



**Análise da Competividade dos aeroportos do Porto e de Faro
em 2025
Março de 2026**

Índice

I Introdução	2
II Análise da Variação da Conetividade em 2025	3
A. Aeroporto do Porto	3
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 homogêneas 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 2025 foi realizada com base na variação dos índices apurados em 2024 e em 2025.**

II Análise da Variação da Conetividade em 2025

7. Destaca-se que de acordo com o referido pela ACI no Relatório de Conetividade de 2024, a metodologia foi atualizada 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. Aeroporto do Porto

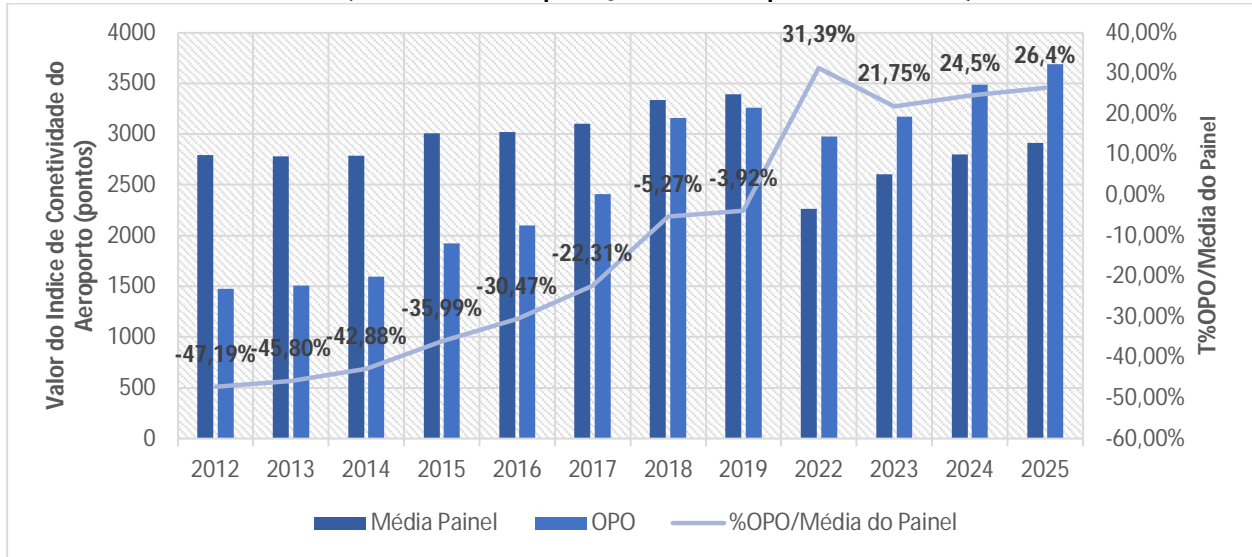
a) Evolução dos índices produzidos pelo ACI

8. No gráfico seguinte apresenta-se a evolução dos Índices de Conetividade do Aeroporto (ICA), publicados pelo ACI², entre 2007 e 2025, para o Aeroporto do Porto e para o valor médio do ICA apurado para o conjunto de aeroportos do painel de comparação. Em 2025, o ICA do Aeroporto do Porto atingiu 3 687 pontos, correspondendo a um valor 26,4% superior à média dos aeroportos de referência (2 916 pontos).

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.

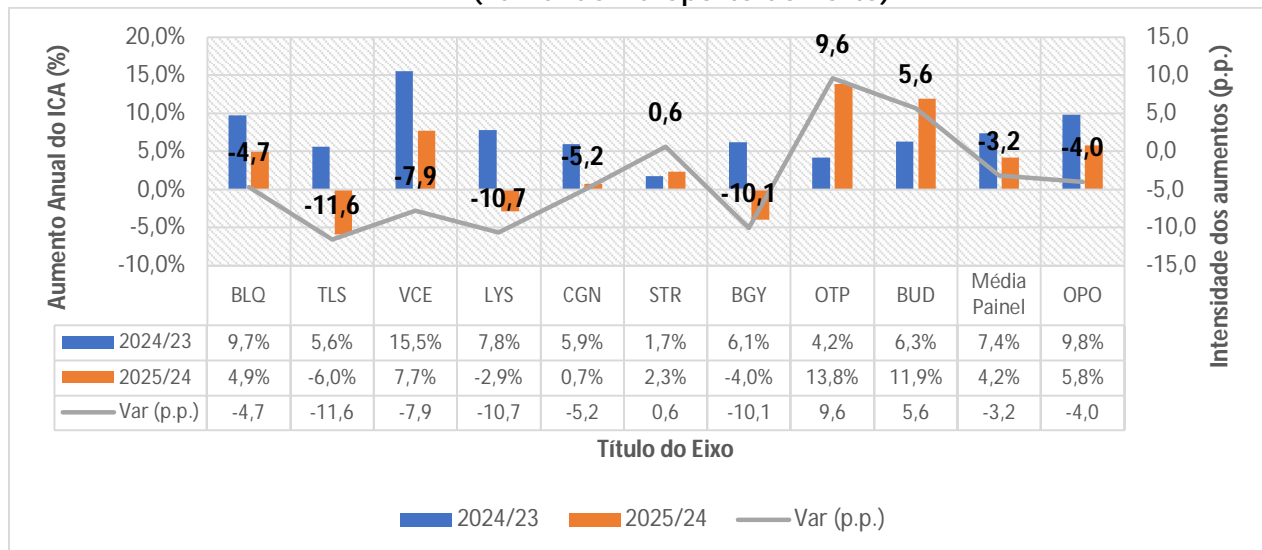
² valores brutos, sem qualquer tratamento ou ajustamento.

Gráfico 1: Evolução do Índices de Conetividade do Aeroporto entre 2007 e 2025 (Painel de comparação do Aeroporto do Porto)



9. Em 2025 observaram-se aumentos generalizados da conectividade na maioria dos aeroportos do painel de comparação, com exclusão dos aeroportos de Toulouse-Blagnac (-6,0%), Lyon (- 2,9%) e Bolonha (- 4,0%), destacando-se ainda a aceleração da intensidade desses acréscimos, comparativamente a 2024, nos aeroportos de Estugarda (+ 0,6 p.p.), de Aeroporto de Bucareste (+ 9,6 p.p.) e de Budapeste (+ 5,6 p.p.).

Gráfico 2: Variação da intensidade dos aumentos do ICA entre 2023 e 2025 (Painel do Aeroporto do Porto)





10. No que toca ao Aeroporto do Porto, a variação anual do índice do ICA, em 2025, situou-se em + 5,8%, resultado que traduz uma desaceleração de -4,0 p.p., face à intensidade do aumento observado em 2024.

b) Evolução dos índices calculados pela ANAC³

11. Com base na metodologia adotada para esta análise, a variação média da conectividade apurada para os aeroportos deste painel em 2025 situou-se em - 2,91% (- 2,06% em 2024). A variação registada no Aeroporto do Porto fixou-se em + 3,29%, ou seja, + 6,2 pontos percentuais acima da variação média do painel.
12. Na tabela seguinte apresentam-se os resultados da conectividade em 2019 e entre 2023 e 2025, destacando-se que, com exclusão dos aeroportos de Bolonha (BGY) e do Porto (OPO) os restantes aeroportos ainda não recuperaram os níveis de conectividade alcançados em 2019, com exceção dos aeroportos do Porto e de Bolonha, que superaram os níveis alcançados em 2019.

Tabela 1 – Variação dos Índices de Conetividade do Aeroporto

Aeroporto	Média móvel do Índice (5 anos)						Variação face à média do painel (p.p.)	
	2019	2023	2024	2025	Variação (%)		2024	2025
					2024/2023	2025/2024		
BLQ	2789,8	2687,7	2714,5	2733,5	1,00%	0,70%	3,05	3,61
TLS	2955,2	2725,5	2676	2536,8	-1,82%	-5,20%	-9,00	-2,30
VCE	4604,7	4215,6	4140,3	4091,6	-1,79%	-1,18%	-1,79	1,73
LYS	3470,8	3176,2	3112,3	3029,1	-2,01%	-2,67%	-2,01	0,24
CGN	2367,8	2152,5	2076,5	1928,4	-3,53%	-7,13%	-3,53	-4,22
STR	4210,6	3585,9	3355,7	3077,9	-6,42%	-8,28%	-6,42	-5,37
BGY	838,0	986,6	1081,8	1148,2	9,65%	6,14%	9,65	9,04
OTP	3431,8	3238,4	3153,4	3090,9	-2,62%	-1,98%	-2,62	0,93
BUD	3859,8	3681,7	3595,6	3516,6	-2,34%	-2,20%	-2,34	0,71
Média Painel	3169,8	2938,9	2878,5	2794,8	-2,06%	-2,91%	-2,06	0,00
OPO	2569,6	2994,3	3209,5	3315,2	7,19%	3,29%	7,19	6,20

Fonte: ACI, cálculos próprios

³ Média móvel dos últimos cinco anos

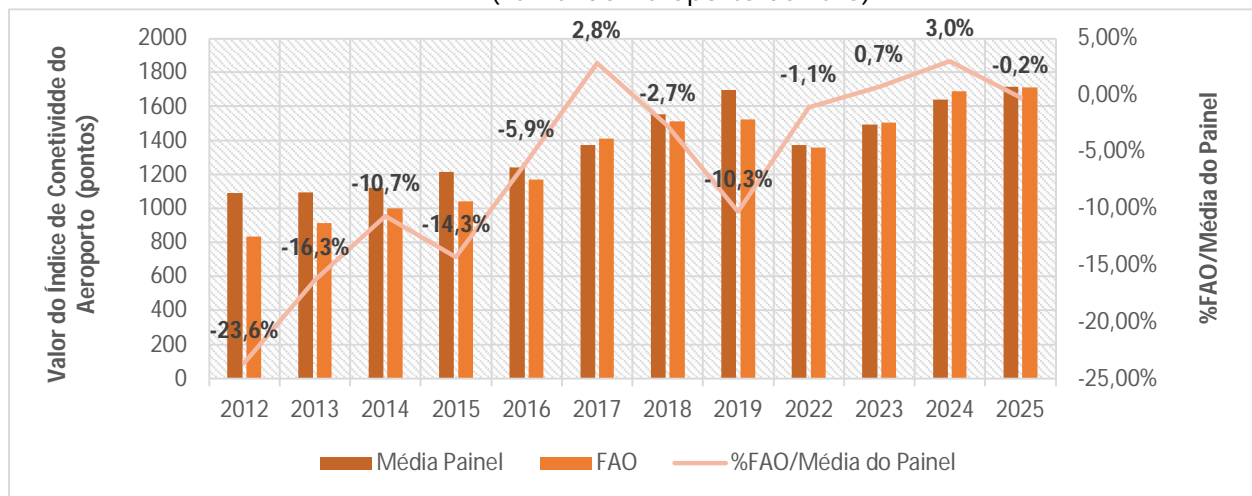
13. Face aos resultados desta análise, conclui-se que, em 2025, a variação da conectividade do Aeroporto do Porto (3,29%) aumentou acima do observado nos aeroportos do painel de comparação (-2,91%), pelo que, com base nos pressupostos assumidos para esta análise se pode concluir que mantém a sua competitividade, face ao conjunto dos aeroportos em comparação.

B. Aeroporto de Faro

a) Evolução dos índices produzidos pelo ACI

14. 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 2025, o ICA relativo ao Aeroporto de Faro fixou-se em 1.712 pontos, - 0,2% abaixo do valor médio apurado para os aeroportos do painel de comparação (1.716 pontos).

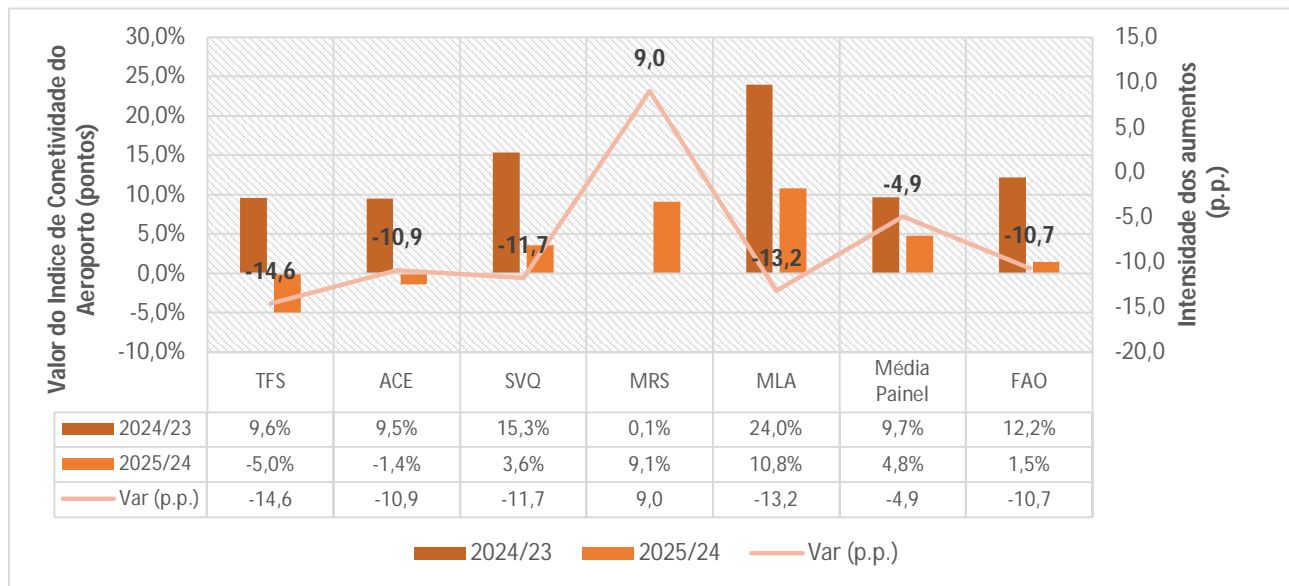
Gráfico 3: Evolução do Índices de Conetividade do Aeroporto (ICA) entre 2007 e 2025 (Painel do Aeroporto de Faro)



15. Destaca-se que os aeroportos de Marselha (MRS) e de Malta (MLA) ainda não recuperaram os níveis de conectividade registados em 2019, apresentando em 2025 índices de 2.924 e 1.843, respetivamente, traduzindo reduções de 157 e 342 pontos, pela mesma ordem. Em contraste, o Aeroporto de Faro registou, tanto em 2024 como em 2025, níveis de conectividade (ICA) superiores aos alcançados em 2019 (1.520 pontos).

16. Contrariamente ao verificado em 2024, ano em que se observaram aumentos generalizados da conectividade (face a 2023) em todos os aeroportos do painel, em 2025 os índices apurados para os aeroportos de Tenerife Sul (TFS) e de Lanzarote (ACE) registaram decréscimos homólogos de 69 e 15 pontos, respetivamente.
17. Como se pode observar no gráfico seguinte, comparativamente a 2024, com exceção do Aeroporto de Marselha (+9,0 p.p.), nos restantes aeroportos verificou-se uma desaceleração do ritmo de crescimento anual. Destaca-se, neste contexto, o Aeroporto de Faro, cuja variação, de +12,2% em 2024 para +1,5% em 2025, reflete o abrandamento em 10,7 pontos percentuais.

Gráfico 4: Variação da intensidade dos aumentos do ICA entre 2024 e 2025 (Painel do Aeroporto do Porto)



b) Evolução dos índices calculados pela ANAC⁴

18. Com base na metodologia adotada nesta análise, em 2025, a variação média anual da conectividade nos aeroportos do painel fixou-se em + 2,1% (3,5% em 2024). No Aeroporto de Faro observou-se uma evolução mais expressiva, com um aumento de + 2,7% relativamente a 2024, o que representa mais 0,55 pontos percentuais acima da variação média registada no painel de comparação.

⁴ Média móvel dos últimos cinco anos

19. Na tabela seguinte apresentam-se os resultados da análise da conetividade em 2019 e no período de 2023 a 2025. Com exceção do verificado no Aeroporto de Marselha (-88,4 pontos) e de Malta (-56,4 pontos), constata-se que nos restantes aeroportos os níveis de conetividade em 2025 superaram os valores registados em 2019.

Tabela 2 – Variação dos Índices de Conetividade do Aeroporto

Aeroporto	Média móvel do Índice (5 anos)						Variação face à média do painel (p.p.)	
	2019	2023	2024	2025	Variação (%)		2024	2025
					2024/2023	2025/2024		
TFS	809,7	1014,6	1116,9	1205,9	10,08%	7,97%	6,54	5,85
ACE	701,7	836,1	911,8	972,1	9,06%	6,61%	5,51	4,49
SVQ	979,6	1108,8	1230,5	1298,6	10,98%	5,53%	7,43	3,41
MRS	2831,7	2765	2756,6	2743,3	-0,30%	-0,48%	-3,85	-2,60
MLA	1751	1760,8	1734,5	1694,6	-1,49%	-2,30%	-5,04	-4,42
Média do Painel	1414,8	1497,0	1550,1	1582,9	3,55%	2,12%	0,00	0,00
FAO	1329,9	1460,4	1515,6	1556,0	3,78%	2,67%	0,24	0,55

Fonte: ACI, cálculos próprios

20. Face aos resultados desta análise, conclui-se que a variação da conetividade do Aeroporto de Faro em 2025 (2,7%) foi mais acentuada do que a verificada no conjunto dos aeroportos em comparação (2,1%). Assim, de acordo com a metodologia adotada, conclui-se que o Aeroporto de Faro mantém a sua competitividade face aos aeroportos deste painel.

III Conclusões

21. Conforme evidenciado na presente análise, observa-se que, em comparação com 2024, a variação da conetividade em 2025 nos aeroportos do Porto (+3,3%) e de Faro (+2,7%) foi superior à variação média registada nos respetivos painéis de comparação, a qual se situou em -2,9% no caso do Aeroporto do Porto e em +2,1% no caso do Aeroporto de Faro.
22. Atendendo a estes resultados, e de acordo com a metodologia adotada na presente análise, conclui-se que, **em 2025, os aeroportos do Porto e de Faro mantêm a sua posição competitiva 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



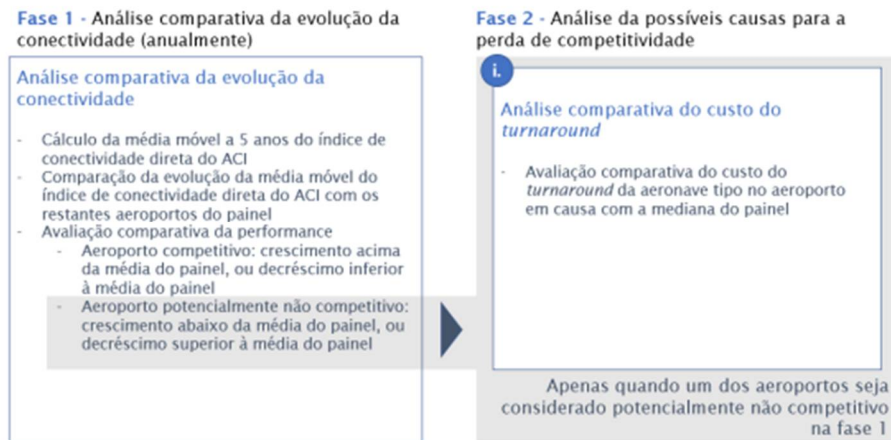
passageiros que procuram os aeroportos do Porto (viagens “city break”) e de Faro (viagens para “sol & praia/golf”). Neste quadro, para o Aeroporto do Porto serão selecionados aeroportos que representam destinos de cidade, enquanto para o Aeroporto de Faro serão selecionados aeroportos de destinos de 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:

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 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

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 Painel do Porto (ACI)

Aeroportos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024	2025
BLQ	2341	2458	2553	2527	2649	2699	2878	3196	2082	2583	2833	2973
TLS	2909	2657	2805	2906	2795	2877	3168	3031	2063	2489	2629	2472
VCE	3583	3630	3696	4274	4567	4621	4813	4749	3223	3673	4244	4570
LYS	3471	3486	3320	3454	3316	3473	3477	3634	2370	2927	3154	3061
CGN	2029	2197	2127	2297	2185	2197	2570	2589	1691	1715	1817	1830
STR	3944	3760	3673	4249	4058	3991	4294	4461	2391	2793	2840	2905
BGY	815	754	730	738	769	836	928	919	1014	1236	1312	1260
OTP	3098	3149	3083	3206	3296	3405	3704	3549	2674	2861	2980	3391
BUD	2972	2956	3121	3398	3533	3809	4175	4385	2862	3178	3378	3780
Média Painel	2796	2783	2790	3005	3019	3101	3334	3390	2263	2606	2799	2916
OPO	1476	1508	1593	1924	2099	2409	3159	3257	2974	3173	3485	3687
%OPO/Média	-47,19%	-45,80%	-42,88%	-35,99%	-30,47%	-22,31%	-5,27%	-3,92%	31,39%	21,75%	24,5%	26,4%

Fonte: ACI, cálculos próprios

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

Aeroportos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024	2025
BLQ	2239,2	2297,2	2392,8	2432	2505,4	2577,1	2661	2789,8	2701	2687,7	2714,5	2733,5
TLS	2669,7	2688,7	2743,3	2787,1	2814,1	2807,8	2909,9	2955,2	2786,6	2725,5	2676,0	2536,8
VCE	3252,5	3365,7	3509,6	3713,9	3949,9	4157,5	4394,1	4604,7	4394,4	4215,6	4140,3	4091,6
LYS	3468,8	3478,6	3458,5	3434,9	3409	3409,6	3407,9	3470,8	3254	3176,2	3112,3	3029,1
CGN	2048	2051,3	2097,6	2136,3	2167,1	2200,8	2275,4	2367,8	2246,6	2152,5	2076,5	1928,4
STR	3912,1	3871,7	3838,7	3914,3	3936,7	3946	4052,9	4210,6	3838,9	3585,9	3355,7	3077,9
BGY	698,8	730	748,5	758,9	761,2	765,5	800,3	838	893,2	986,6	1081,8	1148,2
OTP	2873,2	2964,4	3033,1	3061,5	3166,2	3227,6	3338,5	3431,8	3325,3	3238,4	3153,4	3090,9
BUD	3354,8	3275,3	3212	3194,8	3195,8	3363,2	3607	3859,8	3752,7	3681,7	3595,6	3516,6
Média Painel	2724,1	2747	2781,6	2826	2878,4	2939,4	3049,7	3169,8	3021,4	2938,9	2878,5	2794,8
OPO	1377,8	1410	1480,2	1595,2	1720,1	1906,7	2236,7	2569,6	2779,5	2994,3	3209,5	3315,2
%OPO/Média	-49,42%	-48,67%	-46,79%	-43,55%	-40,24%	-35,13%	-26,66%	-18,94%	-8,00%	1,89%	11,50%	20%

Fonte: ACI, cálculos próprios

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

Aeroportos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024	2025
BLQ	1,51%	2,59%	4,16%	1,64%	3,02%	2,86%	3,26%	4,84%	40,56%	-0,49%	1,00%	0,70%
TLS	3,81%	0,71%	2,03%	1,60%	0,97%	-0,23%	3,64%	1,55%	39,73%	-2,19%	-1,82%	-5,20%
VCE	3,46%	3,48%	4,27%	5,82%	6,35%	5,25%	5,69%	4,79%	45,30%	-4,07%	-1,79%	-1,18%
LYS	0,72%	0,28%	-0,58%	-0,68%	-0,75%	0,02%	-0,05%	1,85%	38,18%	-2,39%	-2,01%	-2,67%
CGN	-3,96%	0,16%	2,26%	1,84%	1,44%	1,56%	3,39%	4,06%	39,71%	-4,19%	-3,53%	-7,13%
STR	0,05%	-1,03%	-0,85%	1,97%	0,57%	0,24%	2,71%	3,89%	41,40%	-6,59%	-6,42%	-8,28%
BGY	9,67%	4,48%	2,53%	1,39%	0,30%	0,56%	4,55%	4,71%	35,09%	10,46%	9,65%	6,13%
OTP	3,87%	3,18%	2,32%	0,94%	3,42%	1,94%	3,44%	2,79%	31,94%	-2,61%	-2,62%	-1,98%
BUD	-2,17%	-2,37%	-1,93%	-0,54%	0,03%	5,24%	7,25%	7,01%	36,28%	-1,89%	-2,34%	-2,20%
OPO	3,10%	2,33%	4,98%	7,77%	7,83%	10,85%	17,31%	14,88%	39,01%	7,73%	7,19%	3,29%

Fonte: ACI, cálculos próprios

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

Aeroportos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024	2025
TFS	571,4	550,2	607,8	625	694,7	850,3	849,1	1029,6	1100,7	1243	1362	1294
ACE	485,6	444	469	590,3	631	714,5	776,6	796,3	895,3	998	1093	1078
SVQ	777	712,1	733,1	829,9	798,4	783,3	1101,6	1384,7	1067,1	1207	1392	1442
MRS	2807,6	2847,9	2714,2	2710,6	2654,5	2721,7	2990,7	3081,1	2353,3	2678	2680	2924
MLA	805,1	906,2	1083,2	1311,6	1421,5	1794,4	2042,4	2185	1441	1341	1663	1843
Média Painei	1089,3	1092,1	1121,4	1213,5	1240	1372,9	1552,1	1695,4	1371,5	1493,4	1638	1716,2
FAO	832,4	914,4	1001,2	1039,9	1167,4	1411,1	1509,9	1520,9	1356,3	1504	1687	1712
%FAO/Média do Painei	-23,6%	-16,3%	-10,7%	-14,3%	-5,9%	2,8%	-2,7%	-10,3%	-1,1%	0,7%	3,0%	-0,2%

Fonte: ACI, cálculos próprios

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

Aeroportos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024	2025
TFS	534	543	571	589	610	666	725	810	905	1015	1117	1206
ACE	476	473	483	503	524	570	636	702	763	836	912	972
SVQ	817	774	768	775	770	771	849	980	1027	1109	1230	1299
MRS	2522	2636	2716	2727	2747	2730	2758	2832	2760	2765	2757	2743
MLA	767	820	891	986	1106	1303	1531	1751	1777	1761	1734	1695
Média Painei	1023	1049	1086	1116	1151	1208	1300	1415	1446	1497	1550	1583
FAO	760	801	866	922	991	1107	1226	1330	1393	1460	1516	1556
%FAO/Média	-25,70%	-23,60%	-20,20%	-17,40%	-13,90%	-8,40%	-5,70%	-6,00%	-3,70%	-2,40%	-2,22%	-1,70%

Fonte: ACI, cálculos próprios

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

Aeroportos	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024	2025
TFS	3,00%	1,64%	5,19%	3,20%	3,46%	9,15%	8,98%	11,63%	39,68%	12,12%	10,08%	7,97%
ACE	1,68%	-0,58%	2,25%	4,01%	4,21%	8,74%	11,67%	10,29%	31,93%	9,62%	9,06%	6,61%
SVQ	-1,55%	-5,26%	-0,68%	0,85%	-0,61%	0,16%	10,10%	15,35%	37,58%	7,96%	10,98%	5,53%
MRS	3,56%	4,52%	3,04%	0,40%	0,74%	-0,63%	1,05%	2,66%	38,71%	0,17%	-0,30%	-0,48%
MLA	5,96%	6,92%	8,69%	10,62%	12,16%	17,90%	17,44%	14,40%	31,47%	-0,91%	-1,49%	-2,30%
Média Painel	2,53%	1,45%	3,70%	3,82%	3,99%	7,07%	9,85%	10,87%	35,87%	5,79%	3,55%	2,12%
FAO	5,59%	5,44%	8,10%	6,46%	7,47%	11,68%	10,76%	8,48%	34,91%	4,83%	3,78%	2,67%

Fonte: ACI, cálculos próprios