler, above all allows perceive and evaluate closely the huge network behind the airline and airport operations that run throughout Europe. In this chapter, we will focus our attention on the dynamic and complex operation of the two main LCCs operating in Europe, Ryanair and Easyjet.

PALAVRAS-CHAVE: Low cost carriers, Europe, air transport, Ryanair, Easyjet

1 | INTRODUÇÃO

As *Low Cost Carriers (LCC)* conquistaram os céus europeus no início os anos 90 e passadas mais de duas décadas apresentam um dinamismo ímpar, oferecendo formas mais atrativas e económicas de voar para diferentes destinos (Strickland, 2010). A sua operação assenta numa oferta elevada de rotas

e frequências diárias para diferentes países da Europa, assim como para Marrocos e mais recentemente para Israel, com um impacto direto na maior mobilidade das populações (Almeida & Costa, 2017). O presente capítulo visa apresentar dados relativos à *performance* da Ryanair e a Easyjet, consideradas as duas maiores LCC no mercado europeu. Em conjunto, estas duas companhias ofereceram 232 milhões de lugares em 2018, tendo transportado cerca de 220 milhões de passageiros, num total de 1.285.904 setores de voo ao longo do ano. São números que expressam a dimensão que assumem no mercado e a relevância que têm no desenvolvimento de novas acessibilidades aéreas e no aumento da mobilidade das populações. Os grandes desafios futuros destas companhias aéreas passam pelo acompanhamento e adequação da oferta de serviços às tendências da procura bem como pela aquisição de novas aeronaves de maiores dimensões e elevada categoria que a breve trecho vão permitir a oferta de mais lugares e expansão da sua rede de operações, em termos de rotas e aeroportos, como também do número de países.

1. O Transporte aéreo

O setor do transporte aéreo apresenta um conjunto de características que o diferenciam dos demais, não só pelo tipo de negócio a que está associado, como também pela estrutura de custos fixos elevada e margens de operação reduzidas (Wittmer & Bieger, 2011), sendo acima de tudo um sector sensível a mudanças políticas e sociais que podem afetar de forma negativa a sua *performance*, o que leva Joppien (2006) e Pomple (2006), citados por Wittmer & Bieger (2011) a referir que este é um setor da aviação caracterizado por um desenvolvimento cíclico de passageiros e transporte de mercadorias, que ao longo das últimas décadas tem demonstrado que anos de lucros e procura elevada são seguidos de perdas substanciais. Sterzenbach e Conrady, 2003; Wells e Wensreen, 2004, citados por Wittmer & Bieger (2011), referem que o desenvolvimento do transporte aéreo está associado à situação económica do setor tornando-o muito volátil e influenciado por alterações económicas e excesso de capacidade.

O transporte aéreo é um setor de capital intensivo, com investimentos muito específicos a longo prazo, que criam barreiras de saída (Joppien, 2006, citado por Wittmer & Bieger, 2011), nomeadamente com as aeronaves, instalação em infraestruturas aeroportuárias, entre outros.

O setor do transporte aéreo tem conhecido um crescimento elevado nos últimos 50 anos, que se deve, em parte, à liberalização e à abertura de novos mercados, bem como a redução do preço das tarifas aéreas (Pomple, 2006, citado por Wittmer & Bieger, 2011). O aumento dos passageiros está também associado a uma redução nas margens, que é classificado por Doganis (2005) como um paradoxo da aviação. A redução das margens e dos lucros pode também ser explicada pela elevada concorrência, pelo ambiente hostil e cada vez mais incerto da economia, com impactos diretos no transporte aéreo, muito vulnerável a fatores externos, como por exemplo o aumento do preço do combustível (Wells & Wensveen, 2004).

Almeida & Costa (2012) destacam o facto de que um dos grandes momentos de viragem do setor do transporte aéreo na Europa ocorreu após o processo de desregulamentação que teve início em 1987 e só foi concluído em 1997. Almeida (2010) salienta que a morosidade do processo aconteceu devido ao facto do continente europeu abranger diferentes países, com as suas próprias companhias aéreas de bandeira, apoiadas por cada Estado. Durante várias décadas, o setor do transporte aéreo tinha sido bastante regulado existindo pouca concorrência entre as companhias aéreas tradicionais, já que as tarifas eram atribuídas mediante acordos bilaterais entre Estados, com imposição de rotas e aeroportos, tipo de aeronaves, tarifas e frequências. A capacidade da maioria das rotas era restrita, as tarifas tinham um valor elevado e a entrada no mercado de companhias tradicionais, que não fossem de bandeira, era quase impossível.

Almeida & Costa (2012) salientam que o processo de liberalização que ocorreu na Europa entre 1987 e 1997, já tinha acontecido anteriormente no Reino Unido e na Irlanda, permitindo a entrada no mercado da primeira LCC europeia, a Ryanair, que operava em rotas entre a Irlanda e o Reino Unido e concorria com as companhias aéreas de bandeira Aer Lingus (Irlanda) e a British Airways (Reino Unido). Com a entrada em vigor de novas medidas associadas ao processo de liberalização, a Ryanair foi, segundo Ryans (2008), a primeira LCC a operar entre países da União Europeia. Em 1995, a EasyJet inicia a sua operação nas rotas entre Londres e a Escócia, e em 1996 entre o Reino Unido e o resto da Europa.

O último pacote de medidas permitiu que as companhias aéreas existentes iniciassem a sua operação para mercados anteriormente fechados e que fossem criadas 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 protecionistas e de dependência de intervenção governamental.

2 | A OPERAÇÃO DAS LCC NA EUROPA

Longe vão os tempos em que andar de avião significava estar dependente de um número reduzido de rotas e frequências das companhias aéreas regulares ou dos voos sazonais de algumas companhias charter. Desde o momento que ocorreu o processo de desregulamentação do transporte aéreo na Europa em finais dos anos 90, a realidade tornou-se distinta e bastante convidativa a quem ansiava viajar e conhecer novos países e novos destinos.

Segundo Ribeiro de Almeida & Costa (2017) e Ribeiro de Almeida (2017), o modelo de negócio das LCC está baseado em características de operação e de produto complexas que as distinguem das demais tipologias de companhias aéreas e que se sintetizam na Figura 1. As LCC rapidamente conquistaram novo mercado e permitiram o desenvolvimento de novas tendências de procura que valorizam as rotas

diretas e a regularidade de voos entre destinos, como é o caso dos *Nano breaks*¹.

A facilidade do processo de reserva aliado às novas rotas que foram surgindo no mercado para diferentes destinos permitiu um aumento exponencial do número de passageiros transportados durante as duas últimas décadas, destacando-se no mercado europeu as companhias aéreas Ryanair e Easyjet que juntas transportaram no ano de 2018 cerca de 220 milhões de passageiros.

Segundo Almeida & Costa (2012), o modelo operacional das LCC sofreu alterações ao longo dos últimos anos, para assim se adaptar às novas dinâmicas e tendências do mercado. Companhias, como a Ryanair ou a Easyjet, criaram bases operacionais em vários aeroportos primários e secundários, um pouco por toda a Europa, permitindo uma maior oferta de rotas e frequências, assim como uma maior utilização da sua frota, com o objetivo de obter um maior retorno financeiro e, deste modo, concorrer diretamente com companhias que apresentam outros modelos de negócio.

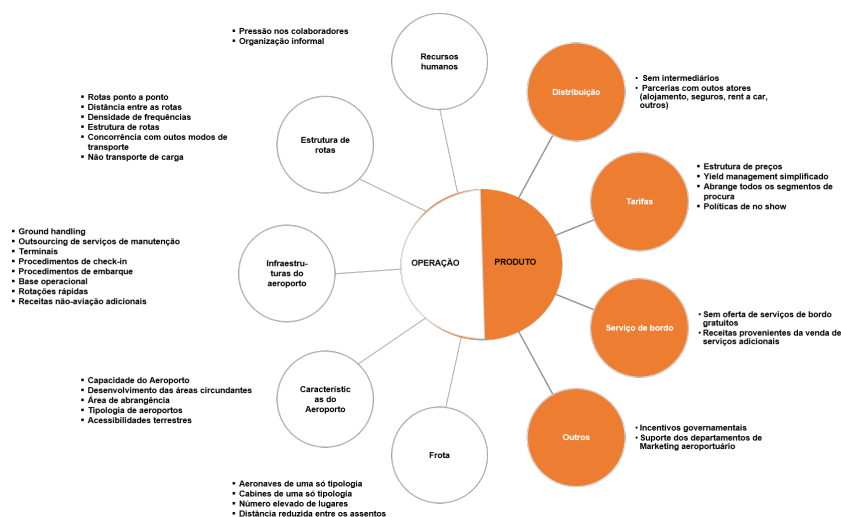


Figura 1 - Características do Modelo de negócio das LCC do ponto de vista da Operação e do Produto

Fonte: Elaboração própria a partir de Ribeiro de Almeida & Costa (2017)

3 | A OPERAÇÃO DA RYANAIR E DA EASYJET

3.1 Ryanair

Almeida & Costa (2012) referem que a história da Ryanair tem início em 1985, quando Tony Ryan funda a Ryanair, com 25 colaboradores e uma aeronave de 15 lugares, que voava entre Waterford e Londres. No ano de 1986, a Ryanair recebe a permissão para voar quatro vezes por dia na rota Dublin-Londres, com uma aeronave de 46 lugares. O início desta operação veio originar uma concorrência direta com as companhias de bandeira da Irlanda e do Reino Unido, a Aer Lingus e a British Airways,

1. Pacotes de férias de dois dias e uma noite, onde os turistas procuram sair nos voos das primeiras horas do dia e regressar nos voos mais tardios, aproveitando desta forma a viagem ao máximo.

respetivamente (Box & Byus, 2007).

Segundo Box & Byus (2007), no seu primeiro ano completo de operação (1986), a companhia aérea transportou cerca de 82.000 passageiros e iniciou negociações para adquirir o seu primeiro avião a jato. No final de 1989 a Ryanair detinha uma frota de 6 aviões a jato BAC111 e 3 ATR 42. O ano de 1990 ditou perdas na ordem dos 20 milhões de libras, o que originou uma reestruturação completa da empresa, sendo contratado um novo CEO, Michael O’Leary, que viria a recuperar a companhia (Box e Byus, 2007). Após estabilizada a empresa, Tony Ryan sugere a Michael O’Leary que conheça de perto a Southwest Airlines, companhia aérea dos EUA que apresentava um modelo de negócio inovador, baseado no baixo custo, que lhe permitia operar de forma distinta das demais companhias aéreas e ser uma companhia lucrativa. Os ensinamentos apreendidos por Michael O’Leary, permitiram-lhe apresentar e conseguir captar a atenção da Direção da Ryanair, que rapidamente percebeu que o modelo da companhia aérea americana poderia ser uma boa estratégia para a Ryanair enfrentar as alterações do mercado e manter a sua operação, mesmo em períodos de crise como o da Guerra do Golfo, no início dos anos 90 (Creaton, 2007). Em 1991, a Ryanair altera a sua base de Luton para Stansted (Box & Byus, 2007).

O processo de desregulamentação que ocorreu na Europa entre 1987 e 1997, permitiu à companhia aérea expandir a sua operação, com um aumento significativo do número de rotas e frequências em vários países da Europa.

O aumento da sua operação originou uma alteração na frota da companhia, que passaria a ser de Boeing 737S (Box & Byus, 2007) e que rapidamente ditou uma alteração nas estratégias de expansão da sua rede de operação. Em 2018 a Easyjet detinha 94 bases operacionais em 22 países, o que lhe permite operar numa rede de 216 aeroportos e 2000 rotas em mais de 30 países (Europa, Marrocos e Israel), com as suas 431 aeronaves.

A companhia aérea tem vindo a adotar estratégias que permitiram diferenciar-se no mercado, captando a atenção de novos nichos de mercado e conferir-lhe o título da LCC europeia que ocupa o primeiro lugar em termos de transporte de passageiros, destinos e rotas em que opera, como iremos avaliar no ponto 5 deste capítulo.

3.2 Easyjet

Segundo Sull (1999) e Shrager (2007), a história da Easyjet tem início em novembro de 1995 quando o grego Stelios Haki-loannou cria a companhia aérea com apenas duas aeronaves B737, com base no aeroporto de Luton em Londres. As primeiras rotas oferecidas pela Easyjet foram de Londres para Glasgow e Edimburgo, sendo que nesta altura é lançada a campanha “*Fly to Scotland for the price of a pair of jeans*”², com uma tarifa de cerca de 29 libras, o que representava apenas uma pequena percentagem da tarifa cobrada pela British Airways. Em 1998 a companhia já detinha uma frota de 6 aeronaves Boeing 737, voava para 12 rotas e operava em 5

2. Voe para a Escócia pelo o preço de par de jeans.

países (Sull, 1999).

Nos primeiros cinco anos de operação e num período caracterizado pelo processo de desregulamentação do transporte aéreo e abertura de novas possibilidades de negócio, a Easyjet tornou-se numa das líderes europeias de baixo custo a operar para 31 rotas com uma frota de 21 aeronaves (Rae, 2001).

A Easyjet ficou na história do turismo e da distribuição turística por ter sido a primeira a abandonar completamente a intermediação das agências de viagens na venda dos bilhetes de avião, substituindo este canal pelos *call centers* e internet (Shrager, 2007).

Tal como aconteceu com a Ryanair, também a Easyjet conquistou o mercado por via das suas estratégias de expansão de rotas, operando em 2018 para mais de 30 países o que lhe permite oferecer mais de 95 milhões de lugares em 979 rotas distintas um pouco por toda a Europa, como iremos salientar no capítulo 5 deste capítulo.

A operação destas duas LCC é uma realidade incontornável na Europa, com impactes diretos na captação de novo tráfego para determinadas áreas geográficas e a utilização de aeroportos secundários e regionais, que permitiram o uso do excesso de capacidade mediante o aumento de tráfego e o desenvolvimento da componente comercial, com impacto positivo no aumento das receitas não aviação.

4 | METODOLOGIA

O presente capítulo assenta numa metodologia que visou a recolha de dados secundários sobre a Ryanair e Easyjet (2000-2018), disponíveis nos relatórios anuais das companhias aéreas (Ryanair, 2000 a 2018; Easyjet, 2000 a 2018).

Os dados recolhidos referem-se ao número de passageiros transportados nos anos em análise, *load factor*, número de aeroportos em que as companhias aéreas operam, número de rotas existentes por ano, número de colaboradores, dimensão da frota, idade média da frota, número de lugares disponíveis e ainda o número de setores voados em cada ano.

A informação reunida permite avaliar a dinâmica que estas duas companhias aéreas assumem atualmente um pouco por toda a Europa e no caso da Ryanair também em Marrocos e Israel.

5 | DISCUSSÃO DE RESULTADOS

De modo a avaliar a *performance* das companhias aéreas Ryanair e Easyjet, foram analisados os seus relatórios anuais disponíveis nos sítios da internet www.ryanair.com e www.easyjet.com. Nestes relatórios foi possível recolher dados sobre o número de passageiros transportados, o *load factor*, dimensão da frota, número de rotas, número de colaboradores e número de lugares oferecidos (2000 a 2018),

e ainda sobre os aeroportos para onde operam, idade média da frota e número de setores voados por ano (2006 a 2018) (Ryanair, 2000 a 2018; Easyjet, 2000 a 2018).

Os dados obtidos mostram a evolução de ambas as companhias aéreas e em simultâneo o dinamismo em que assenta a sua operação.

Entre o ano de 2000 e 2018 verifica-se um aumento exponencial no número de passageiros processados pela Ryanair e pela Easyjet, que juntas só no ano de 2018 foram responsáveis pelo transporte de cerca de 220 milhões de passageiros.

A evolução deste indicador é notória, tendo ambas passado de cerca de 5 milhões de passageiros no ano de 2000, para valores mais elevados a partir do ano de 2006 quando ambas conseguiram ultrapassar individualmente os 30 milhões de passageiros transportados. Em 2018 a Ryanair atingiu os 130 milhões de passageiros transportados e a Easyjet os 88,5 milhões, o que as leva a serem classificadas como as duas companhias aéreas com maior operação na Europa (Gráfico 1).

Outro dos dados mais importantes na análise da *performance* de uma companhia aérea é o seu *load factor* anual, que demonstra qual a ocupação média das suas aeronaves no período em análise. Os dados recolhidos permitem aferir a evolução deste indicador e perceber que o mesmo ultrapassou os 80% desde o ano 2000 para ambas as companhias aéreas, registando valores mais elevados a partir da segunda década do séc. XXI, com valores atuais acima dos 90% (Gráfico 2).

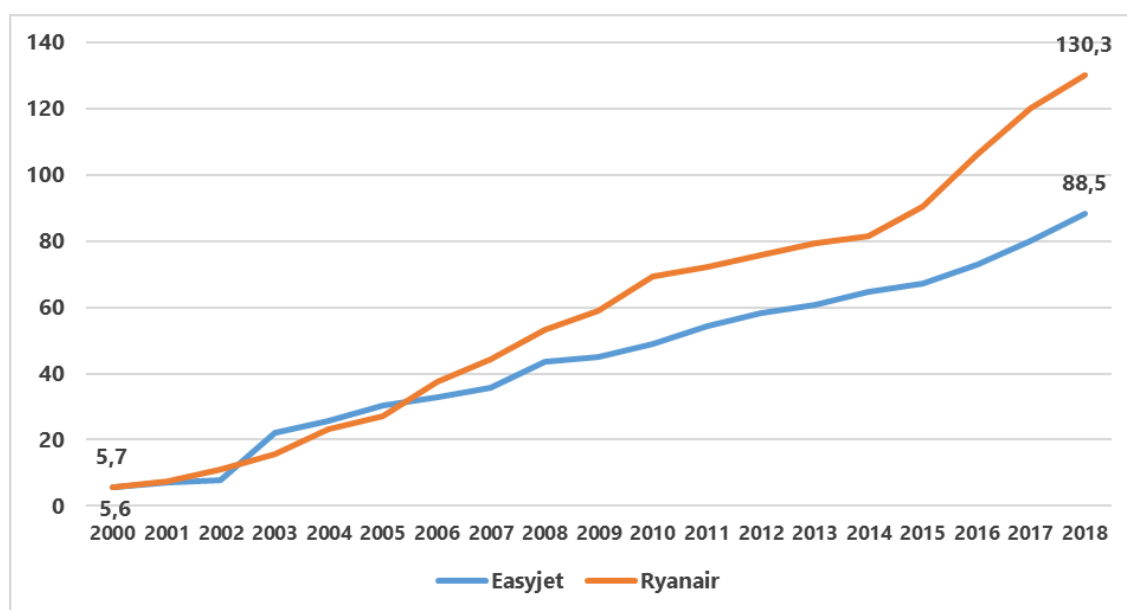


Gráfico 1 – Número de passageiros transportados pela Ryanair e pela Easyjet entre os anos de 2000-2018 (milhões)

Fonte: Ryanair (2000 a 2018); Easyjet (2000 a 2018)

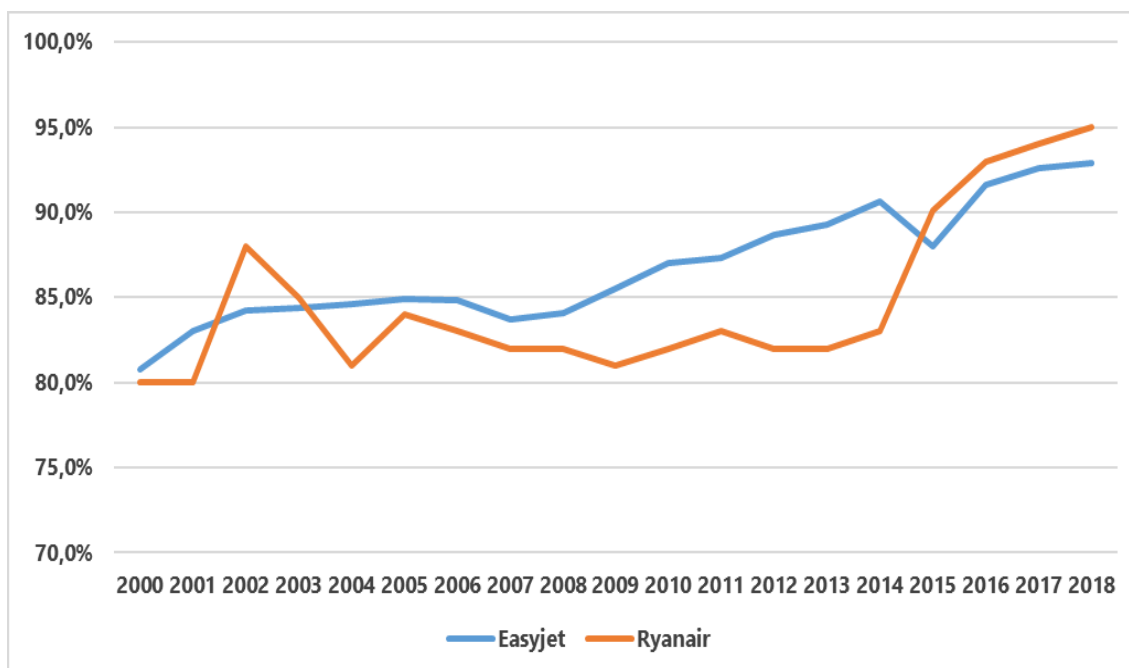


Gráfico 2 – Load factor da Ryanair e da Easyjet entre os anos de 2000-2018 (%)

Fonte: Ryanair (2000 a 2018); Easyjet (2000 a 2018)

Entre o ano de 2000 e 2018 ambas as companhias aéreas aumentaram o número de aeronaves da sua frota, sendo que a Ryanair opera atualmente com 431 Boeing 737 de 189 lugares com uma idade média de 6,7 anos (Ryanair, 2018) e a Easyjet com 315 aeronaves da Airbus (132 A319; 168 A320; 13 A320neo e 2 A321neo) com uma idade média de 7 anos (Easyjet, 2018).

O número elevado de aeronaves permitiu que estas duas companhias aéreas passassem de uma oferta de 7 milhões de lugares (Ryanair) e 6,9 milhões lugares (Easyjet) em 2000 para 137 milhões lugares (Ryanair) e 95 milhões lugares (Easyjet) em 2018, ou seja, juntas estas duas companhias são responsáveis por uma oferta em 2018 de mais de 232 milhões de lugares (Gráfico 3). Este número está muito associado ao crescimento e expansão da rede de operação de ambas as companhias aéreas. A Easyjet opera atualmente para 156 aeroportos, num total de 979 rotas (Easyjet, 2018), enquanto a Ryanair opera em 216 aeroportos, sendo que 202 são na Europa, 10 em Marrocos e 4 em Israel, num total de 2000 rotas aéreas (Ryanair, 2018).

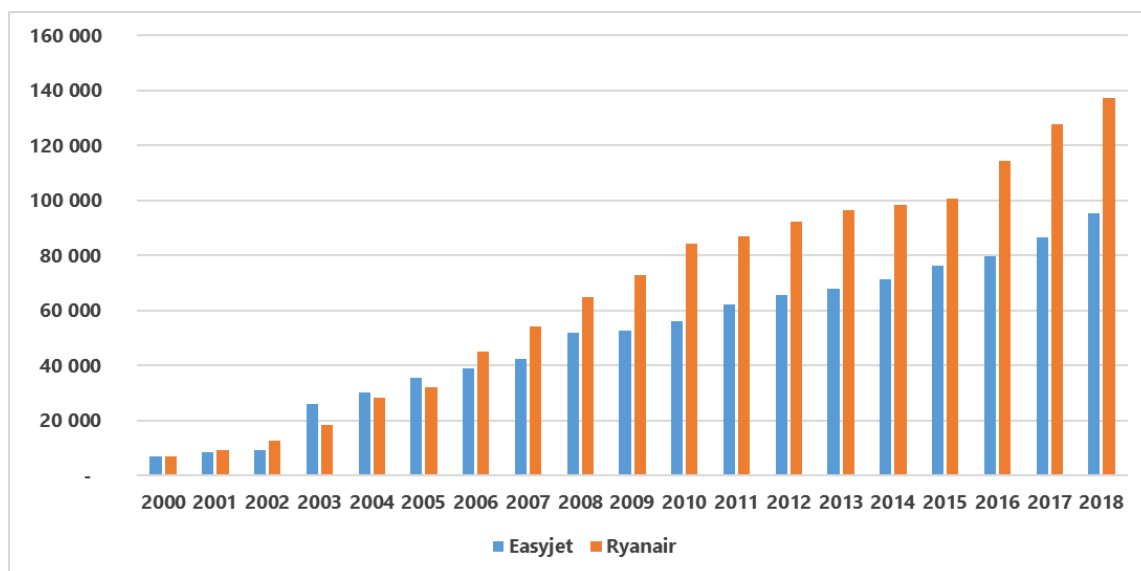


Gráfico 3 – N° de lugares disponíveis na Ryanair e da Easyjet entre os anos de 2000-2018 (milhões)

Fonte: Ryanair (2000 a 2018); Easyjet (2000 a 2018)

Para conseguir concretizar a sua operação ambas as companhias aéreas contam com um número elevado de colaboradores, que tem vindo a aumentar de forma considerável nos últimos anos. No total estas duas companhias aéreas juntas empregavam em final e 2018 cerca de 28.408 colaboradores (Gráfico 4).

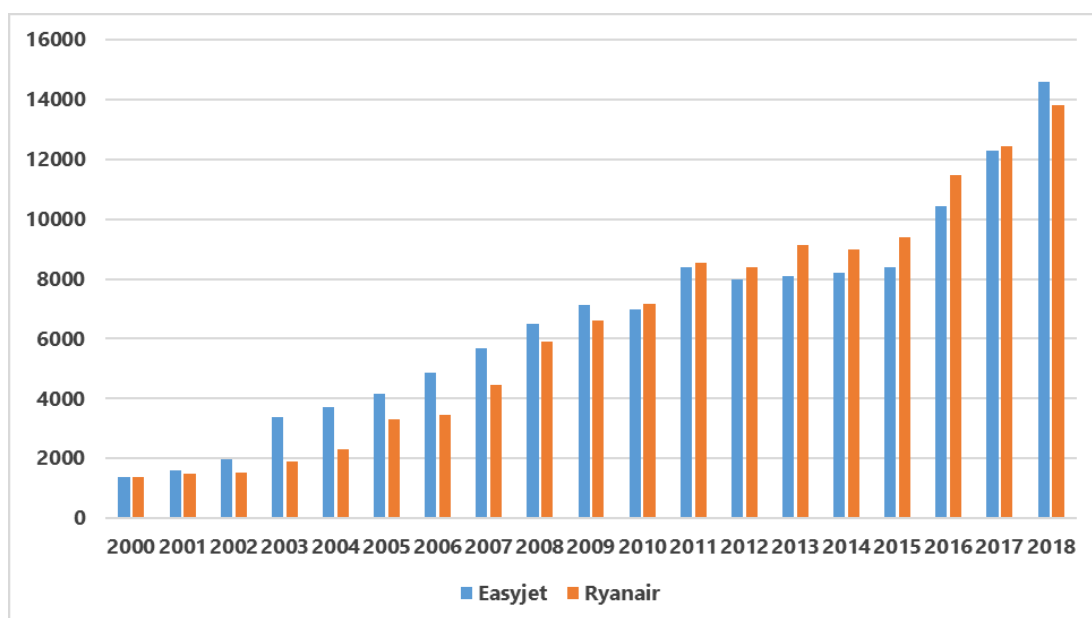


Gráfico 4 – N° de colaboradores na Ryanair e da Easyjet entre os anos de 2000-2018

Fonte: Ryanair (2000 a 2018); Easyjet (2000 a 2018)

Os dados apresentados demonstram não só a importância que estas duas companhias aéreas assumem no mercado Europeu e agora também em rotas para Marrocos e Israel. Estas duas LCC assumem-se como inovadoras e flexíveis, oferecendo uma rede de operação extensa que tem permitido um aumento do tráfego

aéreo nas diferentes regiões onde operam, potenciando o desenvolvimento turístico de novas áreas geográficas e por consequência suscitado novos investimentos, quer nos aeroportos como também nas áreas envolventes, por via de novas empresas de serviços de apoio ao acolhimento e assistência dos turistas, novos meios de alojamento, restauração, entre outros.

CONCLUSÕES

O dinamismo em que assenta a operação das LCC um pouco por toda a Europa é inquestionável, tendo originado nos últimos anos, o aparecimento de novos destinos turísticos e acima de tudo permitido às populações uma maior mobilidade com consequências diretas no aumento da procura de viagens e desenvolvimento de novos conceitos empresariais um pouco por todo o Continente. Os dados destacados neste artigo permitem uma análise mais detalhada da *performance* das duas maiores LCC a operar na Europa e que têm hoje um papel de destaque no setor. Importa acompanhar estas tendências e acima de tudo monitorizar o impacto que a cada vez maior mobilidade tem nos destinos turísticos, principalmente aqueles que foram durante muitos anos destinos tradicionalmente sazonais devido à oferta de voos charter, mas também outras regiões da Europa, que começam agora a despertar para uma maior procura turística devido essencialmente à nova oferta de rotas por parte destas companhias aéreas.

REFERÊNCIAS

Almeida, C. & Costa, C. (2012). A operação das companhias aéreas de baixo custo na Europa. O caso da Ryanair. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 17/18, 387-402;

Almeida, C. & Costa, V. (2017). As dinâmicas das companhias aéreas de baixo custo na Europa. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 27/28, 219-221;

Almeida, C., 2010, *Aeroportos e Turismo Residencial. Do conhecimento às estratégias*. Editorial Novembro, Coleção Nexus;

Box, T., Byus, K. (2007), Ryanair (2005): Successful low cost leadership. *Journal of the International Academy for Case Studies*, 13(3), 65-70;

COM (2002). *Comunicação da Comissão sobre as consequências dos acórdãos 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, 19 de novembro de 2002;

Creaton, S. (2007). *Ryanair. The full story of the controversial low cost airline*. Aurum Press, London;

Doganis, R. (2005). *Flying off course. The economics of international airlines* [2ª edição]. Routledge, Londres;

Easyjet (2000). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2000*. Luton, Reino Unido;

- Easyjet (2001). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2001*. Luton, Reino Unido;
- Easyjet (2002). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2002*. Luton, Reino Unido;
- Easyjet (2003). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2003*. Luton, Reino Unido;
- Easyjet (2004). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2004*. Luton, Reino Unido;
- Easyjet (2005). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2005*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2SCvtbC>;
- Easyjet (2006). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2006*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2AAOfsS>;
- Easyjet (2007). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2007*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2RhIVFu>;
- Easyjet (2008). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2008*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2QvcFtf>;
- Easyjet (2009). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2009*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2FctAPL>;
- Easyjet (2010). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2010*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2AzLmZA>;
- Easyjet (2011). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2011*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2AxAU4G>;
- Easyjet (2012). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2012*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2Ayd2Oh>;
- Easyjet (2013). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2013*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2FdlkhG>;
- Easyjet (2014). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2014*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2RyCGMt>;
- Easyjet (2015). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2015*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2uzh7xT>;
- Easyjet (2016). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2016*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2O0yr87>;
- Easyjet (2017). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2017*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2DQllbi>;
- Easyjet (2018). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2018*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2AwLhG6>;
- Rae, D. (2001). Easyjet: a case of entrepreneurial management? *Strategic Change*, 10: 325-336 [doi:10.1002/jsc.549];
- Ribeiro de Almeida, C. & Costa, V. (2017). The Dynamics of a Low Cost Carrier Business Model.

Tourism Spectrum, 3 (1), 1-13;

Ribeiro de Almeida, C. (2017). Acessibilidades aéreas na Europa. A dinâmica da operação das LCC. O caso Ryanair. *OMNIA*, 7:117-124;

Ryanair (2000). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2000*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2RarQNw>;

Ryanair (2001). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2001*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2C5bcVf>;

Ryanair (2002). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2002*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2LVOgfx>;

Ryanair (2003). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2003*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2FfcEr9>;

Ryanair (2004). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2004*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2C8HeQi>;

Ryanair (2005). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2005*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2sm8dmZ>;

Ryanair (2006). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2006*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2SGNzsY>;

Ryanair (2007). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2007*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2AwKFjw>;

Ryanair (2008). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2008*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2scDpEV>;

Ryanair (2009). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2009*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2Fezf7g>;

Ryanair (2010). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2010*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2QprbSZ>;

Ryanair (2011). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2011*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2ReAUKi>;

Ryanair (2012). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2012*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2R9F39j>;

Ryanair (2013). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2013*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2uCeXhQ>;

Ryanair (2014). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2014*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2LUkDev>;

Ryanair (2015). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2015*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/1T9ypVD>;

Ryanair (2016). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2016*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2j4GyFv>;

Ryanair (2017). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2017*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2xJHRPZ>;

Ryanair (2018). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2018*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2VzdSmU>;

Shrager, J. (2007). *The success of easyjet and other low cost airlines is due to their focus on pursuing a pure low cost strategy and the subsequent ruthless and effective management of their value chain*. Dissertação apresentada na Universidade de Nottingham para obtenção do título de Mestre em Corporate Strategy and Governance;

Strickland, J. (2010). *Taking off: How the global low cost airport revolution is taking over*. London, Insight Media Edition;

Sull, D. (1999). Case study – easyjet’s \$500 Million Gamble. *European Management Journal*, 17(1), 20-38;

Wells, A., Wensveen, J. (2004). *Air transportation. A management perspective* [5ª edição]. Brooks/Cole Publishing, Belmont;

Wittmer, A., Bieger, T. (2011). Fundamentals and structure of aviation systems, in Wittmer, A.; Bieger, T. e Müller, R., 2011, *Aviation systems. Management of the integrated aviation value chain*. Springer, London, New York, pp. 05-38;

SOBRE A ORGANIZADORA

GIOVANNA ADRIANA TAVARES GOMES: Coordenadora e Pesquisadora do Observatório do Turismo do Estado de Goiás, Professora Faculdade Cambury – GO, Doutoranda em Performances Culturais pela UFG –GO, Mestre em Turismo e Hotelaria pela UNIVALI – SC, Especialista em Gestão em Turismo e Hotelaria pela Faculdade Lions, MBA Executivo em Coaching pela Faculdade Candido Mendes e Bacharel em Turismo pela Faculdade Cambury .

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-327-9

