



**Análise da Competividade dos aeroportos do Porto e de Faro  
em 2022  
Junho de 2023**

**Índice**

<b>I Introdução.....</b>	<b>2</b>
<b>II Análise da Conetividade em 2022 .....</b>	<b>3</b>
<b>Aeroporto do Porto.....</b>	<b>3</b>
<b>Aeroporto de Faro .....</b>	<b>5</b>
<b>III Conclusões.....</b>	<b>7</b>
<b>ANEXO 1 .....</b>	<b>10</b>
<b>METODOLOGIA PARA A SELEÇÃO DO PAINEL DE AEROPORTOS .....</b>	<b>10</b>
<b>METODOLOGIA PARA ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE.....</b>	<b>11</b>
<b>ANEXO 2 .....</b>	<b>16</b>
<b>I – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel do Porto - Dados brutos, sem     qualquer tratamento de informação.....</b>	<b>16</b>
<b>II – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel do Porto - Média móvel dos últimos     5 anos .....</b>	<b>16</b>
<b>III – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel do Porto - Variação Anual da Média     móvel dos últimos 5 anos.....</b>	<b>17</b>
<b>IV – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel de Faro - Dados brutos, sem     qualquer tratamento de informação.....</b>	<b>17</b>
<b>V – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel de Faro - Média móvel dos últimos 5     anos .....</b>	<b>17</b>
<b>VI – Evolução do ICA dos aeroportos do Painel de Faro - Variação Anual da Média     móvel dos últimos 5 anos.....</b>	<b>18</b>



## 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. No estrito cumprimento desta obrigação, 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 análise<sup>1</sup> 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 homogêneas 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 2023 será realizada com base na variação entre os anos de 2019 e 2022, e excluindo da média móvel os anos de 2020 e 2021.**

## II Análise da Conetividade em 2022

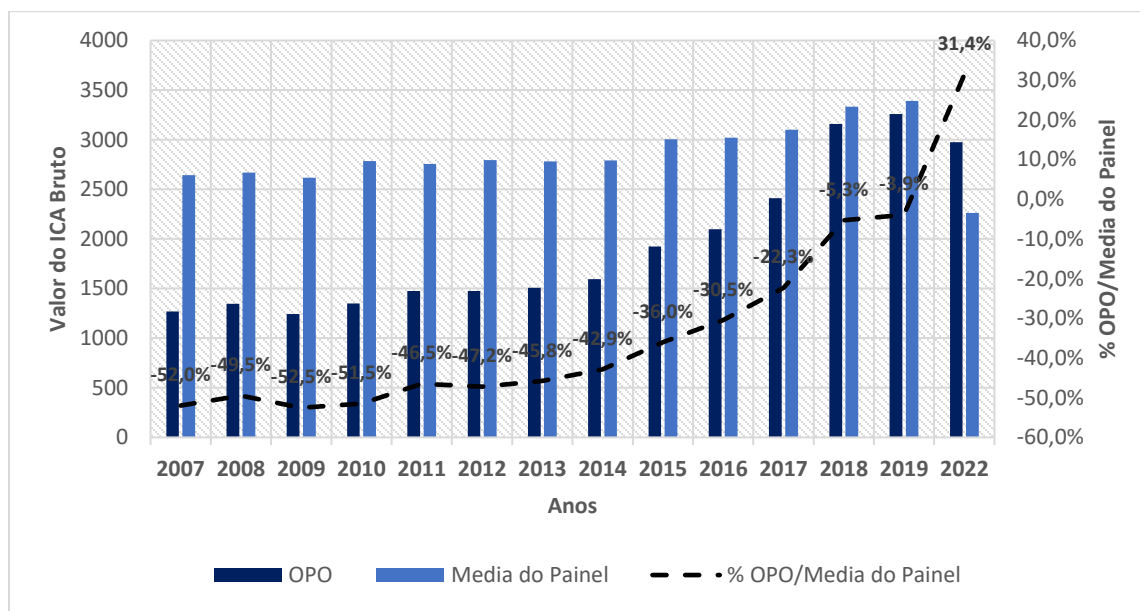
### Aeroporto do Porto

7. O gráfico seguinte apresenta a evolução dos Índices de Conetividade do Aeroporto (ICA) fornecidos pelo ACI, para o conjunto de aeroportos que integram o painel de comparação do Aeroporto do Porto (valores brutos), destacando-se que em 2022, a diferença entre o ICA do Aeroporto do Porto e o ICA médio do painel de comparação situou-se em 31,4% (+ 35,3% que em 2019).

---

<sup>1</sup> 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

**Gráfico 1: Evolução do Índices de Conetividade entre 2007 e 2022 (Painel do Aeroporto do Porto)**



8. A análise em detalhe (Anexo 1) da evolução dos ICA de cada um dos aeroportos permite referir que entre 2019 e 2022, só o Aeroporto de Bologna é que demonstrou um desempenho positivo na evolução conetividade, com um aumento superior a 95,6 pontos (+ 10% que em 2019). Refere-se que neste período, todos os restantes aeroportos registaram decréscimos na conetividade e no caso do Aeroporto do Porto, esse decréscimo situou-se em 283,7 pontos, correspondendo a menos 9% que o valor do ICA registado em 2019 (3257,4 pontos).
9. Com base na metodologia adotada para esta análise, baseada na média móvel a 5 anos, verifica-se que, face a 2019, a variação média do ICA no conjunto dos aeroportos deste painel em 2022 foi de - 4,7% (+ 3,9% entre 2018 e 2019) e que a variação registada no Aeroporto do Porto situou-se em + 8,2% (+ 14,9% entre 2018 e 2019), ou seja, 12,9% acima da média do painel.

**Tabela 1 – Variação da conectividade do aeroporto entre 2018 e 2019**

Aeroporto	Média móvel do Índice					Δ face à média do painel	
	2018	2019	2022	Variação (%)		2019	2022
				2019/18	2022/19		
BUD	3607,0	3859,8	3752,7	7,0%	-2,8%	3,1p.p.	1,9p.p.
BGY	800,3	838,0	893,2	4,7%	6,6%	0,8p.p.	11,3p.p.
BLQ	2661,0	2789,8	2701,0	4,8%	-3,2%	0,9p.p.	1,5p.p.
OTP	3338,5	3431,8	3325,3	2,8%	-3,1%	-1,1p.p.	1,6p.p.
STR	4052,9	4210,6	3838,9	3,9%	-8,8%	0,0p.p.	-4,1p.p.
LYS	3407,9	3470,8	3254,0	1,8%	-6,2%	-2,1p.p.	-1,6p.p.
TLS	2909,9	2955,2	2786,6	1,6%	-5,7%	-2,4p.p.	-1,0p.p.
VCE	4394,1	4604,7	4394,4	4,8%	-4,6%	0,9p.p.	0,1p.p.
CGN	2275,4	2367,8	2246,6	4,1%	-5,1%	0,1p.p.	-0,4p.p.
Média	3049,7	3169,8	3021,4	3,9%	-4,7%	0,0p.p.	0,0p.p.
OPO	2236,75	2569,56	2779,54	14,9%	8,2%	10,9p.p.	12,9p.p.

Fonte: ACI, cálculos próprios

10. Destaca-se ainda que em 2022, comparativamente a 2019, o Aeroporto do Porto reforçou a sua conectividade face à média dos aeroportos em comparação, e, em termos absolutos, verifica-se que os únicos aeroportos que registaram variações positivas na média móvel do ICA foram os aeroportos do Porto e de Bérghamo (Itália), com acréscimos de +8,2% e de +6,6%, respetivamente, face a 2019. Neste contexto, **conclui-se que o Aeroporto do Porto, em 2022, reforçou a sua conectividade e nesse sentido, aumentou a sua competitividade face ao conjunto dos aeroportos em comparação.**

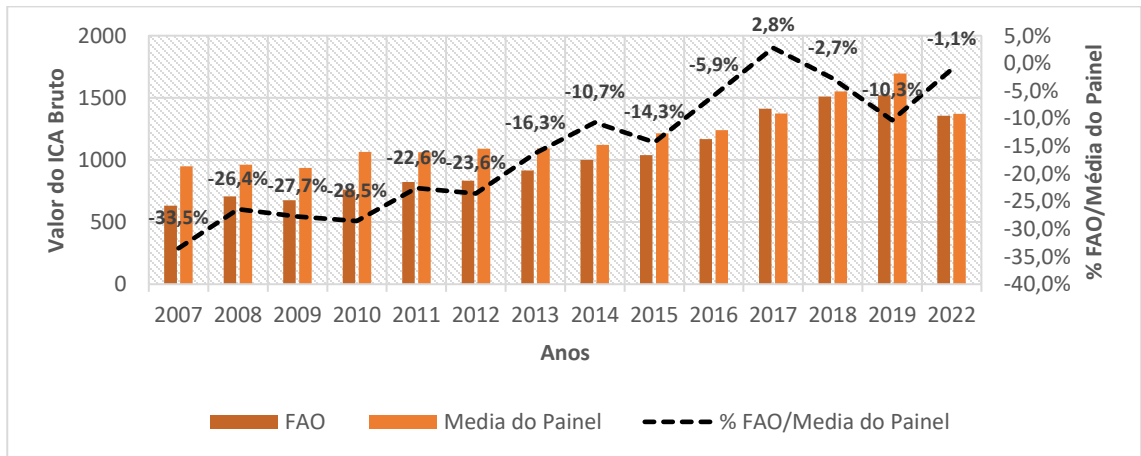
### Aeroporto de Faro

11. Refere-se que os resultados da análise de competitividade realizada pela ANAC em 2022 permitiram concluir que em 2019, apesar da variação positiva observada na conectividade do aeroporto de Faro (+ 8,5% que em 2018), a intensidade do crescimento ficou abaixo do registado nos aeroportos do painel de comparação (+ 8,8%). Por outro lado, a análise comparativa do custo médio de um turnaround em 2022 permitiu concluir que o valor apurado para o Aeroporto de Faro (15,16€ por pax), situava-se 2,0% acima da mediana do custo apurado para os aeroportos

do painel de comparação (14,86€/pax) e 2,3% abaixo do custo médio apurado para esses aeroportos em comparação (15,52 €/pax).

12. Perante estes resultados, a ANAC entendeu que a proposta de taxas da ANA para 2023 deveria ter estes resultados em consideração, tendo a Concessionária apresentado, no âmbito do processo de consulta das taxas de 2023, diversas medidas com o objetivo de aumentar a competitividade neste aeroporto.
13. O gráfico seguinte apresenta a evolução dos Índices brutos de Conetividade do Aeroporto (ICA) fornecidos pelo ACI (valores brutos), para o conjunto dos aeroportos que integram o painel de comparação do Aeroporto de Faro, destacando-se que em 2022, a diferença entre o ICA do Aeroporto de Faro e o ICA médio do painel de comparação situou-se -1,1% (-10,3% em 2019).

**Gráfico 2: Evolução do Índices de Conetividade entre 2007 e 2022  
(Painel do Aeroporto de Faro)**



14. Na tabela seguinte apresentam-se os resultados da análise sobre a evolução da conetividade do Aeroporto de Faro em 2023, destacando-se que a variação média do ICA no conjunto dos aeroportos deste painel, em 2022, foi de +2,2%, e que a variação registada no Aeroporto de Faro situou-se em +4,8%, ou seja, 2,5% acima da média do painel.

**Tabela 20 – Variação da conetividade do aeroporto entre 2018 e 2019**

Aeroporto	Média móvel do Índice					Δ face à média do painel	
	2018	2019	2022	Variação (%)		2022	2023
				2019/18	2022/19		
TFS	725,377	809,744	904,887	11,6%	11,7%	2,8p.p.	9,5p.p.
ACE	636,254	701,727	762,735	10,3%	8,7%	1,5p.p.	6,5p.p.
SVQ	849,273	979,602	1027,04	15,3%	4,8%	6,5p.p.	2,6p.p.
MRS	2758,33	2831,73	2760,28	2,7%	-2,5%	-6,2p.p.	-4,8p.p.
MLA	1530,63	1751,01	1776,88	14,4%	1,5%	5,6p.p.	-0,8p.p.
Média	1299,97	1414,76	1446,37	8,8%	2,2%	0,0p.p.	0,0p.p.
FAO	1225,91	1329,86	1393,14	8,5%	4,8%	-0,4p.p.	2,5p.p.

Fonte: ACI, cálculos próprios

15. Esta melhoria do posicionamento do Aeroporto de Faro resulta, em grande parte, da redução da conetividade registada no Aeroporto de Marselha, que passou de 2831,7 pontos em 2019 para 2760,3 pontos em 2022. Como se pode observar na tabela supra, e com exclusão do comportamento registado no Aeroporto de Marselha (-2,5%) nos restantes aeroportos deste painel ocorreram aumentos entre 1,5% (Malta) e os 11,7% (Tenerife) destacando-se também os aumentos da conetividade (valores brutos), entre 2019 e 2022, em todos os aeroportos.
16. Em face dos resultados desta análise, e no contexto da metodologia adotada pela ANAC para avaliação da competitividade, **conclui-se que a conetividade do Aeroporto de Faro cresceu 4,8% e a um ritmo superior ao registado nos aeroportos em comparação (em média) entre 2019 e 2022**. Neste sentido, e contrariamente ao que sucedeu em 2022, verifica-se que o Aeroporto de Faro melhorou a sua conetividade face ao conjunto dos aeroportos em comparação.

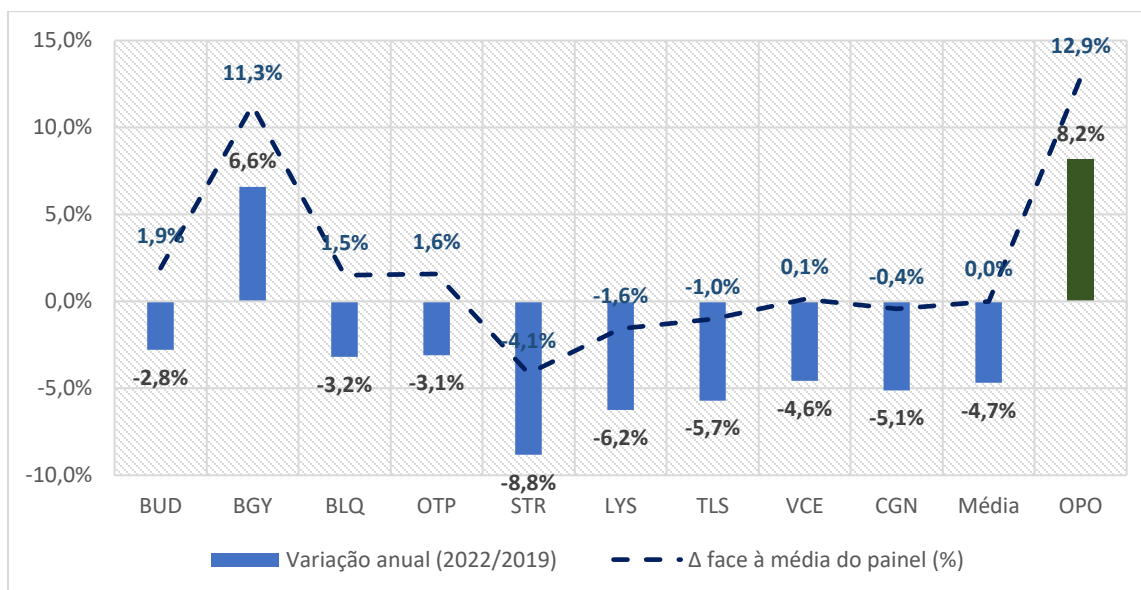
### III Conclusões

17. Com base nos resultados desta análise, conclui-se que em 2022 e comparativamente ao ano de 2019, a variação anual da conetividade registou acréscimos de 8,2% no Aeroporto do Porto e de 4,8% no Aeroporto de Faro.
18. No caso particular do Aeroporto do Porto, esta análise permite referir que, face a 2019, em 2022 a conetividade média no conjunto de aeroportos comparáveis

decreceu 4,7%, pelo que **nos termos da metodologia adotada se conclui que o Aeroporto do Porto se mantém competitivo, como ocorreu em 2022.**

19. O gráfico seguinte traduz os resultados desta análise, destacando-se que com exclusão dos aeroportos de Bergamo (+6,6%) e do Porto (+8,2%), nos restantes aeroportos em comparação observaram-se decréscimos na conectividade, que variam entre - 8,8%, em Estugarda e -2,8% em Budapeste.

**Gráfico 3: Evolução da conectividade entre 2019 e 2022**  
(painel comparativo do Aeroporto do Porto)



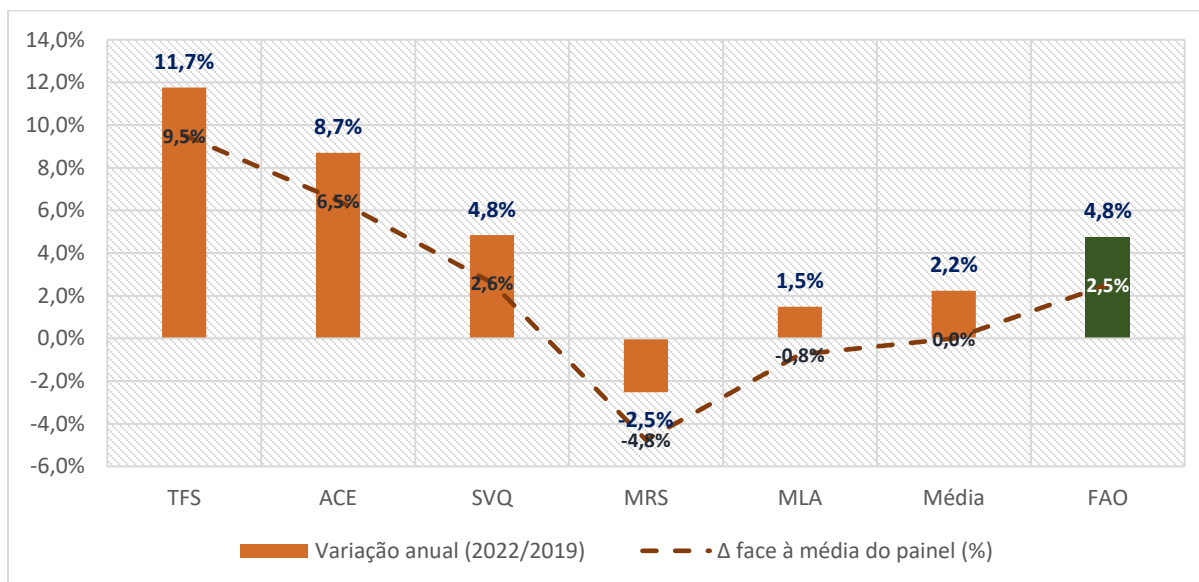
20. Relativamente ao Aeroporto de Faro, esta análise permite concluir que, apesar da conectividade média no conjunto dos aeroportos em comparação ter registado um acréscimo de 2,2%, entre 2019 e 2022, a intensidade deste acréscimo foi inferior ao aumento observado no Aeroporto de Faro (+ 4,8%). Em face destes resultados, concluiu-se que **contrariamente ao observado em 2022, em 2023 o Aeroporto de Faro aumentou a sua competitividade face ao conjunto dos aeroportos em comparação.**
21. O gráfico seguinte permite constatar que, com exclusão da redução de 2,5% na conectividade do Aeroporto de Marselha, entre 2019 e 2022 a conectividade dos restantes aeroportos em comparação aumentou, com os acréscimos a oscilarem entre + 1,5%, no Aeroporto de Malta e + 11,7% no Aeroporto de Tenerife.



Destaca-se ainda que os resultados alcançados nesta análise estão fortemente influenciados pelo decréscimo de 2,5% na conectividade do Aeroporto de Marselha, de 2831,7 pts em 2019 para 2760,3 pts em 2022.

**Gráfico 4: Evolução da conectividade entre 2019 e 2022**

(painel comparativo do Aeroporto de Faro)



22. Em face destes resultados, e nos termos da metodologia adotada, **as conclusões desta análise apontam para que entre 2019 e 2022, a competitividade dos aeroportos do Porto e de Faro melhorou face aos respetivos aeroportos 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.

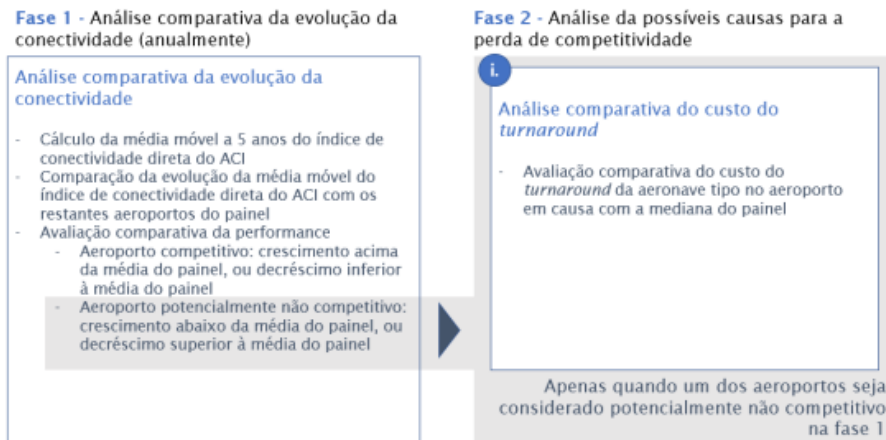


- iii. **Tipo de passageiros:** este critério pretende selecionar aeroportos cujo principal objetivo dos passageiros seja similar à maioria dos passageiros que procuram os aeroportos do Porto (viagens “city break”) e de Faro (viagens para “sol & praia/golf”). Neste quadro, para o Aeroporto do Porto serão 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”<sup>2</sup>, representativos da operação em 2019<sup>3</sup> 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

<sup>2</sup> Refere-se que são considerados apenas os voos de passageiros

<sup>3</sup> 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 - Dados brutos

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022
BLQ	2340,7	2457,9	2552,6	2526,5	2649,3	2699,1	2877,8	3196,2	2082,4
TLS	2908,5	2657,0	2804,7	2905,8	2794,6	2876,6	3168,0	3030,8	2063,0
VCE	3583,0	3630,0	3696,1	4273,7	4566,8	4620,7	4813,3	4748,7	3222,5
LYS	3470,5	3485,5	3319,5	3453,7	3315,9	3473,2	3477,0	3634,2	2369,5
CGN	2028,6	2197,4	2127,1	2297,2	2185,3	2197,1	2570,3	2589,2	1690,9
STR	3944,0	3759,7	3672,5	4248,9	4058,2	3990,7	4294,2	4460,8	2390,5
BGY	814,5	754,1	730,2	738,2	769,0	835,9	928,3	918,6	1014,3
OTP	3097,8	3149,0	3082,7	3205,8	3295,7	3404,9	3703,6	3548,9	2673,7
BUD	2971,5	2956,2	3121,2	3397,5	3532,7	3808,6	4174,9	4385,4	2861,7
Média Painei	2795,5	2783,0	2789,6	3005,3	3018,6	3100,8	3334,1	3390,3	2263,2
<b>OPO</b>	<b>1476,2</b>	<b>1508,2</b>	<b>1593,4</b>	<b>1923,8</b>	<b>2099,0</b>	<b>2409,1</b>	<b>3158,5</b>	<b>3257,4</b>	<b>2973,7</b>
%OPO/Média	-47,2%	-45,8%	-42,9%	-36,0%	-30,5%	-22,3%	-5,3%	-3,9%	31,4%

Fonte: ACI, cálculos próprios

### II - Evolução do ICA dos aeroportos do Painei do Porto - Média móvel dos últimos 5 anos

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022
BLQ	2 239,2	2 297,2	2 392,8	2 432,0	2 505,4	2 577,1	2 661,0	2 789,8	2 701,0
TLS	2 669,7	2 688,7	2 743,3	2 787,1	2 814,1	2 807,8	2 909,9	2 955,2	2 786,6
VCE	3 252,5	3 365,7	3 509,6	3 713,9	3 949,9	4 157,5	4 394,1	4 604,7	4 394,4
LYS	3 468,8	3 478,6	3 458,5	3 434,9	3 409,0	3 409,6	3 407,9	3 470,8	3 254,0
CGN	2 048,0	2 051,3	2 097,6	2 136,3	2 167,1	2 200,8	2 275,4	2 367,8	2 246,6
STR	3 912,1	3 871,7	3 838,7	3 914,3	3 936,7	3 946,0	4 052,9	4 210,6	3 838,9
BGY	698,8	730,0	748,5	758,9	761,2	765,5	800,3	838,0	893,2
OTP	2 873,2	2 964,4	3 033,1	3 061,5	3 166,2	3 227,6	3 338,5	3 431,8	3 325,3
BUD	3 354,8	3 275,3	3 212,0	3 194,8	3 195,8	3 363,2	3 607,0	3 859,8	3 752,7
Média Painei	2 724,1	2 747,0	2 781,6	2 826,0	2 878,4	2 939,4	3 049,7	3 169,8	3 021,4
<b>OPO</b>	<b>1 377,8</b>	<b>1 410,0</b>	<b>1 480,2</b>	<b>1 595,2</b>	<b>1 720,1</b>	<b>1 906,7</b>	<b>2 236,7</b>	<b>2 569,6</b>	<b>2 779,5</b>
%OPO/Média	-49,4%	-48,7%	-46,8%	-43,6%	-40,2%	-35,1%	-26,7%	-18,9%	-8,0%

Fonte: ACI, cálculos próprios



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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022
BLQ	1,5%	2,6%	4,2%	1,6%	3,0%	2,9%	3,3%	4,8%	-3,2%
TLS	3,8%	0,7%	2,0%	1,6%	1,0%	-0,2%	3,6%	1,6%	-5,7%
VCE	3,5%	3,5%	4,3%	5,8%	6,4%	5,3%	5,7%	4,8%	-4,6%
LYS	0,7%	0,3%	-0,6%	-0,7%	-0,8%	0,0%	0,0%	1,8%	-6,2%
CGN	-4,0%	0,2%	2,3%	1,8%	1,4%	1,6%	3,4%	4,1%	-5,1%
STR	0,1%	-1,0%	-0,9%	2,0%	0,6%	0,2%	2,7%	3,9%	-8,8%
BGY	9,7%	4,5%	2,5%	1,4%	0,3%	0,6%	4,6%	4,7%	6,6%
OTP	3,9%	3,2%	2,3%	0,9%	3,4%	1,9%	3,4%	2,8%	-3,1%
BUD	-2,2%	-2,4%	-1,9%	-0,5%	0,0%	5,2%	7,2%	7,0%	-2,8%
Média Painel	1,1%	0,8%	1,3%	1,6%	1,9%	2,1%	3,8%	3,9%	-4,7%
<b>OPO</b>	<b>3,1%</b>	<b>2,3%</b>	<b>5,0%</b>	<b>7,8%</b>	<b>7,8%</b>	<b>10,8%</b>	<b>17,3%</b>	<b>14,9%</b>	<b>8,2%</b>
%OPO/Média	2,0%	1,5%	3,7%	6,2%	6,0%	8,7%	13,6%	10,9%	12,9%

Fonte: ACI, cálculos próprios

### IV – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei de Faro - Dados brutos

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022
TFS	571,4	550,2	607,8	625,0	694,7	850,3	849,1	1029,6	1100,7
ACE	485,6	444,0	469,0	590,3	631,0	714,5	776,6	796,3	895,3
SVQ	777,0	712,1	733,1	829,9	798,4	783,3	1101,6	1384,7	1067,1
MRS	2807,6	2847,9	2714,2	2710,6	2654,5	2721,7	2990,7	3081,1	2353,3
MLA	805,1	906,2	1083,2	1311,6	1421,5	1794,4	2042,4	2185,0	1441,0
Média Painel	1089,3	1092,1	1121,4	1213,5	1240,0	1372,9	1552,1	1695,4	1371,5
FAO	832,4	914,4	1001,2	1039,9	1167,4	1411,1	1509,9	1520,9	1356,3
%FAO/Média	-23,6%	-16,3%	-10,7%	-14,3%	-5,9%	2,8%	-2,7%	-10,3%	-1,1%

Fonte: ACI, cálculos próprios

### V – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei de Faro - Média móvel dos últimos 5 anos

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022
TFS	534,2	542,9	571,1	589,4	609,8	665,6	725,4	809,7	904,9
ACE	475,5	472,8	483,4	502,8	524,0	569,7	636,3	701,7	762,7
SVQ	816,6	773,6	768,3	774,8	770,1	771,4	849,3	979,6	1027,0
MRS	2521,9	2635,8	2715,9	2726,7	2746,9	2729,8	2758,3	2831,7	2760,3
MLA	766,7	819,8	891,0	985,7	1105,5	1303,4	1530,6	1751,0	1776,9
Média Painel	1023,0	1049,0	1086,0	1115,9	1151,3	1208,0	1300,0	1414,8	1446,4
<b>FAO</b>	<b>760,0</b>	<b>801,4</b>	<b>866,3</b>	<b>922,2</b>	<b>991,1</b>	<b>1106,8</b>	<b>1225,9</b>	<b>1329,9</b>	<b>1393,1</b>
%FAO/Média	-25,7%	-23,6%	-20,2%	-17,4%	-13,9%	-8,4%	-5,7%	-6,0%	-3,7%

Fonte: ACI, cálculos próprios

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022
TFS	3,0%	1,6%	5,2%	3,2%	3,5%	9,1%	9,0%	11,6%	11,7%
ACE	1,7%	-0,6%	2,3%	4,0%	4,2%	8,7%	11,7%	10,3%	8,7%
SVQ	-1,6%	-5,3%	-0,7%	0,8%	-0,6%	0,2%	10,1%	15,3%	4,8%
MRS	3,6%	4,5%	3,0%	0,4%	0,7%	-0,6%	1,0%	2,7%	-2,5%
MLA	6,0%	6,9%	8,7%	10,6%	12,2%	17,9%	17,4%	14,4%	1,5%
Média Painei	2,8%	2,5%	3,5%	2,8%	3,2%	4,9%	7,6%	8,8%	2,2%
<b>FAO</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,4%</b>	<b>8,1%</b>	<b>6,5%</b>	<b>7,5%</b>	<b>11,7%</b>	<b>10,8%</b>	<b>8,5%</b>	<b>4,8%</b>
%FAO/Média	2,8%	2,9%	4,6%	3,7%	4,3%	6,8%	3,1%	-0,4%	2,5%

Fonte: ACI, cálculos próprios