



Análise da Competividade dos aeroportos do Porto e de Faro
em 2023
Abril de 2024

Índice

I Introdução.....	2
II Análise da Variação da Conetividade em 2023	4
A. Aeroporto do Porto	4
B. Aeroporto de Faro	6
III Conclusões	8
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 conectividade nesse período foram seriamente afetados por medidas externas aos aeroportos. Neste contexto, **a análise de conectividade em 2023 foi realizada com base na variação dos índices apurados em 2022 e em 2023.**

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.

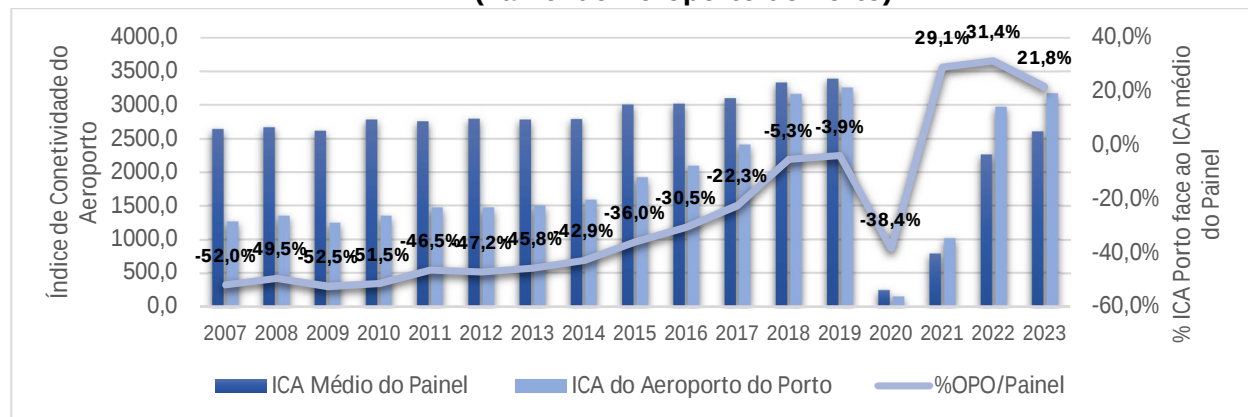
II Análise da Variação da Conetividade em 2023

A. Aeroporto do Porto

a) Evolução dos índices produzidos pelo ACI

7. No gráfico seguinte apresenta-se a evolução dos Índices de Conetividade do Aeroporto (ICA) publicados pelo ACI² entre 2007 e 2023 para o Aeroporto do Porto assim como para o conjunto de aeroportos do painel de comparação (valor médio), destacando-se que, em 2023, o ICA do Aeroporto do Porto foi de 3173 pontos, situando-se 21,8% acima do valor médio apurado para os aeroportos em comparação (2606,1 pontos).

**Gráfico 1: Evolução do Índices de Conetividade entre 2007 e 2023
(Painel do Aeroporto do Porto)**



8. Comparativamente aos resultados do ano anterior, em 2023 observou-se ao aumento generalizado da conetividade em todos os aeroportos analisados, o que se traduziu, em termos médios, num acréscimo superior a 15% do ICA deste painel. No Aeroporto do Porto, e face à performance de 2022, em 2023 observou-se ao acréscimo de 6,7% do ICA, pese embora este resultado se situe 2,6% abaixo dos níveis alcançados em 2019 (3257,4 pontos).

² valores brutos, sem qualquer tratamento e ajustamento.

b) Evolução dos índices calculados pela ANAC³

9. Com base na metodologia adotada para esta análise, em 2023, a variação média anual da conectividade apurada para os aeroportos deste painel foi de - 2,73% (- 4,7% em 2022). Neste período, a variação registada para este indicador no Aeroporto do Porto situou-se em 7,73%, ou seja, 0,105 pontos percentuais acima da variação média observada nos aeroportos em comparação.
10. Na tabela seguinte apresentam-se os resultados da conectividade entre 2019 e 2023. Como se pode observar, a maioria dos aeroportos que integram este painel ainda não recuperou os níveis de conectividade alcançados em 2019, com exceção dos aeroportos do Porto e de Bolonha, que superaram aqueles níveis de conectividade tanto em 2022 como em 2023.

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

Aeroporto	Média móvel do Índice (5 anos)					Δ face à média do painel (pontos percentuais - p.p.)		
	2019	2022	2023	Variação (%)		2019	2022	2023
				2022/19	2023/22			
BLQ	2789,8	2701,0	2687,7	-3,18%	-0,49%	0,009	0,015	0,022
TLS	2955,2	2786,6	2725,5	-5,70%	-2,19%	-0,023	-0,010	0,005
VCE	4604,7	4394,4	4215,6	-4,57%	-4,07%	0,009	0,001	-0,013
LYS	3470,8	3254,0	3176,2	-6,25%	-2,39%	-0,021	-0,016	0,003
CGN	2367,8	2246,6	2152,5	-5,12%	-4,19%	0,002	-0,004	-0,015
STR	4210,6	3838,9	3585,9	-8,83%	-6,59%	0,000	-0,041	-0,039
BGY	838,0	893,2	986,6	6,59%	10,46%	0,008	0,113	0,132
OTP	3431,8	3325,3	3238,4	-3,10%	-2,61%	-0,011	0,016	0,001
BUD	3859,8	3752,7	3681,7	-2,78%	-1,89%	0,031	0,019	0,008
Média do Painel	3169,8	3021,4	2938,9	-4,68%	-2,73%	-	-	-
OPO	2569,6	2779,5	2994,3	8,17%	7,73%	0,110	0,129	0,105

Fonte: ACI, cálculos próprios

11. Face aos resultados desta análise, conclui-se que em 2023 o Aeroporto do Porto reforçou a sua conectividade e que com base nos pressupostos assumidos para

³ Média móvel dos últimos cinco anos

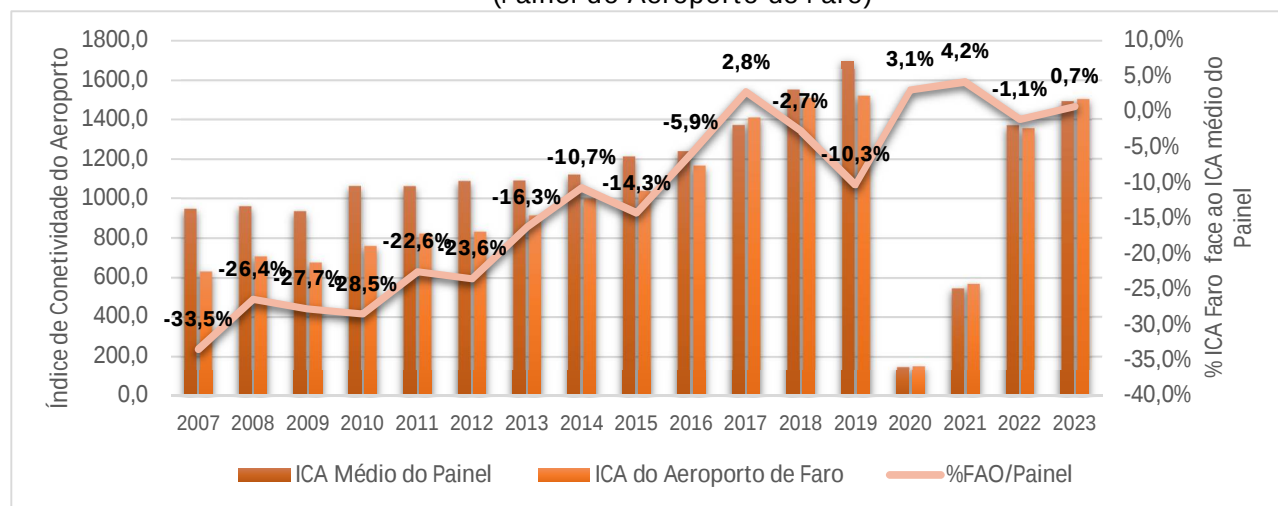
esta análise se pode concluir que aumentou a sua competitividade, face ao conjunto dos aeroportos em comparação.

B. Aeroporto de Faro

a) Evolução dos índices produzidos pelo ACI

12. No gráfico seguinte apresenta-se a evolução dos Índices de Conetividade do Aeroporto (ICA), divulgados pelo ACI, para o conjunto de aeroportos em comparação, destacando-se que, em 2023, o ICA relativo ao Aeroporto de Faro fixou-se em 1504 pontos, + 0,7% que o valor médio apurado para os aeroportos deste painel de comparação (1493,4 pontos).

Gráfico 2: Evolução do Índices de Conetividade entre 2007 e 2023
(Painel do Aeroporto de Faro)



13. Destaca-se que, tanto em 2022 como em 2023, apenas dois aeroportos superaram os níveis de conetividade alcançados em 2019: o aeroporto de Tenerife (TFS), com aumentos de 6,9% em 2022 e de 20,7% em 2023 e o Aeroporto de Lanzarote (ACE), com acréscimos de 12,4% e 25,3%, respetivamente em 2022 e em 2023.
14. Nos restantes aeroportos, com exclusão do que sucedeu no Aeroporto de Malta, verifica-se que apesar dos respetivos ICA se situarem abaixo dos níveis de 2019, em 2023, e face a 2022, registaram-se acréscimos nos ICA nos restantes aeroportos deste painel (em média + 8,9%). No caso do Aeroporto de Faro, a

variação anual do ICA em 2023 foi de 10,9%, 2,0% acima da variação média registada nos aeroportos do painel de comparação.

b) Evolução dos índices calculados pela ANAC⁴

15. Com base na metodologia adotada nesta análise, em 2023, a variação média anual da conetividade nos aeroportos deste painel de comparação situou-se em 3,5% (2,23% em 2022). No Aeroporto de Faro, verifica-se que a intensidade dessa variação foi mais acentuada, de + 4,83% face a 2022, correspondendo a mais 0,105 pontos percentuais acima da variação média observada no painel de comparação.
16. Na tabela seguinte apresentam-se os resultados da análise da conetividade entre 2019 e 2023, e com exceção do que ocorreu no Aeroporto de Marselha em 2022 (- 2,5%) e no Aeroporto de Malta em 2023 (-0,91%), verifica-se que nos restantes aeroportos os níveis de conetividade, tanto em 2022 como em 2023, superaram os que valores registados em 2019.

Tabela 2 – Variação dos Índices de Conetividade do Aeroporto
entre 2019 e 2023

Aeroporto	Média móvel do Índice (5 anos)					Δ face à variação média do painel (pontos percentuais - p.p.)		
	2019	2022	2023	Variação (%)				
				2022/19	2023/22	2019	2022	2023
TFS	809,7	904,9	1014,6	11,75%	12,12%	0,028	0,095	0,086
ACE	701,7	762,7	836,1	8,69%	9,62%	0,015	0,065	0,061
SVQ	979,6	1027,0	1108,8	4,84%	7,96%	0,065	0,026	0,045
MRS	2831,7	2760,3	2765,0	-2,52%	0,17%	-0,061	-0,048	-0,033
MLA	1751,0	1776,9	1760,8	1,48%	-0,91%	0,056	-0,008	-0,044
Média do Painel	1414,8	1446,4	1497,0	2,23%	3,50%	-	-	-
FAO	1329,9	1393,1	1460,4	4,76%	4,83%	-0,003	0,025	0,013

Fonte: ACI, cálculos próprios

17. Destaca-se ainda que, no caso do Aeroporto de Faro, apesar do valor do ICA em 2023 (1460 pontos) se ter fixado abaixo do valor médio apurado para o painel de comparação (1497 pontos), a intensidade da variação do ICA registada neste

⁴ Média móvel dos últimos cinco anos



aeroporto em 2023 (4,8%) foi superior, em 0,013 pontos percentuais, à observada no painel de aeroportos em comparação (3,50%)

18. Face aos resultados desta análise, conclui-se que a variação da conectividade do Aeroporto de Faro em 2023 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

19. Como exposto nesta análise, a variação anual da conectividade nos aeroportos do Porto (+ 7,7%) e de Faro (+ 4,8%) em 2023, foi superior à variação média observada nos respetivos painéis de comparação, de -2,7% no caso do Aeroporto Porto e de + 3,5% no caso do Aeroporto de Faro.
20. Em face destes resultados, e nos termos da metodologia adotada para esta análise, **as conclusões apontam para que, em 2023, 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.

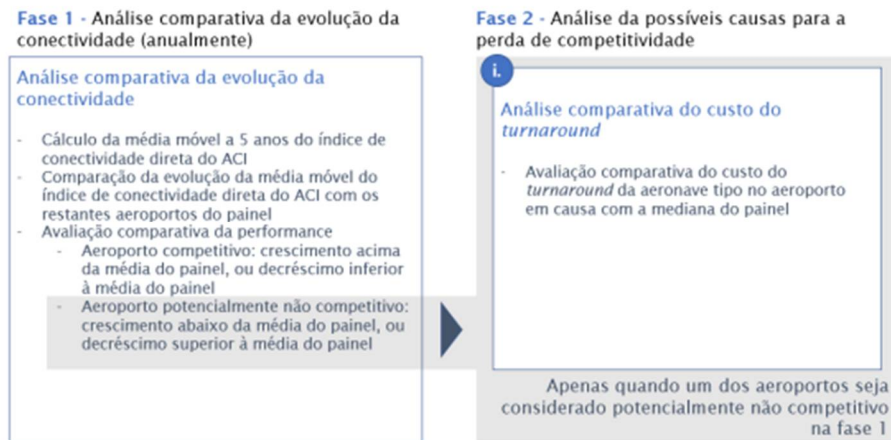


- iii. **Tipo de passageiros:** este critério pretende selecionar aeroportos cujo principal objetivo dos passageiros seja similar à maioria dos passageiros que procuram os aeroportos do Porto (viagens “city break”) e de Faro (viagens para “sol & praia/golf”). Neste quadro, para o Aeroporto do Porto serão 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 – Pannel 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 Paineiro do Porto (ACI)

Aeroportos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023
BLQ	2340,7	2457,9	2552,6	2526,5	2649,3	2699,1	2877,8	3196,2	2082,4	2583,0
TLS	2908,5	2657,0	2804,7	2905,8	2794,6	2876,6	3168,0	3030,8	2063,0	2489,0
VCE	3583,0	3630,0	3696,1	4273,7	4566,8	4620,7	4813,3	4748,7	3222,5	3673,0
LYS	3470,5	3485,5	3319,5	3453,7	3315,9	3473,2	3477,0	3634,2	2369,5	2927,0
CGN	2028,6	2197,4	2127,1	2297,2	2185,3	2197,1	2570,3	2589,2	1690,9	1715,0
STR	3944,0	3759,7	3672,5	4248,9	4058,2	3990,7	4294,2	4460,8	2390,5	2793,0
BGY	814,5	754,1	730,2	738,2	769,0	835,9	928,3	918,6	1014,3	1236,0
OTP	3097,8	3149,0	3082,7	3205,8	3295,7	3404,9	3703,6	3548,9	2673,7	2861,0
BUD	2971,5	2956,2	3121,2	3397,5	3532,7	3808,6	4174,9	4385,4	2861,7	3178,0
Média Paineiro	2795,5	2783,0	2789,6	3005,3	3018,6	3100,8	3334,1	3390,3	2263,2	2606,1
OPO	1476,2	1508,2	1593,4	1923,8	2099,0	2409,1	3158,5	3257,4	2973,7	3173,0
%OPO/Média	-47,19%	-45,80%	-42,88%	-35,99%	-30,47%	-22,31%	-5,27%	-3,92%	31,39%	21,75%

Fonte: ACI, cálculos próprios

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

Aeroportos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023
BLQ	2239,2	2297,2	2392,8	2432,0	2505,4	2577,1	2661,0	2789,8	2701,0	2687,7
TLS	2669,7	2688,7	2743,3	2787,1	2814,1	2807,8	2909,9	2955,2	2786,6	2725,5
VCE	3252,5	3365,7	3509,6	3713,9	3949,9	4157,5	4394,1	4604,7	4394,4	4215,6
LYS	3468,8	3478,6	3458,5	3434,9	3409,0	3409,6	3407,9	3470,8	3254,0	3176,2
CGN	2048,0	2051,3	2097,6	2136,3	2167,1	2200,8	2275,4	2367,8	2246,6	2152,5
STR	3912,1	3871,7	3838,7	3914,3	3936,7	3946,0	4052,9	4210,6	3838,9	3585,9
BGY	698,8	730,0	748,5	758,9	761,2	765,5	800,3	838,0	893,2	986,6
OTP	2873,2	2964,4	3033,1	3061,5	3166,2	3227,6	3338,5	3431,8	3325,3	3238,4
BUD	3354,8	3275,3	3212,0	3194,8	3195,8	3363,2	3607,0	3859,8	3752,7	3681,7
Média Paineiro	2724,1	2747,0	2781,6	2826,0	2878,4	2939,4	3049,7	3169,8	3021,4	2938,9
OPO	1377,8	1410,0	1480,2	1595,2	1720,1	1906,7	2236,7	2569,6	2779,5	2994,3
%OPO/Média	-49,42%	-48,67%	-46,79%	-43,55%	-40,24%	-35,13%	-26,66%	-18,94%	-8,00%	1,89%

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	2023
BLQ	1,51%	2,59%	4,16%	1,64%	3,02%	2,86%	3,26%	4,84%	40,56%	-0,49%
TLS	3,81%	0,71%	2,03%	1,60%	0,97%	-0,23%	3,64%	1,55%	39,73%	-2,19%
VCE	3,46%	3,48%	4,27%	5,82%	6,35%	5,25%	5,69%	4,79%	45,30%	-4,07%
LYS	0,72%	0,28%	-0,58%	-0,68%	-0,75%	0,02%	-0,05%	1,85%	38,18%	-2,39%
CGN	-3,96%	0,16%	2,26%	1,84%	1,44%	1,56%	3,39%	4,06%	39,71%	-4,19%
STR	0,05%	-1,03%	-0,85%	1,97%	0,57%	0,24%	2,71%	3,89%	41,40%	-6,59%
BGY	9,67%	4,48%	2,53%	1,39%	0,30%	0,56%	4,55%	4,71%	35,09%	10,46%
OTP	3,87%	3,18%	2,32%	0,94%	3,42%	1,94%	3,44%	2,79%	31,94%	-2,61%
BUD	-2,17%	-2,37%	-1,93%	-0,54%	0,03%	5,24%	7,25%	7,01%	36,28%	-1,89%
OPO	3,10%	2,33%	4,98%	7,77%	7,83%	10,85%	17,31%	14,88%	39,01%	7,73%

Fonte: ACI, cálculos próprios

IV – Evolução do ICA dos aeroportos do Painei de Faro

(ACI)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2022
TFS	571,4	550,2	607,8	625,0	694,7	850,3	849,1	1029,6	1100,7	1243,0
ACE	485,6	444,0	469,0	590,3	631,0	714,5	776,6	796,3	895,3	998,0
SVQ	777,0	712,1	733,1	829,9	798,4	783,3	1101,6	1384,7	1067,1	1207,0
MRS	2807,6	2847,9	2714,2	2710,6	2654,5	2721,7	2990,7	3081,1	2353,3	2678,0
MLA	805,1	906,2	1083,2	1311,6	1421,5	1794,4	2042,4	2185,0	1441,0	1341,0
Média Painei	1089,3	1092,1	1121,4	1213,5	1240,0	1372,9	1552,1	1695,4	1371,5	1493,4
FAO	832,4	914,4	1001,2	1039,9	1167,4	1411,1	1509,9	1520,9	1356,3	1504,0
%FAO/Média	-23,6%	-16,3%	-10,7%	-14,3%	-5,9%	2,8%	-2,7%	-10,3%	-1,1%	0,7%

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	2023
TFS	534,2	542,9	571,1	589,4	609,8	665,6	725,4	809,7	904,9	1014,6
ACE	475,5	472,8	483,4	502,8	524,0	569,7	636,3	701,7	762,7	836,1
SVQ	816,6	773,6	768,3	774,8	770,1	771,4	849,3	979,6	1027,0	1108,8
MRS	2521,9	2635,8	2715,9	2726,7	2746,9	2729,8	2758,3	2831,7	2760,3	2765,0

MLA	766,7	819,8	891,0	985,7	1105,5	1303,4	1530,6	1751,0	1776,9	1760,8
Média Painel	1023,0	1049,0	1086,0	1115,9	1151,3	1208,0	1300,0	1414,8	1446,4	1497,0
FAO	760,0	801,4	866,3	922,2	991,1	1106,8	1225,9	1329,9	1393,1	1460,4
%FAO/Média	-25,7%	-23,6%	-20,2%	-17,4%	-13,9%	-8,4%	-5,7%	-6,0%	-3,7%	-2,4%

Fonte: ACI, cálculos próprios

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023
TFS	3,00%	1,64%	5,19%	3,20%	3,46%	9,15%	8,98%	11,63%	39,68%	12,12%
ACE	1,68%	-0,58%	2,25%	4,01%	4,21%	8,74%	11,67%	10,29%	31,93%	9,62%
SVQ	-1,55%	-5,26%	-0,68%	0,85%	-0,61%	0,16%	10,10%	15,35%	37,58%	7,96%
MRS	3,56%	4,52%	3,04%	0,40%	0,74%	-0,63%	1,05%	2,66%	38,71%	0,17%
MLA	5,96%	6,92%	8,69%	10,62%	12,16%	17,90%	17,44%	14,40%	31,47%	-0,91%
Média Painel	2,53%	1,45%	3,70%	3,82%	3,99%	7,07%	9,85%	10,87%	35,87%	5,79%
FAO	5,59%	5,44%	8,10%	6,46%	7,47%	11,68%	10,76%	8,48%	34,91%	4,83%

Fonte: ACI, cálculos próprios