

Análise da Competividade dos aeroportos do Porto e de Faro
em 2024
Março de 2025

Índice

I Introdução.....	1
II Análise da Variação da Conetividade em 2024.....	2
A. Aeroporto do Porto.....	2
B. Aeroporto de Faro.....	5
III Conclusões.....	7
ANEXO 1.....	9
METODOLOGIA PARA A SELEÇÃO DO PAINEL DE AEROPORTOS.....	9
METODOLOGIA PARA ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE.....	10
ANEXO 2.....	15
I – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel do Porto.....	15
(ACI).....	15
II – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel do Porto.....	15
(Média móvel dos últimos 5 anos - ANAC).....	15
III – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel do Porto.....	16
(Variação Anual da Média móvel dos últimos 5 anos).....	16
IV – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel de Faro.....	16
(ACI).....	16
V – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel de Faro.....	16
(Média móvel dos últimos 5 anos).....	16
VI – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel de Faro.....	17
(Variação Anual da Média móvel dos últimos 5 anos).....	17

I Introdução

1. Nos termos do disposto na alínea a) do ponto 8.12 do Anexo 12 ao Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário, *“em 2022, e no final de cada período subsequente, a Autoridade Reguladora deve efetuar análises que permitam concluir sobre os níveis de competitividade dos aeroportos de Faro e do Porto, nomeadamente sobre a sua capacidade para atrair companhias aéreas, por comparação com prestadores de serviço aeroportuários no espaço da UE”*.
2. Com este objetivo, em 2022 a ANAC submeteu à consulta das principais transportadoras aéreas assim como da ANA – Aeroportos de Portugal (ANA), uma metodologia para avaliar o nível de competitividade nos aeroportos do Porto e de Faro, tendo a versão final incorporado várias propostas e recomendações apresentadas pelos stakeholders no decurso da consulta.
3. A metodologia adotada (Anexo 1) contemplou a seleção de um conjunto de aeroportos europeus considerados comparáveis com os aeroportos do Porto (9 aeroportos) e de Faro (5 aeroportos), assim como a definição dos pressupostos subjacentes à análise da conectividade e do custo de um turnaround tipificado em cada um dos aeroportos em comparação.
4. Em síntese, esta metodologia é aplicada da seguinte forma:
 - i. Numa primeira fase, é analisada a evolução da conectividade através da comparação da variação anual da conectividade nos aeroportos do Porto e Faro com a variação da conectividade registada no conjunto dos aeroportos em comparação;
 - ii. No caso desta análise revelar-se inconclusiva, numa segunda fase são analisados os custos de um turnaround tipificado nos aeroportos do Porto e de Faro e comparados com o custo médio (mediana) apurado para os aeroportos dos respetivos painéis de comparação.
5. Refere-se que, com base nos contributos recebidos no âmbito da referida consulta aos stakeholders, concluiu-se que a média móvel dos últimos 5 anos do índice de conectividade dos aeroportos (ICA) disponibilizados pelo Airport Council International (ACI) era a medida que melhor se ajustava à necessidade de minorar o impacto de eventos “one-off” na tendência subjacente à evolução da conectividade dos aeroportos e, nesse sentido, entendeu-se que a aplicação desta



medida (média móvel dos últimos 5 anos) acomodava os objetivos desta análise¹ e permitia expurgar e atenuar os efeitos de eventos disruptivos.

6. Destaca-se ainda que todos os *stakeholders* consultados concordaram com a exclusão dos anos de 2020 e 2021 na análise de competitividade. Considerou-se que a informação relativa ao referido período apresentava distorções muito significativas, tendo sido consensual que as restrições e a intensidade das medidas aplicadas nos aeroportos europeus não foram homogéneas em todo o espaço europeu, pelo que em resultado dessa diversidade de medidas restritivas, os comportamentos dos indicadores de conetividade nesse período foram seriamente afetados por medidas externas aos aeroportos. Neste contexto, **a análise de conetividade em 2024 foi realizada com base na variação dos índices apurados em 2023 e em 2024.**

II Análise da Variação da Conetividade em 2024

7. O ACI, no âmbito do Relatório de Conetividade de 2024, informa que a sua metodologia foi atualizada em 2024, por forma a incluir todos os aeroportos da região ACI EUROPE como base de agregação para os valores gerais. Até 2023, os valores globais incluíam apenas os aeroportos membros do ACI EUROPE e; por conseguinte, alguns valores foram reajustados, resultando numa maior precisão e representação geral do nível de conectividade dos aeroportos europeus. A ANAC verificou os valores divulgados no âmbito deste último relatório e concluiu que estas revisões não tiveram quaisquer impactos nos cálculos da ANAC.

A. Aeroporto do Porto

a) Evolução dos índices produzidos pelo ACI

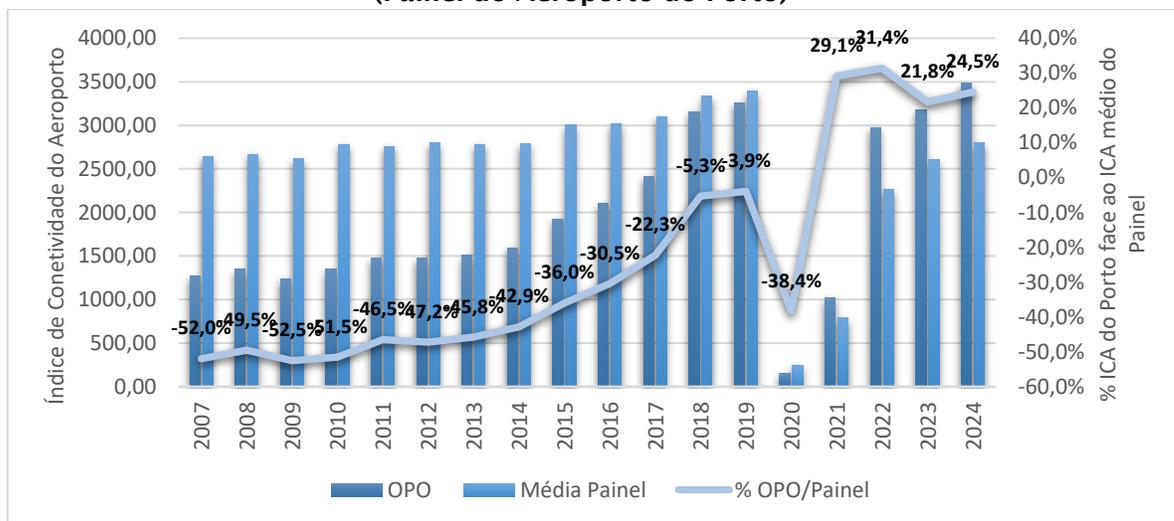
8. No gráfico seguinte apresenta-se a evolução dos Índices de Conetividade do Aeroporto (ICA) publicados pelo ACI², entre 2007 e 2024, para o Aeroporto do Porto e o valor médio do ICA apurado para o conjunto de aeroportos do painel de comparação, destacando-se que, em 2024, o ICA do Aeroporto do Porto situou-

¹ Considera-se que a estratégia adotada pelas entidades gestoras dos aeroportos num determinado período (para aumentar a competitividade dos aeroportos e de atração das companhias aéreas) poderão surtir efeitos em períodos posteriores, considerando-se que neste contexto, 5 anos é um período razoável para se avaliarem os efeitos dessas estratégias.

² valores brutos, sem qualquer tratamento ou ajustamento.

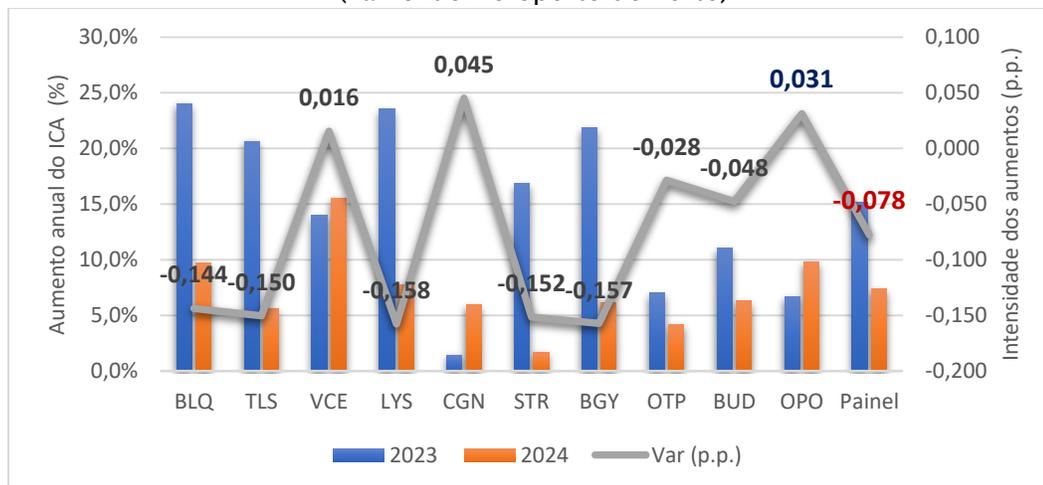
se em 3.485,0 pontos, 24,5% acima do valor médio do ICA apurado para os aeroportos em comparação (2.798,6 pontos).

Gráfico 1: Evolução do Índices de Conetividade do Aeroporto entre 2007 e 2024 (Painel do Aeroporto do Porto)



9. Como sucedeu em 2023, em 2024 também se observaram aumentos generalizados da conetividade em todos os aeroportos deste painel, pese embora na maioria dos aeroportos (7) se tenha registado um abrandamento da intensidade desses acréscimos. Contrariando este comportamento, os aeroportos de Veneza (+ 0,016 pts), Colónia (+ 0,045 pts) e do Porto (+ 0,031 pts), registaram uma ligeira aceleração nos acréscimos do ICA.

Gráfico 2: Intensidade das variações do ICA entre 2023 e 2024 (Painel do Aeroporto do Porto)



b) Evolução dos índices calculados pela ANAC³

10. Com base na metodologia adotada para esta análise, a variação média da conectividade nos aeroportos deste painel, em 2024, situou-se em -2,1% (- 2,7% em 2023) e a variação registada no Aeroporto do Porto fixou-se em + 7,73%, ou seja, 0,092 pontos percentuais acima da variação média do painel.
11. Na tabela seguinte apresentam-se os resultados desta análise entre 2019 e 2024, destacando-se que a maioria dos aeroportos que integram este painel ainda não recuperou os níveis de conectividade que tinham sido alcançados em 2019, com exceção do observado nos aeroportos do Porto e de Bolonha, que superaram os níveis de conectividade de 2019 a partir de 2022.

Tabela 1 – Variação dos Índices de Conetividade do Aeroporto
entre 2019 e 2023

Aeroporto	Média móvel do Índice (5 anos)						Variação face à média do painel (p.p.)	
	2019	2022	2023	2024	Variação (%)		2023	2024
					2023/22	2024/2023		
BLQ	2789,8	2701,0	2687,7	2714,5	-0,49%	1,00%	0,022	0,031
TLS	2955,2	2786,6	2725,5	2676,0	-2,19%	-1,82%	0,005	0,002
VCE	4604,7	4394,4	4215,6	4140,3	-4,07%	-1,79%	-0,013	0,003
LYS	3470,8	3254,0	3176,2	3112,3	-2,39%	-2,01%	0,003	0,000
CGN	2367,8	2246,6	2152,5	2076,5	-4,19%	-3,53%	-0,015	-0,015
STR	4210,6	3838,9	3585,9	3355,7	-6,59%	-6,42%	-0,039	-0,044
BGY	838,0	893,2	986,6	1081,8	10,46%	9,65%	0,132	0,117
OTP	3431,8	3325,3	3238,4	3153,4	-2,61%	-2,62%	0,001	-0,006
BUD	3859,8	3752,7	3681,7	3595,6	-1,89%	-2,34%	0,008	-0,003
Média Painel	3169,8	3021,4	2938,9	2878,5	-2,73%	-2,06%	0,000	0,000
OPO	2569,6	2779,5	2994,3	3209,5	7,73%	7,19%	0,105	0,092

Fonte: ACI, cálculos próprios

12. Face aos resultados desta análise, conclui-se que em 2024 o **Aeroporto do Porto reforçou a sua conectividade** e que com base nos pressupostos assumidos para esta análise se pode concluir que **mantém a sua competitividade, face ao conjunto dos aeroportos em comparação.**

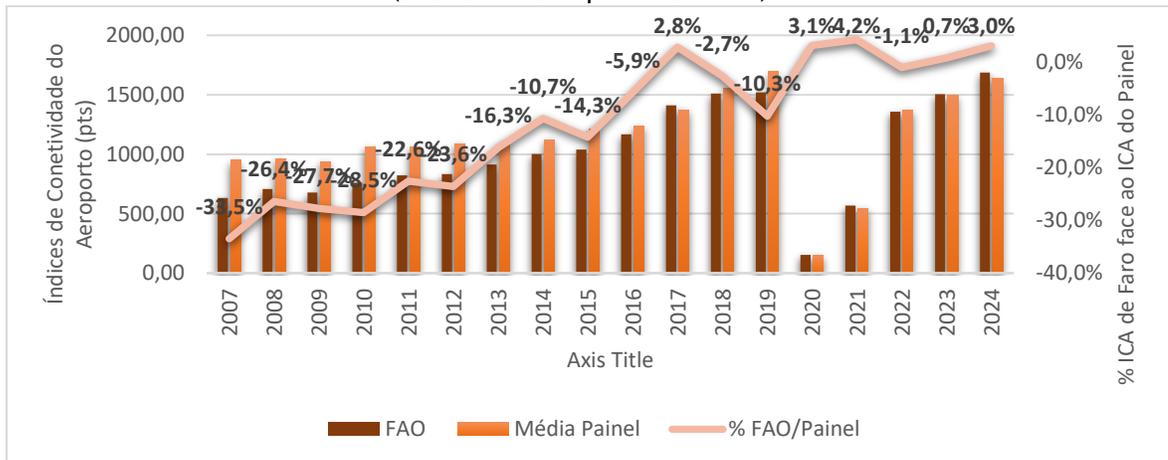
³ Média móvel dos últimos cinco anos

B. Aeroporto de Faro

a) Evolução dos índices produzidos pelo ACI

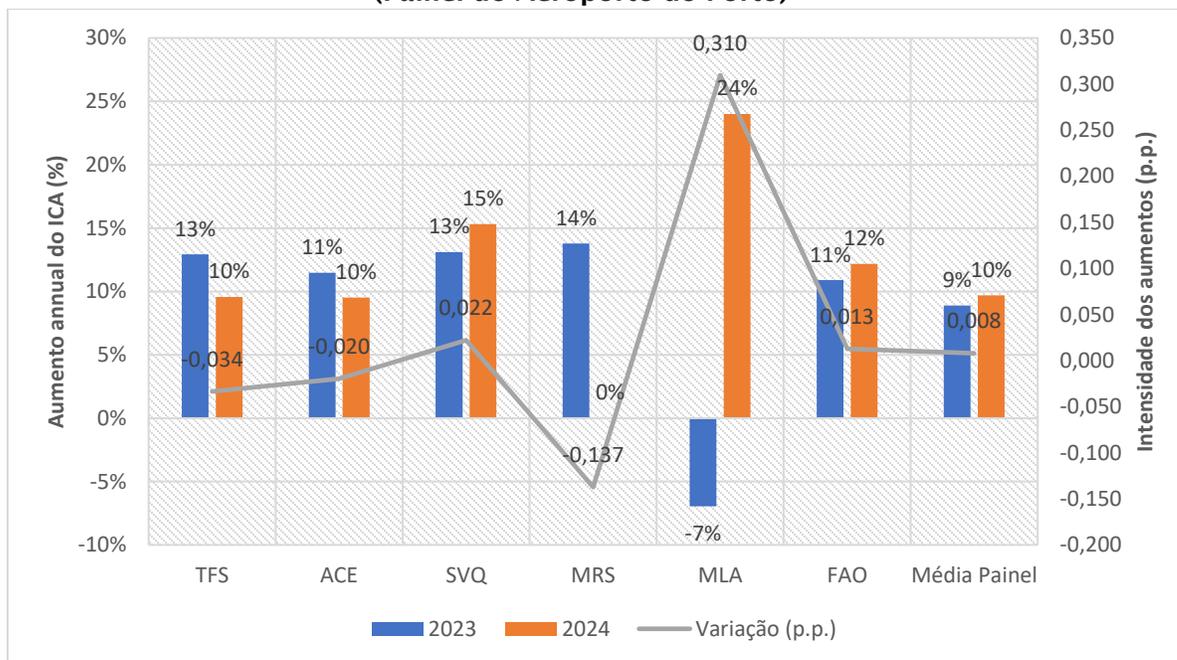
13. No gráfico seguinte apresenta-se a evolução dos Índices de Conetividade do Aeroporto (ICA), divulgados pela ACI, para o conjunto de aeroportos em comparação, destacando-se que, em 2024, o ICA do Aeroporto de Faro fixou-se em 1687 pontos, 3,0% acima do valor médio apurado para os aeroportos do painel de comparação (1638 pontos).

Gráfico 3: Evolução do Índices de Conetividade do Aeroporto (ICA) entre 2007 e 2024 (Painel do Aeroporto de Faro)



14. A análise em detalhe da evolução deste indicador nos aeroportos deste painel, permite destacar que em 2024, quatro aeroportos já superaram os níveis de conetividade de 2019, o aeroporto de Tenerife (+32,3%), o Aeroporto de Lanzarote (+ 37,3%) e os aeroportos de Sevilha e de Faro, com acréscimos na ordem de + 0,5% e + 10,9%, respetivamente, face aos valores de 2019. Nos aeroportos de Marselha (-13,0%) e de Malta (-23,0%), constata-se que os índices de conetividade de 2024 ainda se situam abaixo dos valores que foram atingidos em 2019.
15. No gráfico seguinte apresenta-se uma análise à intensidade das variações entre 2023 e 2024 em cada um dos aeroportos deste painel e, como se pode constatar, apenas nos aeroportos de Sevilha (+ 0,02 pts), Malta (+ 0,31 pts) e Faro (+ 0,01 pts) se observou uma aceleração na intensidade dos acréscimos entre 2023 e 2024.

**Gráfico 4: Intensidade das variações do ICA entre 2023 e 2024
(Painel do Aeroporto do Porto)**



b) Evolução dos índices calculados pela ANAC⁴

16. Com base na metodologia adotada nesta análise, em 2024, a variação média anual da conectividade nos aeroportos do painel de comparação manteve-se inalterada face a 2023 (3,5%). No Aeroporto de Faro, a variação da conectividade em 2024 fixou-se em 3,8%, correspondendo a mais 0,002 pontos percentuais que o acréscimo médio observado nos aeroportos do painel de comparação.
17. Na tabela seguinte apresentam-se os resultados da análise da conectividade entre 2019 e 2024, e com exceção do que ocorreu nos aeroportos de Marselha (- 0,3%) e no Aeroporto de Malta (- 1,5%), verifica-se que em 2024 registou-se ao aumento generalizado da conectividade, face a 2023.

⁴ Média móvel dos últimos cinco anos

**Tabela 2 – Variação dos Índices de Conetividade do Aeroporto
entre 2019 e 2024**

Aeroporto	Média móvel do Índice (5 anos)						Δ face à variação média do painel (pontos percentuais - p.p.)	
	2019	2022	2023	2024	Variação (%)		2023	2024
					2023/22	2024/23		
TFS	809,7	904,9	1014,6	1116,9	12,1%	10,1%	0,086	0,065
ACE	701,7	762,7	836,1	911,8	9,6%	9,1%	0,061	0,055
SVQ	979,6	1027,0	1108,8	1230,5	8,0%	11,0%	0,045	0,074
MRS	2831,7	2760,3	2765,0	2756,6	0,2%	-0,3%	-0,033	-0,038
MLA	1751,0	1776,9	1760,8	1734,5	-0,9%	-1,5%	-0,044	-0,050
Média do Painel	1414,8	1446,4	1497,0	1550,1	3,5%	3,5%	0,000	0,000
FAO	1329,9	1393,1	1460,4	1515,6	4,8%	3,8%	0,013	0,002

Fonte: ACI, cálculos próprios

18. Destaca-se ainda que no Aeroporto de Faro (e como já se tinha observado em 2023), apesar do valor do ICA em 2024 (1515,6 pontos) se ter fixado abaixo do valor médio apurado para o painel de comparação (1550,1 pontos), a intensidade da variação do ICA registada neste aeroporto em 2024 (3,8%) foi superior, em 0,002 pontos percentuais à variação média registada entre 2023 e 2024 no painel de aeroportos em comparação (3,50%).
19. Face aos resultados desta análise, conclui-se que a variação da conetividade do Aeroporto de Faro em 2024 foi mais intensa que a observada no conjunto dos aeroportos em comparação, pelo que de acordo com a metodologia adotada se pode concluir que o Aeroporto de Faro se mantém competitivo, face aos aeroportos deste painel.

III Conclusões

20. Como exposto nesta análise, face a 2024, a variação da conetividade em 2024 nos aeroportos do Porto (+ 7,2%) e de Faro (+ 3,8%), foi superior à variação média observada nos respetivos painéis de comparação, de -2,1% no caso do Aeroporto Porto e de + 3,5% no caso do Aeroporto de Faro.



21. Em face destes resultados, e nos termos da metodologia adotada para esta análise, **as conclusões apontam para que, em 2024, os aeroportos do Porto e de Faro mantêm-se competitivos, face aos respetivos painéis de comparação.**



ANEXO 1

METODOLOGIA PARA A SELEÇÃO DO PAINEL DE AEROPORTOS

1. Como referido na introdução, uma avaliação de competitividade pressupõe a identificação dos “concorrentes” diretos de cada um dos aeroportos. Estes concorrentes diretos identificados deverão constituir o painel de aeroportos a utilizar na análise comparativa proposta. Assim, neste capítulo apresentam-se as propostas metodológicas para seleção dos painéis de aeroportos, cuja composição será objeto de revisão a cada 5 anos.
2. Também no caso da metodologia de seleção do painel de aeroportos, a ANAC auscultou os principais stakeholders e incorporou, na medida do possível, os contributos recebidos na metodologia agora apresentada. Refere-se que a metodologia proposta considerou também a disponibilidade de informação.
3. Neste contexto, definiu-se a seguinte metodologia para selecionar os aeroportos comparáveis:
 - i. **Dimensão do aeroporto:** considera-se que aeroportos com dimensão semelhante (avaliada pelo tráfego de passageiros registado em 2019) têm custos, serviços e infraestruturas comparáveis e com base neste pressuposto, este critério é utilizado como uma primeira triagem para identificar aeroportos para comparação, em termos de oferta de serviços e atratividade para as companhias aéreas.
 - ii. **Tipo de Tráfego:** considera-se que aeroportos dedicados ao tráfego Ponto a Ponto e aeroportos Hub têm infraestruturas, níveis de serviço e custos diferentes. No caso específico do aeroporto do Porto, e como o ACI o classifica como hub LCC, os aeroportos que passaram no critério da dimensão e que também são classificados como hub LCC foram mantidos, enquanto os classificados como outro tipo de hub foram excluídos. Já no caso do Aeroporto de Faro excluíram-se todos os hubs.

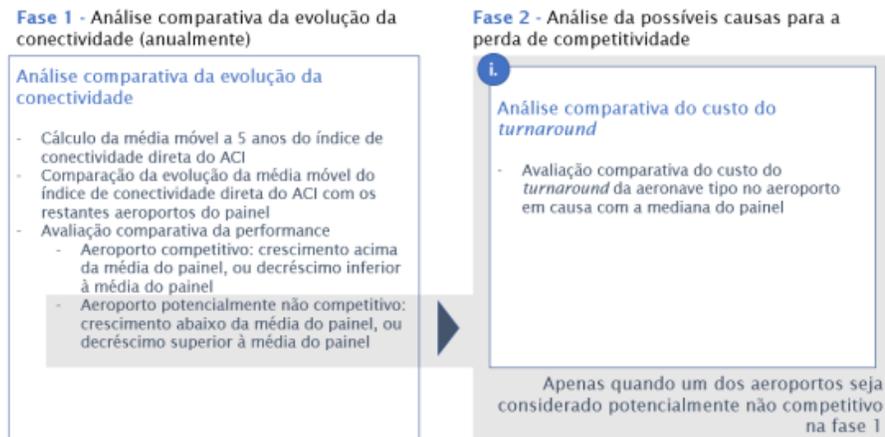


- iii. **Tipo de passageiros:** este critério pretende selecionar aeroportos cujo principal objetivo dos passageiros seja similar à maioria dos passageiros que procuram os aeroportos do Porto (viagens “city break”) e de Faro (viagens para “sol & praia/golf”). Neste quadro, para o Aeroporto do Porto serão selecionados aeroportos que representam destinos de cidade, enquanto para o Aeroporto de Faro serão selecionados aeroportos de destinos de sol e praia, mediterrânicos ou atlânticos, com tráfego muito sazonal.
- iv. **Principais mercados emissores:** com este critério pretende-se identificar aeroportos que competem, com base no tipo de destino, pelos mesmos mercados. Para este efeito identificaram-se aeroportos com percentagens de tráfego dos mercados emissores semelhantes aos aeroportos do Porto e de Faro superiores a 50%.
- v. **Proximidade geográfica:** considerou-se que poderia ser importante considerar os aeroportos com maior proximidade geográfica ao aeroporto de referência (raio de 300 kms), tendo em conta que podem ser considerados como alternativas por parte dos passageiros. No entanto, se o aeroporto em causa for de dimensão muito díspar, representar mais ou menos 80% de tráfego face ao aeroporto de referência, então considera-se que efetivamente não representa uma alternativa.

METODOLOGIA PARA ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE

4. Considerando que se pretende uma metodologia abrangente, a mesma será aplicada em duas fases:
 - Fase 1 - Análise comparativa da evolução da conectividade: avaliação da evolução do índice de conectividade do aeroporto calculado pelo Airport Council International (ACI), que inclui dimensões quantitativas e qualitativas das ligações oferecidas a partir de cada aeroporto;
 - Fase 2 - Aplicável apenas quando exista uma deterioração na conectividade
 - Análise comparativa do custo do turnaround: avaliação comparativa do custo suportado com um turnaround pelas transportadoras aéreas em cada um dos aeroportos selecionados.

Figura 1 - Metodologia de análise de competitividade



Fase 1 - Análise comparativa da evolução da conectividade

5. O ACI produz e publica desde 2014 indicadores de conectividade por aeroporto, que traduzem o número e a qualidade das ligações existentes em cada um dos aeroportos analisados. O ACI analisa 3 tipos de conectividade:
 - i. Conectividade direta: avalia o número de ligações diretas existentes no aeroporto, bem como o número de frequências;
 - ii. Conectividade indireta: avalia o número de destinos disponíveis em cada aeroporto através de voos de ligação. Esta avaliação incorpora não só o número, mas também a sua qualidade, medida através do tempo da ligação e do desvio que tem associado; e
 - iii. Conectividade do aeroporto (ICA): avalia a conjugação da conectividade direta e indireta.
6. Tendo em conta que o objetivo desta análise, numa primeira fase, é concluir sobre a evolução da competitividade do aeroporto, entendeu-se que a conectividade do aeroporto (conectividade direta + conectividade indireta) representa o indicador mais adequado para o cumprimento desse objetivo.
7. A avaliação de competitividade dos aeroportos do Porto e de Faro é realizada por comparação dos respetivos ICA com o ICA dos seus principais competidores



(aeroportos do painel selecionado). Objetivamente, esta análise é feita através da comparação da variação anual do ICA do aeroporto (média dos últimos 5 anos) com a evolução média observada no ICA do conjunto de aeroportos do painel de comparação. Nestes termos, considera-se que o aeroporto é competitivo, se:

- a) Num contexto de aumento da conectividade do aeroporto, há um crescimento do ICA do aeroporto em análise acima da média do painel de aeroportos de referência;
 - b) Num contexto de redução da conectividade do aeroporto, há um decréscimo do ICA do aeroporto em análise inferior à média do painel de aeroportos de referência.
8. Considerando que o ICA de um aeroporto pode sofrer variações significativas num determinado ano devido a eventos one-off (p.e. redução da conectividade devido à saída de uma transportadora aérea com uma quota de mercado significativa no aeroporto), entendeu-se que a forma mais adequada de atenuar o impacto desses eventos na análise, seria através da utilização da média-móvel do ICA dos últimos 5 anos. A utilização desta média móvel permite a diluição dos efeitos one-off pelo período, alisando a evolução do índice. Acrescenta-se ainda que a fixação de um período de 5 anos, para além de atenuar a evolução do indicador, permite identificar a tendência da mesma.
9. Refere-se que nesta primeira análise se irá utilizar o ano de 2019 como referência, uma vez que os anos mais recentes (2020 e 2021) incorporam impactos da pandemia do COVID-19 no tráfego de passageiros, introduzindo, por essa via, distorções na análise.
10. Nos casos em que esta análise comparativa da evolução do ICA de um dos aeroportos (Aeroporto do Porto ou Aeroporto de Faro), indiciar aumentos abaixo da média observada no painel, ou reduções mais acentuadas que as registadas no painel de aeroportos, numa segunda fase será realizada uma análise complementar com o custo de um turnaround no aeroporto.

Fase 2 - Análise comparativa do custo do turnaround

11. A metodologia proposta para a análise comparativa do custo de um turnaround, pressupõe o cálculo de um custo médio por turnaround no respetivo aeroporto.

Para que este custo médio seja o mais aderente possível à realidade do aeroporto, caracterizaram-se as operações mais representativas e identificados “voos tipo”⁵, representativos da operação em 2019⁶ nos aeroportos do Porto e de Faro, nomeadamente em termos de:

- Destinos tipo (UE Schengen; UE não Schengen; Não Schengen não UE) mais representativos da operação do aeroporto em causa (Porto ou Faro);
- Aeronave(s) mais representativa(s) da operação para os destinos tipo do aeroporto em causa (Porto ou Faro), incluindo:
 - i. aeronave tipo;
 - ii. número de lugares oferecidos;
 - iii. ocupação média;
 - iv. PMD; e
 - v. load-factor.
- Taxas aeroportuárias representativas do custo de um turnaround;

12. Com base nesta metodologia, selecionaram-se os seguintes aeroportos para os painéis comparativos dos aeroportos do Porto e de Faro:

Figura 2 – Painel de aeroportos comparáveis com o Aeroporto do Porto

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
DE	CGN	Cologne Bonn	12 351 339
DE	STR	Stuttgart	12 700 439
FR	TLS	Toulouse/Blagnac	9 619 958
FR	LYS	Lyon-Satolas	11 689 945
HU	BUD	Budapest Franz Liszt	16 099 519
IT	BLQ	Bologna Guglielmo Marconi	9 460 393
IT	VCE	Venezia/Tessera	11 541 463
IT	BGY	Bergamo/Orio Al Serio	13 844 026
RO	OTP	Bucharest Henri Coanda International	14 694 182

Fonte: EUROSTAT

⁵ Refere-se que são considerados apenas os voos de passageiros

⁶ Tal como no caso da análise do ICA, optou-se por utilizar o ano de 2019 como referência devido às distorções nas operações aeroportuárias provocadas pela pandemia de COVID-19 em 2020 e 2021



Figura 3 – Painel de aeroportos comparáveis com o Aeroporto de Faro

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
ES	TFS	Tenerife South/Reina Sofia	8 402 904
ES	ACE	Lanzarote	9 619 958
ES	SVQ	Sevilla	7 520 834
FR	MRS	Marseille-Provence	9 460 393
MT	MLA	Luqa	6 536 653

Fonte: EUROSTAT

ANEXO 2

I – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei do Porto (ACI)

Aeroportos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024
BLQ	2458	2553	2527	2649	2699	2878	3196	2082	2583	2833
TLS	2657	2805	2906	2795	2877	3168	3031	2063	2489	2629
VCE	3630	3696	4274	4567	4621	4813	4749	3223	3673	4244
LYS	3486	3320	3454	3316	3473	3477	3634	2370	2927	3154
CGN	2197	2127	2297	2185	2197	2570	2589	1691	1715	1817
STR	3760	3673	4249	4058	3991	4294	4461	2391	2793	2840
BGY	754	730	738	769	836	928	919	1014	1236	1312
OTP	3149	3083	3206	3296	3405	3704	3549	2674	2861	2980
BUD	2956	3121	3398	3533	3809	4175	4385	2862	3178	3378
Média Painei	2783	2790	3005	3019	3101	3334	3390	2263	2606	2799
OPO	1508	1593	1924	2099	2409	3159	3257	2974	3173	3485
%OPO/Média	-45,80%	-42,88%	-35,99%	-30,47%	-22,31%	-5,27%	-3,92%	31,39%	21,75%	24,5%

Fonte: ACI, cálculos próprios

II – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei do Porto (Média móvel dos últimos 5 anos - ANAC)

Aeroportos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024
BLQ	2297,2	2392,8	2432	2505,4	2577,1	2661	2789,8	2701	2687,7	2714,5
TLS	2688,7	2743,3	2787,1	2814,1	2807,8	2909,9	2955,2	2786,6	2725,5	2676,0
VCE	3365,7	3509,6	3713,9	3949,9	4157,5	4394,1	4604,7	4394,4	4215,6	4140,3
LYS	3478,6	3458,5	3434,9	3409	3409,6	3407,9	3470,8	3254	3176,2	3112,3
CGN	2051,3	2097,6	2136,3	2167,1	2200,8	2275,4	2367,8	2246,6	2152,5	2076,5
STR	3871,7	3838,7	3914,3	3936,7	3946	4052,9	4210,6	3838,9	3585,9	3355,7
BGY	730	748,5	758,9	761,2	765,5	800,3	838	893,2	986,6	1081,8
OTP	2964,4	3033,1	3061,5	3166,2	3227,6	3338,5	3431,8	3325,3	3238,4	3153,4
BUD	3275,3	3212	3194,8	3195,8	3363,2	3607	3859,8	3752,7	3681,7	3595,6
Média Painei	2747	2781,6	2826	2878,4	2939,4	3049,7	3169,8	3021,4	2938,9	2878,5
OPO	1410	1480,2	1595,2	1720,1	1906,7	2236,7	2569,6	2779,5	2994,3	3209,5
%OPO/Média	-48,67%	-46,79%	-43,55%	-40,24%	-35,13%	-26,66%	-18,94%	-8,00%	1,89%	11,50%

Fonte: ACI, cálculos próprios

III – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei do Porto (Variação Anual da Média móvel dos últimos 5 anos)

Aeroportos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024
BLQ	2,59%	4,16%	1,64%	3,02%	2,86%	3,26%	4,84%	40,56%	-0,49%	1,00%
TLS	0,71%	2,03%	1,60%	0,97%	-0,23%	3,64%	1,55%	39,73%	-2,19%	-1,82%
VCE	3,48%	4,27%	5,82%	6,35%	5,25%	5,69%	4,79%	45,30%	-4,07%	-1,79%
LYS	0,28%	-0,58%	-0,68%	-0,75%	0,02%	-0,05%	1,85%	38,18%	-2,39%	-2,01%
CGN	0,16%	2,26%	1,84%	1,44%	1,56%	3,39%	4,06%	39,71%	-4,19%	-3,53%
STR	-1,03%	-0,85%	1,97%	0,57%	0,24%	2,71%	3,89%	41,40%	-6,59%	-6,42%
BGY	4,48%	2,53%	1,39%	0,30%	0,56%	4,55%	4,71%	35,09%	10,46%	9,65%
OTP	3,18%	2,32%	0,94%	3,42%	1,94%	3,44%	2,79%	31,94%	-2,61%	-2,62%
BUD	-2,37%	-1,93%	-0,54%	0,03%	5,24%	7,25%	7,01%	36,28%	-1,89%	-2,34%
OPO	2,33%	4,98%	7,77%	7,83%	10,85%	17,31%	14,88%	39,01%	7,73%	-2,06%

Fonte: ACI, cálculos próprios

IV – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei de Faro (ACI)

Aeroportos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024
TFS	550,2	607,8	625	694,7	850,3	849,1	1029,6	1100,7	1243	1362
ACE	444	469	590,3	631	714,5	776,6	796,3	895,3	998	1093
SVQ	712,1	733,1	829,9	798,4	783,3	1101,6	1384,7	1067,1	1207	1392
MRS	2847,9	2714,2	2710,6	2654,5	2721,7	2990,7	3081,1	2353,3	2678	2680
MLA	906,2	1083,2	1311,6	1421,5	1794,4	2042,4	2185	1441	1341	1663
Média Painei	1092,1	1121,4	1213,5	1240	1372,9	1552,1	1695,4	1371,5	1493,4	1638
FAO	914,4	1001,2	1039,9	1167,4	1411,1	1509,9	1520,9	1356,3	1504	1687
%FAO/Média	-16,30%	-10,70%	-14,30%	-5,90%	2,80%	-2,70%	-10,30%	-1,10%	0,70%	2,99%

Fonte: ACI, cálculos próprios

V – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei de Faro (Média móvel dos últimos 5 anos)

Aeroportos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024
TFS	543	571	589	610	666	725	810	905	1015	1117
ACE	473	483	503	524	570	636	702	763	836	912
SVQ	774	768	775	770	771	849	980	1027	1109	1230
MRS	2636	2716	2727	2747	2730	2758	2832	2760	2765	2757
MLA	820	891	986	1106	1303	1531	1751	1777	1761	1734
Média Painei	1049	1086	1116	1151	1208	1300	1415	1446	1497	1550

FAO	801	866	922	991	1107	1226	1330	1393	1460	1516
%FAO/Média	-23,60%	-20,20%	-17,40%	-13,90%	-8,40%	-5,70%	-6,00%	-3,70%	-2,40%	-2,22%

Fonte: ACI, cálculos próprios

VI – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei de Faro (Variação Anual da Média móvel dos últimos 5 anos)

Aeroportos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024
TFS	1,64%	5,19%	3,20%	3,46%	9,15%	8,98%	11,63%	39,68%	12,12%	10,08%
ACE	-0,58%	2,25%	4,01%	4,21%	8,74%	11,67%	10,29%	31,93%	9,62%	9,06%
SVQ	-5,26%	-0,68%	0,85%	-0,61%	0,16%	10,10%	15,35%	37,58%	7,96%	10,98%
MRS	4,52%	3,04%	0,40%	0,74%	-0,63%	1,05%	2,66%	38,71%	0,17%	-0,30%
MLA	6,92%	8,69%	10,62%	12,16%	17,90%	17,44%	14,40%	31,47%	-0,91%	-1,49%
Média Painei	1,45%	3,70%	3,82%	3,99%	7,07%	9,85%	10,87%	35,87%	5,79%	3,55%
FAO	5,44%	8,10%	6,46%	7,47%	11,68%	10,76%	8,48%	34,91%	4,83%	3,78%

Fonte: ACI, cálculos próprios