



Concorrência? Sim, “ma non troppo”!

O dia 26 de março marca o início daquilo que, em aviação, se designa pelo verão IATA. É, neste dia, tal como no fim do verão IATA e início do Inverno IATA (no último fim de semana de outubro) que incidem muitas das novidades das companhias aéreas, a par dos reforços de época alta, mais concentrados nos tradicionais meses do peak de verão.

Este ano não foi exceção. De acordo com a *anna.aero*, nas três primeiras semanas do verão IATA foram lançadas mais de 460 novas rotas (320 novas rotas em idêntico período de 2016), a grande maioria na Europa e norte de África, operadas por mais de 120 companhias aéreas e em mais de 100 países.

A grande impulsionadora deste crescimento é a Ryanair com 93 novas rotas. Apesar das 86 bases operacionais na Europa, a Ryanair continua a encontrar oportunidades de desenvolvimento da sua rede de exploração. Girona, Nápoles (que terá um voo para Lisboa a partir de maio e a partir de outubro para o Porto), Madrid e Cracóvia (igualmente com um novo voo para o Porto a partir de março e para Lisboa a partir de outubro) foram os aeroportos contemplados com um maior número de voos.

A mais de metade de distância da Ryanair, surge a Eurowings (com 44 novas rotas), seguida da Wizz Air, com 29 novas rotas. A easyjet surge apenas na 12ª posição com 6 novas rotas (duas das quais para o aeroporto de Faro).

São as companhias aéreas de baixo custo que dominam o lançamento de novas rotas, com a primeira companhia aérea tradicional (a *s7 airlines*, da Rússia) a situar-se na sexta posição com 10 novas rotas.

No que aos países diz respeito, o ranking é liderado pela Alemanha (92 novas rotas, fruto da expansão da Eurowings), pela Espanha (89 novas rotas) e pelo Reino Unido

(84 novas rotas), com Portugal a ocupar a 7ª posição, a par da Rússia, com 29 novas rotas (neste caso, com um forte contributo da TAP Portugal, com 9 novas rotas já anunciadas para este ano).

Mas olhemos para a concorrência das companhias aéreas de baixo custo no aeroporto de Lisboa (casos da Ryanair e da easyJet) com a TAP, dada a concentração da sua atividade (hub) neste aeroporto. A análise incidirá no aeroporto e não no destino.

Das 28 rotas identificadas na operação da Ryanair de Lisboa, já incluindo algumas das novas apostas para o ano de 2017, verificamos que existe uma concorrência direta em 11 aeroportos, ou seja, quase 40% das rotas operadas. No caso da easyJet verifica-se que 14 das 21 rotas estão em concorrência direta com a TAP, ou seja, dois terços da operação desta companhia aérea em Lisboa.

E quando olhamos para a concorrência entre estas duas companhias aéreas de baixo custo? Tendo em atenção os níveis de crescimento de novas rotas, as bases operacionais nos diferentes aeroportos nacionais e pela Europa, seria, à partida de esperar uma forte concorrência entre estas empresas.

Apenas em 3 rotas existe uma concorrência direta entre a Ryanair e a easyJet no aeroporto de Lisboa. Casos de Ponta Delgada (uma das rotas que a easyJet irá descontinuar a partir de outubro e também operada pela TAP), do Luxemburgo (iniciada neste verão IATA e também operada pela TAP) e de Berlim-Schoenefeld (a partir de outubro de 2016, altura em que a TAP transitou para o aeroporto de Tegel).

Coincidência ou pacto de não agressão? ¶

**O autor escreve de acordo com o novo Acordo Ortográfico.*