



A Evolução do Transporte Aéreo  
no Aeroporto do Funchal  
[2000 – 2010]



## Ficha Técnica

### **TÍTULO**

Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.  
A Evolução do Transporte Aéreo no Aeroporto do Funchal  
[2000-2010]

### **EDIÇÃO**

INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.  
Rua B – Edifícios 4 e Santa Cruz  
Aeroporto de Lisboa – 1749-034 Lisboa  
Telef.: +351 218 423 500 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: [geral@inac.pt](mailto:geral@inac.pt)  
[www.inac.pt](http://www.inac.pt)

### **ISBN**

978-989-8489-03-6

### **COORDENAÇÃO TÉCNICA**

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

### **DESIGN E PAGINAÇÃO**

Departamento de Comunicação

**DATA:** Dezembro 2011

## ÍNDICE

1. Introdução .....	4
2. Notas e Métodos .....	5
3. Evolução do tráfego de passageiros total de 2000 a 2010 .....	6
3.1. Caracterização global do tráfego.....	6
3.2. Principais rotas operadas entre 2000 a 2010 .....	8
3.3. Principais operadoras de 2000 a 2010 .....	10
4. Evolução do tráfego na rota Funchal/Lisboa/Funchal entre 2000 e 2010 .....	12
4.1. Enquadramento.....	12
4.2. Evolução do Tráfego .....	13
5. Conclusão .....	14
Gráficos.....	15
Anexo I.....	15
Gráfico A.1. – Número de Passageiros do Aeroporto do Funchal por Origem/Destino: Tráfego Regular Doméstico e Internacional .....	15
Gráfico A.2. – Número de Passageiros do Aeroporto do Funchal por Origem/Destino: Tráfego Não Regular Doméstico e Internacional .....	15
Gráfico A.3. – Evolução do Número de Passageiros na rota Funchal/Lisboa/Funchal por operadora. 16	
Gráfico A.4. – Evolução do Número de Passageiros na rota Funchal/Porto/Funchal por operadora ..	16
Gráfico A.5. – Evolução do Número de Passageiros na rota Funchal/Porto Santo/Funchal por operadora .....	17
Gráfico A.6. – Sazonalidade do Aeroporto do Funchal.....	17
Gráfico A. 7. – Taxa de crescimento do número de movimentos na rota Funchal/Lisboa/Funchal face à média do período.....	18
Gráfico A.8. – Taxa de Crescimento do número de passageiros transportados na rota Funchal/Lisboa/Funchal face à média do período .....	18
Gráfico A.9. – Evolução da Taxa de Ocupação das operações regulares da TAP Portugal na rota Funchal/Lisboa/Funchal .....	19
Gráfico A.10. – Evolução da Taxa de Ocupação das operações regulares da SATA Internacional na rota Funchal/Lisboa/Funchal .....	19
Gráfico A.11. – Evolução da Taxa de Ocupação das operações das transportadoras nacionais e <i>Low Cost</i> na rota Funchal/Lisboa/Funchal.....	20

## 1. INTRODUÇÃO

O INAC, I.P. tem vindo a publicar, no âmbito das suas competências, diversos estudos de observação e caracterização dos mercados e de análise económica do sector da aviação civil. Em 2010, foi iniciada uma colectânea de 4 publicações com o objectivo de analisar a evolução do transporte aéreo nos 4 principais aeroportos nacionais (Lisboa, Porto, Faro e Funchal).

Esta é, assim, a última publicação desta série e está organizada em duas partes: a primeira, com a análise às principais tendências da evolução do tráfego de 2000 a 2010, com destaque para as principais rotas e operadoras no período, e a segunda, de análise mais detalhada, à rota entre o Funchal e Lisboa, com particular atenção aos efeitos da liberalização dessa rota em 2008.

O aeroporto do Funchal é uma infra-estrutura de enorme relevância para a ilha da Madeira, que serve, essencialmente, duas vertentes: a vertente da coesão territorial, através do transporte rápido de pessoas e bens entre a ilha e o Continente, e a vertente económica, servindo o sector turístico da região através das ligações aéreas com algumas das principais cidades europeias.

As principais conclusões da análise efectuada resumem-se nos pontos seguintes:

1. O tráfego de passageiros do aeroporto do Funchal cresceu a uma média anual de 2%. Em 2008, atingiu-se um máximo de 2,43 milhões de passageiros transportados, por contraposição com o mínimo de 2 milhões registados em 2000.
2. Entre 2000 e 2010, o peso das ligações domésticas, bem como do segmento não regular, diminuíram. Em 2010, as ligações domésticas representavam 64% do total de tráfego face aos 76% registados em 2000.
3. A quota de passageiros das 15 maiores rotas manteve-se relativamente estável entre 2000 e 2010, ao nível dos 80%, tal como as três principais rotas – Lisboa, Londres e Porto – responsáveis, em 2010, por aproximadamente 59% do total de passageiros transportados.
4. Os principais mercados internacionais – Reino Unido e Alemanha – cresceram em número de passageiros, respectivamente, 47 e 27 pontos. Contudo, a principal ligação internacional – Londres – perdeu quota de mercado, perante o acréscimo do peso relativo das ligações a Amesterdão, Paris, Helsínquia e Dusseldorf, já operadas em 2000.
5. A posição dominante da TAP Portugal enfraqueceu com o início das operações de outras operadoras nacionais e, especialmente, com a liberalização da rota Funchal/Lisboa/Funchal. A quota de passageiros da TAP Portugal caiu de 78% em 2000 para 44% em 2010 e a Easyjet passou a ser a segunda maior operadora, reunindo uma quota de aproximadamente 20%.
6. A rota Funchal/Lisboa/Funchal cresceu entre 2000 e 2010 a uma taxa anual média de 1,3%, tendo atingido um máximo histórico de 906 mil passageiros em 2009.
7. O acréscimo da oferta de serviços nesta rota, com o respectivo acompanhamento da procura, permitiu um crescimento de 10% do coeficiente de ocupação, para cerca de 70%. A operadora Easyjet foi a transportadora que apresentou taxas de ocupação mais elevadas, cerca de 82%, quer em 2009, quer em 2010, face aos 64% da TAP Portugal e aos 72% da SATA Internacional, verificados em 2010.

## 2. NOTAS E MÉTODOS

Para a análise da evolução do tráfego, foram utilizadas duas bases de dados correspondentes aos seguintes períodos: 2000 a 2010 e 2005 a 2011. A primeira foi fornecida pela ANA - Aeroportos de Portugal S.A., e a segunda é a base de dados de tráfego do INAC, I.P..

A utilização de duas bases de dados prende-se com as limitações de cada uma. Na primeira base de dados não estão disponíveis valores mensais, apenas anuais, enquanto na segunda base não estão disponíveis valores anteriores a 2005. Por este motivo, na informação apresentada no capítulo 3, relativa ao período de 2000 a 2010, foi utilizada a base de dados da ANA - Aeroportos de Portugal S.A. enquanto que, no capítulo 4, relativo à rota Funchal-Lisboa, foi utilizada a base de dados de 2005 a 2011, do INAC, I.P..

Foram contabilizados todos os passageiros pagantes, embarcados e desembarcados no Aeroporto do Funchal, excluindo, desta forma, os passageiros isentos e os passageiros em trânsito. Não foram, ainda, considerados os passageiros em trânsito, por não terem como origem ou destino o aeroporto objeto de análise. No entanto, por traduzirem tráfego potencialmente interessante, serão objecto de análise em próximos estudos.

### 3. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS TOTAL DE 2000 A 2010

#### 3.1. Caracterização global do tráfego

O tráfego de passageiros no aeroporto do Funchal, após o forte crescimento registado em 2001 (aproximadamente 10%), manteve taxas anuais de crescimento próximas dos 2% no período de 2002 a 2008. Nos dois últimos anos observados, 2009 e 2010, o tráfego decresceu 4,2% e 4,8%, respectivamente. Na série observada, o máximo histórico verificou-se em 2008, com 2,43 milhões de passageiros, e o mínimo em 2010, com o valor mais baixo registado desde 2001, cerca de 2,22 milhões de passageiros anuais.

Relativamente à evolução do tráfego por tipo, observou-se um aumento do tráfego regular até 2009 e uma redução do tráfego não regular ao longo de todo o período, à excepção de 2007. Conforme se pode observar pelo gráfico 1, o rácio entre o tráfego regular e o não regular também se alterou, com o primeiro a ganhar maior preponderância sobre o segundo.

Relativamente à evolução do tráfego por origem/destino, o tráfego doméstico manteve-se sempre dentro da margem de 1 a 1,2 milhões de passageiros, enquanto o tráfego internacional registou, até 2008, uma tendência de crescimento, invertendo-se esta tendência em 2009 e 2010.

O ano de 2009 foi particularmente negativo para toda a aviação civil internacional em resultado da crise económica que teve início no último trimestre de 2008. Já em 2010, apesar dos principais aeroportos nacionais terem apresentado crescimento no volume de tráfego, a ilha da Madeira, e a cidade do Funchal em particular, não acompanharam esta tendência, em virtude do forte temporal que se abateu sobre a região em Fevereiro, e cujas consequências se repercutiram durante o ano. A perda de passageiros em dois anos consecutivos deverá ser considerada como atípica, uma vez que não reflecte a tendência de ligeiro crescimento dos anos anteriores.

**GRÁFICO 1 – Número de Passageiros do Aeroporto do Funchal por Tipo de Tráfego \_ 2000 a 2010**

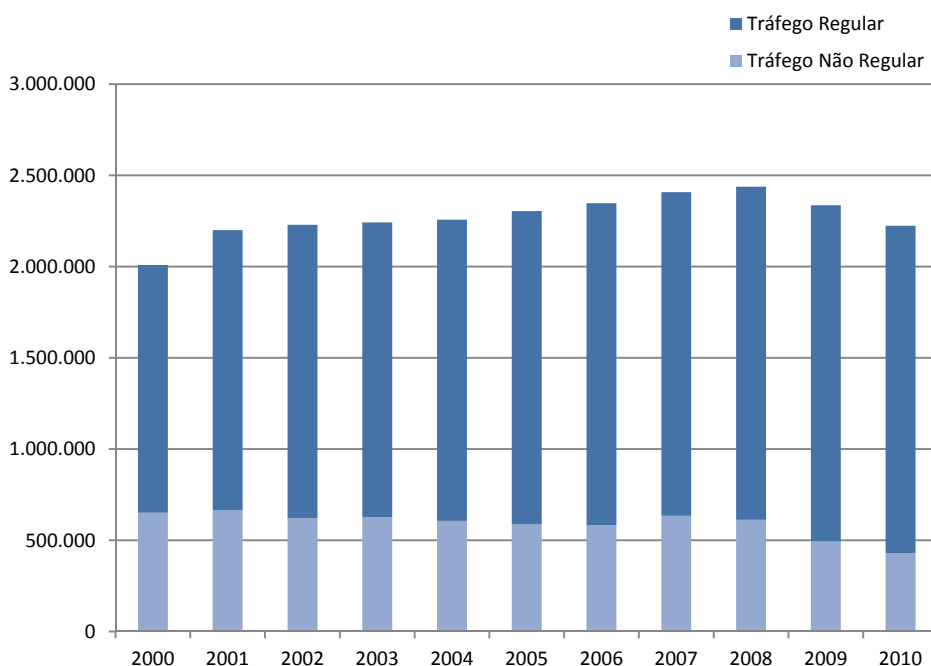
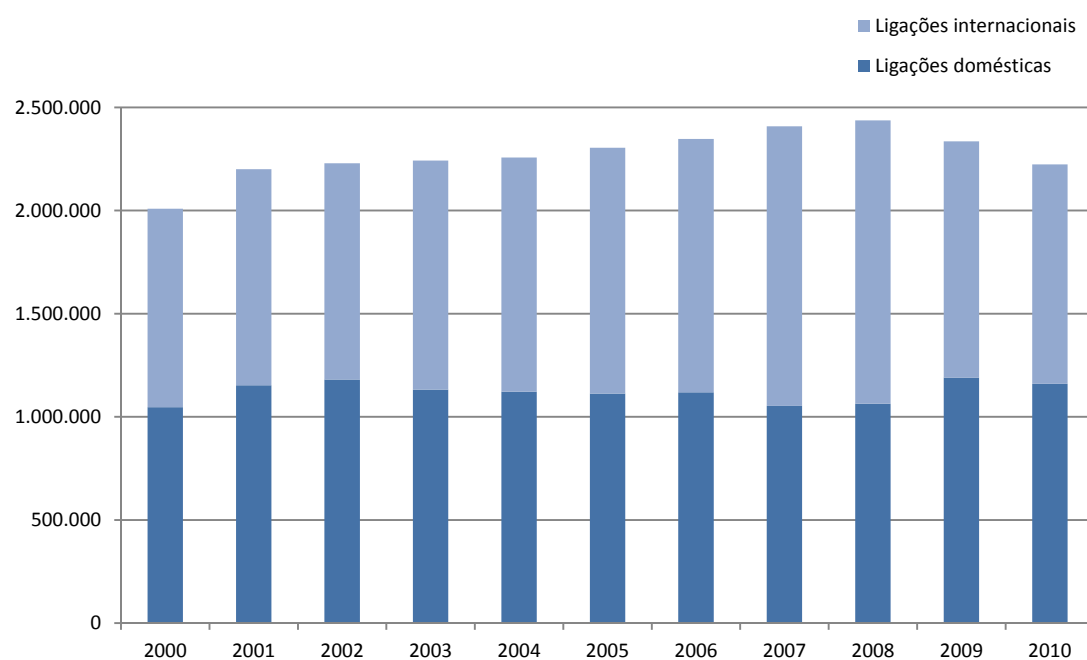


GRÁFICO 2 – Número de Passageiros do Aeroporto do Funchal por Origem/Destino \_ 2000 a 2010



### 3.2. Principais rotas operadas entre 2000 e 2010<sup>1</sup>

Os quadros 1 e 2 apresentam a quota de passageiros, sobre o tráfego total, das 15 maiores rotas em 2000 e em 2010, respectivamente. Em ambos os quadros é feita a comparação entre os anos de 2000, 2008 e 2010, de modo a observar as principais alterações ocorridas ao longo do período. O ano de 2008 é particularmente relevante nesta análise, uma vez que permite a comparação entre o período de crescimento 2000-2008 e os anos de perda de tráfego 2009-2010.

Nas rotas domésticas, observa-se um crescimento da representatividade das ligações com Lisboa e Porto e um decréscimo nas ligações com o Porto Santo. Na rota Funchal/Lisboa/Funchal, a quota de passageiros diminuiu até 2008, mas aumentou, substancialmente, em 2009 com a entrada da *low cost* Easyjet. Como os anos de 2009 e 2010 foram anos de decréscimo do número total de passageiros transportados no aeroporto do Funchal o aumento, em 17% do tráfego nas ligações a Lisboa, em 2009, contribuiu, decisivamente, para o aumento da quota de passageiros desta rota. Já em 2010, apesar da redução em 4% do número de passageiros transportados, a representatividade desta rota no tráfego total do aeroporto do Funchal manteve-se elevada.

Na rota Funchal/Porto/Funchal, os anos de 2008 e 2010 foram particularmente positivos. Em 2008 por via do crescimento, em 16%, do número de passageiros transportados pela TAP Portugal e, em 2010, com a entrada da Transavia France, o tráfego total nesta rota aumentou aproximadamente 7%.

Historicamente as ligações do Funchal ao Porto Santo têm sido operadas maioritariamente por voos regulares da TAP Portugal. Esta rota vinha registando quebras significativas desde 2002, situação que se agravou quando, em 2006, a TAP Portugal praticamente deixou de operar, e, em 2007, a ATA Aerocondor (que substituiu a TAP naquele segmento), cancelou as operações. O ano de 2010 foi particularmente negativo, com uma quebra de 20% face a 2009, pelo que a quota de passageiros seguiu a mesma tendência.

Quanto ao segmento internacional, destacam-se os mercados do Reino Unido e da Alemanha. Entre 2000 e 2008, a quota de passageiros nas rotas para o Reino Unido aumentou de 17% para 23%, mas a quebra de passageiros registada em 2009, e que se manteve em 2010, fixou a quota em 18%. A principal rota para o Reino Unido – Londres – acompanhou esta evolução.

O tráfego nas rotas para a Alemanha não cresceu tanto como o do Reino Unido, mas também não registou uma queda acentuada. Ao contrário das rotas para o Reino Unido que, no ano 2000, eram maioritariamente operadas por voos não regulares, e passaram, gradualmente, a ser operadas por voos regulares, o tráfego para a Alemanha já era, em 2000, maioritariamente regular e manteve-se, até 2010, com o mesmo tipo de operação.

Pode concluir-se, assim, que as rotas para o mercado alemão estão consolidadas há mais tempo e, por isso, se mantêm mais estáveis, por contraposição com o mercado inglês, mais volátil e, conseqüentemente, com maior tendência para crescer nos períodos mais favoráveis e quebrar nos períodos de maior adversidade.

Por último, destacam-se também as ligações a Helsínquia, Paris e Amesterdão, com um volume de tráfego anual entre os 40 e os 50 mil passageiros, valor correspondente a 2% da quota de passageiros.

---

<sup>1</sup> As rotas apresentadas não incluem escalas, sendo os passageiros desembarcados registados em função do seu ponto de origem, e os embarcados em função do destino final.



A Evolução do Transporte Aéreo do Aeroporto do Funchal  
[2000-2010]

QUADRO 1 – Quota de Passageiros			
15 maiores rotas em 2000			
	2000	2008	2010
Lisbon	<b>37,83%</b>	31,59%	39,01%
London	<b>9,27%</b>	13,09%	10,21%
Porto	<b>7,31%</b>	8,58%	9,85%
Porto Santo	<b>6,09%</b>	2,64%	2,21%
Manchester	<b>3,87%</b>	3,28%	2,67%
Helsinki	<b>2,48%</b>	2,08%	1,77%
Munich	<b>2,20%</b>	1,91%	1,54%
Amsterdam	<b>2,16%</b>	1,77%	1,99%
Paris	<b>2,06%</b>	1,60%	1,88%
Dusseldorf	<b>2,05%</b>	1,61%	1,69%
Frankfurt	<b>1,68%</b>	1,36%	1,36%
Stuttgart	<b>1,53%</b>	1,20%	0,99%
Stockholm	<b>1,48%</b>	0,84%	0,63%
Brussels	<b>1,46%</b>	1,53%	1,18%
Birmingham	<b>1,45%</b>	0,95%	0,94%
<b>TOTAL</b>	<b>82,92%</b>	<b>74,04%</b>	<b>77,92%</b>

QUADRO 2 – Quota de Passageiros			
15 maiores rotas em 2010			
	2000	2008	2010
Lisbon	37,83%	31,59%	<b>39,01%</b>
London	9,27%	13,09%	<b>10,21%</b>
Porto	7,31%	8,58%	<b>9,85%</b>
Manchester	3,87%	3,28%	<b>2,67%</b>
Porto Santo	6,09%	2,64%	<b>2,21%</b>
Amsterdam	2,16%	1,77%	<b>1,99%</b>
Paris	2,06%	1,60%	<b>1,88%</b>
Helsinki	2,48%	2,08%	<b>1,77%</b>
Bristol	0,40%	2,32%	<b>1,72%</b>
Dusseldorf	2,05%	1,61%	<b>1,69%</b>
Munich	2,20%	1,91%	<b>1,54%</b>
Nuremberg	1,06%	2,09%	<b>1,49%</b>
Copenhagen	1,22%	0,99%	<b>1,43%</b>
Caracas	0,01%	1,09%	<b>1,36%</b>
Frankfurt	1,68%	1,36%	<b>1,36%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>79,69%</b>	<b>76,00%</b>	<b>80,17%</b>

### 3.3. Principais Operadoras de 2000 a 2010

Os quadros 3 a 6 apresentam a quota de passageiros, em 2000 e em 2010, das 5 maiores operadoras, por tráfego regular e não regular. Em ambos os quadros é feita a comparação entre os anos de 2000, 2008 e 2010, através da qual se podem observar as principais alterações ocorridas ao longo do período. Mais uma vez se sublinha a importância do ano de 2008, uma vez que permite a comparação entre o período de crescimento 2000-2008 e os anos de perda de tráfego 2009-2010.

Quanto ao tráfego regular, apenas a TAP Portugal e a Condor Flugdienst mantiveram operações entre 2000 e 2010. Durante este período, a TAP Portugal assegurou as ligações do Funchal a Lisboa e ao Porto, transportando, em 2010, respectivamente, 64% e 23% do total de passageiros destas rotas. A companhia nacional de bandeira reforçou ainda a sua quota de passageiros nas ligações a Londres, de 2%, no ano 2000, para 9%, em 2010. Em contrapartida, praticamente deixou de operar a rota Funchal/Porto Santo/Funchal, conforme referido no capítulo anterior, tendo reduzido substancialmente a sua operação para destinos e rotas como Paris, Madrid, Barcelona, Amesterdão e Frankfurt, em 2007 e 2008.

Já as operações realizadas pela Condor Flugdienst, para as cidades alemãs de Munique, Frankfurt, Dusseldorf, Estugarda e Hamburgo, revelaram-se estáveis. A Luftransport foi a principal concorrente da Condor no ano 2000, mas perdeu passageiros gradualmente, até cancelar as operações em 2007. A Air Berlin registou um crescimento significativo no mercado alemão, desde 2001, atingindo 67 mil passageiros, em 2006, 120 mil, em 2007, e um máximo de 150 mil passageiros, em 2008.

A SATA Internacional, que operava a rota Funchal/Ponta Delgada/Funchal, manteve no período em análise uma média anual de 18 mil passageiros transportados. Em 2010, a transportadora reforçou as suas operações naquela rota, atingindo cerca de 167 mil passageiros. Além das rotas nacionais, a empresa iniciou, em 2007, voos regulares para Paris, transportando cerca de 9 mil passageiros anuais. Esta estratégia de reforço da rede na Europa prosseguiu, em 2010, com o início de operações para 8 cidades europeias (Dublin, Copenhaga e Estocolmo atingiram uma média de 10 mil passageiros/ano).

A Easyjet iniciou a sua actividade no aeroporto do Funchal em 2007, com ligações a Londres e a Bristol, transportando, anualmente, naquelas rotas, respectivamente, 14 e 6 mil passageiros. Em 2008, a operadora transportou cerca de 149 mil passageiros nas rotas Funchal/Gatwick/Funchal e Funchal/Stanstead/Funchal, 39 mil na ligação a Bristol e 30 mil na ligação a Lisboa. A quebra de tráfego em 2009 e 2010 afectou em cerca de 30% as rotas para Londres, tendo sido parcialmente recuperado em 2010 (+7%). No entanto, foi principalmente nas ligações a Lisboa que a Easyjet mais cresceu (182 mil passageiros em 2009 e 195 mil em 2010).

Quanto ao tráfego não regular, destacam-se a SATA Internacional e a Thomsonfly, pela relevância que adquiriram neste segmento. Também a First Choice Airways é merecedora de destaque, dado que foi a principal operadora no mercado inglês entre 2004 a 2007. Note-se que as operadoras de tráfego não regular são tipicamente mais instáveis que as operadoras de tráfego regular, devido ao carácter temporário ou sazonal da própria actividade.

A SATA Internacional transportou, em 2000, um total de 113 mil passageiros nas 36 rotas operadas, das quais se destacam Paris, Lisboa, Oslo, Jersey e Newcastle. Já em 2010, apenas 23 mil passageiros foram transportados, dos quais 10 mil na rota de Jersey.

## A Evolução do Transporte Aéreo do Aeroporto do Funchal [2000-2010]

A Thomsonfly iniciou a atividade em 2006, transportando 38 mil passageiros nas ligações a Londres e a Manchester. Em 2008, transportou cerca de 105 mil passageiros e iniciou operações para mais seis cidades no Reino Unido. Em 2009 continuou a crescer, transportando cerca de 150 mil passageiros em 11 rotas operadas, embora em 2010 estes números tenham decrescido para cerca 132 mil passageiros e 9 rotas operadas. Apesar da perda, a Thomsonfly destaca-se também de forma clara das restantes operadoras no segmento de tráfego não regular.

### TRÁFEGO REGULAR

QUADRO 3 – Quota de Passageiros			
5 maiores operadoras em 2000			
	2000	2008	2010
TAP	78,14%	50,29%	43,60%
Luftransport Unternehmen	6,18%	-	-
Condor Flugdienst	5,68%	3,70%	3,14%
GB Airways	2,75%	1,32%	-
Transavia Holland	2,48%	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>95,23%</b>	<b>55,31%</b>	<b>46,74%</b>

QUADRO 4 – Quota de Passageiros			
5 maiores operadoras em 2010			
	2000	2008	2010
TAP	78,14%	50,29%	43,60%
EasyJet	-	11,93%	19,25%
SATA Internacional	1,23%	9,85%	13,44%
Air Berlin	0,36%	8,52%	7,77%
Condor Flugdienst	5,68%	3,70%	3,14%
<b>TOTAL</b>	<b>85,41%</b>	<b>93,10%</b>	<b>96,50%</b>

### TRÁFEGO NÃO REGULAR

QUADRO 5 – Quota de Passageiros			
5 maiores operadoras em 2000			
	2000	2008	2010
SATA Internacional	8,31%	2,59%	1,31%
Air 2000	4,17%	-	-
JMC Airlines	6,64%	-	-
Monarch Airlines	3,55%	-	-
Premiair	3,04%	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>27,71%</b>	<b>2,59%</b>	<b>1,31%</b>

QUADRO 6 – Quota de Passageiros			
5 maiores operadoras em 2010			
	2000	2008	2010
ThomsonFly Limited	-	5,75%	7,35%
Transavia Holland	0,72%	2,29%	1,77%
Thomas Cook Airlines UK	-	2,42%	1,63%
SATA Internacional	8,31%	2,59%	1,31%
Thomas Cook Scandinavia	-	1,53%	1,30%
<b>TOTAL</b>	<b>9,03%</b>	<b>14,59%</b>	<b>13,36%</b>

#### 4. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO NA ROTA FUNCHAL/LISBOA/FUNCHAL ENTRE 2000 E 2010

##### 4.1. Enquadramento

No período em análise, a rota Funchal/Lisboa/Funchal foi operada sob dois enquadramentos económico-jurídicos distintos: até 2008 sujeita à imposição de obrigações modificadas de serviço público para serviços aéreos regulares, de 2008 a 2010 em contexto de mercado liberalizado. As operações não regulares representaram menos de 1% do total de movimentos anuais efectuados no período em análise, mesmo após a liberalização verificada.

Em 2000, e exceptuando os serviços não regulares com carácter extraordinário operados fora do âmbito das obrigações de serviço público impostas, aprovados por justificada necessidade de resposta a um aumento pontual da procura, esta rota era operada exclusivamente pela TAP Portugal.

Em Abril de 2001, a Air Luxor entrou no mercado, reunindo uma quota de mercado de 8% em número de passageiros transportados. Em 2002, a resposta da TAP Portugal às obrigações de serviço público impostas à rota Funchal/Lisboa/Funchal foi efectuada em regime de *code-share* com a SATA Internacional, e a quota de mercado da Air Luxor subiu para cerca de 22%.

Até 2004, foi esta a composição do mercado da principal rota do aeroporto do Funchal, reunindo as transportadoras TAP Portugal e SATA Internacional aproximadamente 80% do tráfego total.

Em Setembro de 2005, a Portugália Airlines iniciou operações nesta rota doméstica e, em 2007, a Agroar iniciou também serviços aéreos regulares de carga e correio.

Em 2008, a rota Funchal/Lisboa/Funchal deixou de estar sujeita à imposição de obrigações de serviço público, a Portugália Airlines terminou as suas operações e, em Outubro, entrou a *low cost* - Easyjet Airlines. Em 2009, a quota de mercado desta transportadora de baixo custo atingiu os 20%.

Em 2010, TAP Portugal, SATA Internacional e Easyjet partilharam o mercado desta rota, com quotas de passageiros transportados de, respectivamente, 58%, 23% e 19%.

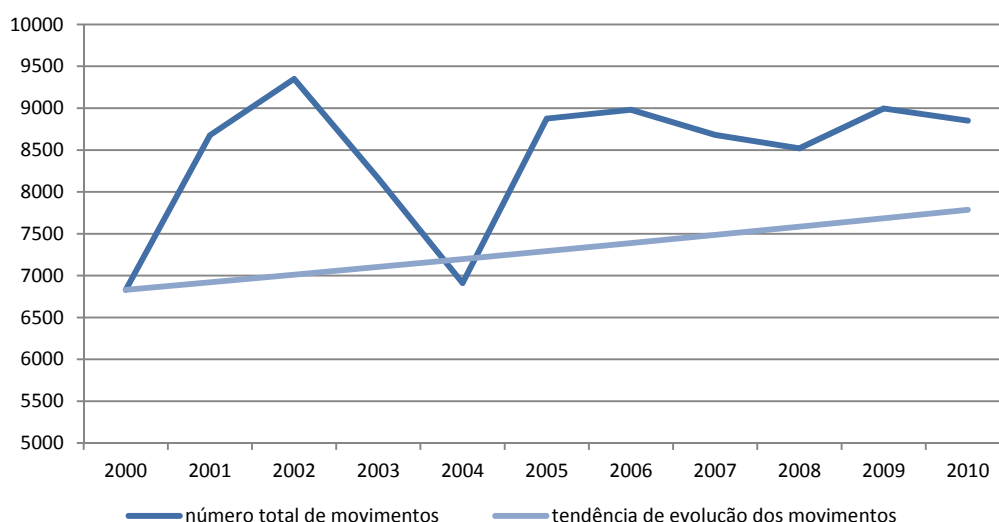
#### 4.2. Evolução do tráfego

Após um forte crescimento do tráfego registado em 2001 na rota Funchal/Lisboa/Funchal (aproximadamente 12%), fruto da entrada de uma nova operadora – Air Luxor – registaram-se variações homólogas de tráfego anuais negativas, com excepção para os anos de 2004, 2005 e 2009 (gráfico 4). Na série observada, a rota atingiu o máximo histórico de 906 mil passageiros em 2009, ano em que as operações da *low cost* Easyjet começaram a produzir efeitos.

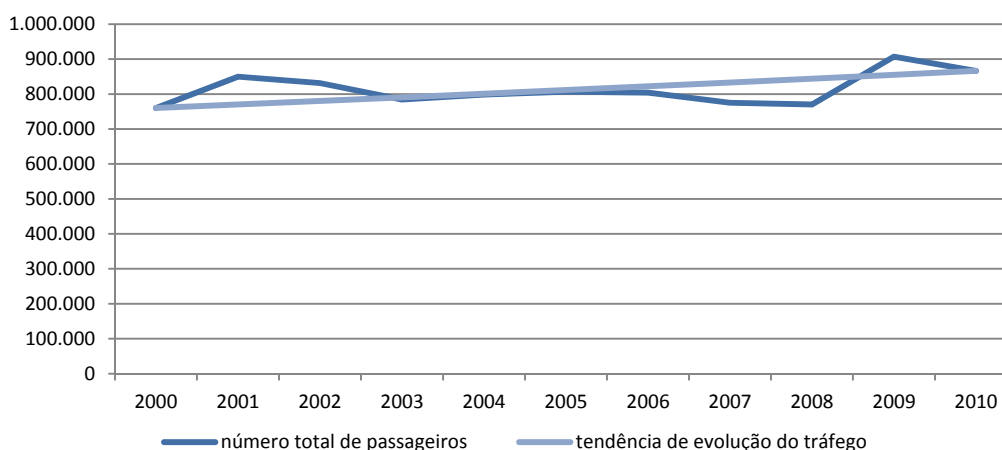
Ao nível da oferta de serviços, as variações homólogas positivas são coincidentes com a entrada de novos operadores na rota Funchal/Lisboa/Funchal, concretamente da Air Luxor em 2001, da SATA Internacional em 2002, da Portugália Airlines em 2005 e da Easyjet em 2009. Considerando as estatísticas disponíveis para a oferta de lugares, os coeficientes de ocupação oscilaram entre os 61% de 2005 e os 70% de 2009.

A operadora Easyjet foi a que apresentou taxas de ocupação mais elevadas, cerca de 82%, quer em 2009 quer em 2010, face aos 64% da TAP Portugal e aos 72% da SATA Internacional, atingidos em 2010.

**GRÁFICO 3 – Evolução do Número de Movimentos na rota Funchal/Lisboa/Funchal \_ 2000 a 2010**



**GRÁFICO 4 – Evolução do Número de Passageiros transportados na rota Funchal/Lisboa/Funchal \_ 2000 a 2010**



## 5. CONCLUSÃO

No aeroporto do Funchal a evolução do tráfego aéreo, no período compreendido entre 2000 e 2010, seguiu duas tendências perfeitamente identificadas e justificadas. A primeira, entre 2002 e 2008, caracterizada por um crescimento do tráfego de passageiros a uma taxa anual média próxima dos 2%, a segunda, por uma quebra acentuada do tráfego nos anos de 2008 e 2009.

Para estes decréscimos contribuíram não só os efeitos da crise económica que se agravou no ano de 2009, com impactos na economia nacional e, conseqüentemente, no sector do transporte aéreo, mas também os resultantes do forte temporal que fustigou a ilha da Madeira em Fevereiro de 2010.

Relativamente à principal ligação do aeroporto do Funchal – a Lisboa – a taxa média anual de crescimento entre 2000 e 2010, de 1,3%, não reflecte, porém, os comportamentos do tráfego verificados nos dois contextos em que esta rota foi operada. A partir de 2001, a TAP Portugal deixou de ser a única operadora a realizar voos entre Lisboa e Funchal, em resposta às obrigações de serviço público impostas, facto este que proporcionou a primeira explosão de passageiros transportados, em 2001, com a entrada da Air Luxor.

A segunda explosão de tráfego na rota Funchal/Lisboa/Funchal ocorreu em 2009, ano em que se revelaram os efeitos da liberalização ocorrida em 2008, com o fim da imposição de obrigações modificadas de serviço público, a que se seguiu a entrada da transportadora de baixo custo Easyjet.

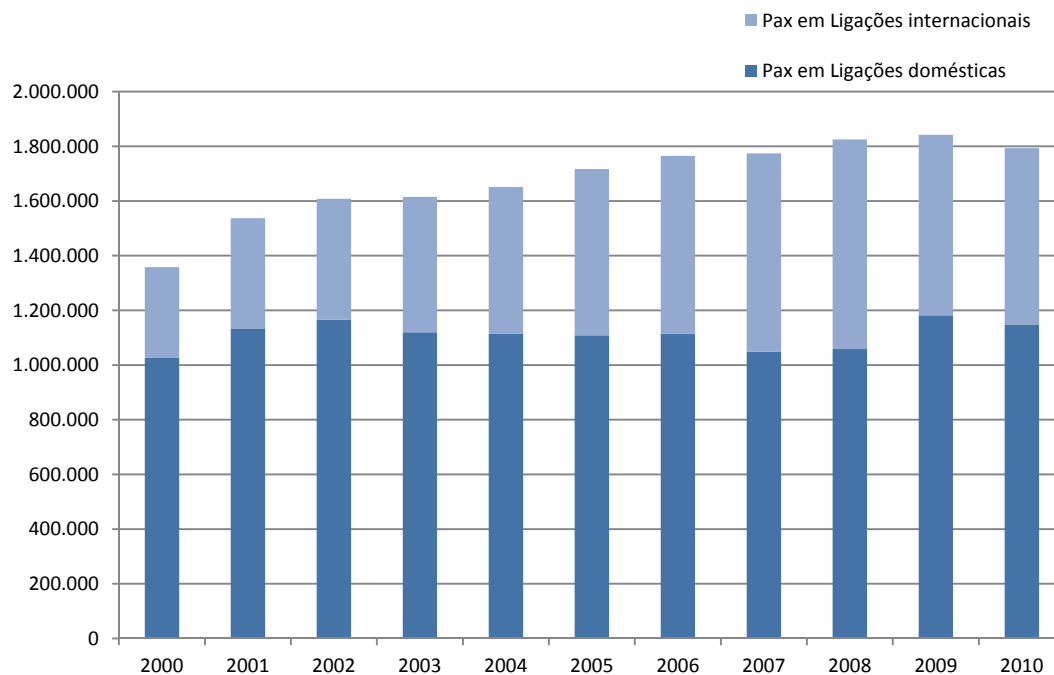
Em síntese, os aspectos considerados mais relevantes são os seguintes:

1. O tráfego de passageiros do aeroporto do Funchal cresceu a uma média anual de 2%. Em 2008 atingiu-se um máximo de 2,43 milhões de passageiros transportados, por contraposição com o mínimo de 2 milhões registados em 2000;
2. Entre 2000 e 2010, o peso das ligações domésticas, bem como do segmento não regular, diminuíram. Em 2010, as ligações domésticas representaram 64% do total de tráfego face aos 76% de 2000.
3. A quota de passageiros das 15 maiores rotas manteve-se relativamente estável entre 2000 e 2010, ao nível dos 80%, tal como as três principais rotas em 2000 – Lisboa, Londres e Porto – responsáveis, em 2010, por aproximadamente 59% do total de passageiros transportados;
4. Os principais mercados internacionais – Reino Unido e Alemanha – cresceram significativamente em número de passageiros, mais 47% no primeiro e mais 27% no segundo em 2010 face a 2000. A principal ligação internacional – Londres – perdeu, contudo, quota de mercado, perante o acréscimo do peso relativo das ligações a Amesterdão, Paris, Helsínquia e Dusseldorf, já operadas em 2000;
5. A posição dominante da TAP Portugal enfraqueceu com o início das operações de outras operadoras nacionais, e, especialmente, com a liberalização da rota Funchal/Lisboa/Funchal. A quota de passageiros da TAP Portugal caiu de 78% em 2000 para 44% em 2010, e a Easyjet passou a ser a segunda maior operadora, reunindo uma quota de aproximadamente 20%;
6. A rota Funchal/Lisboa/Funchal cresceu entre 2000 e 2010 a uma taxa anual média de 1,3%, tendo atingido um máximo histórico de 906 mil passageiros em 2009; e
7. O acréscimo da oferta de serviços nesta rota, acompanhada pela procura, permitiu um acréscimo dos coeficientes de ocupação de 61% de 2005 para 70% de 2009. A operadora Easyjet foi a que apresentou taxas de ocupação mais elevadas, cerca de 82%, quer em 2009 quer em 2010, face aos 64% da TAP Portugal e aos 72% da SATA Internacional, atingidos em 2010.

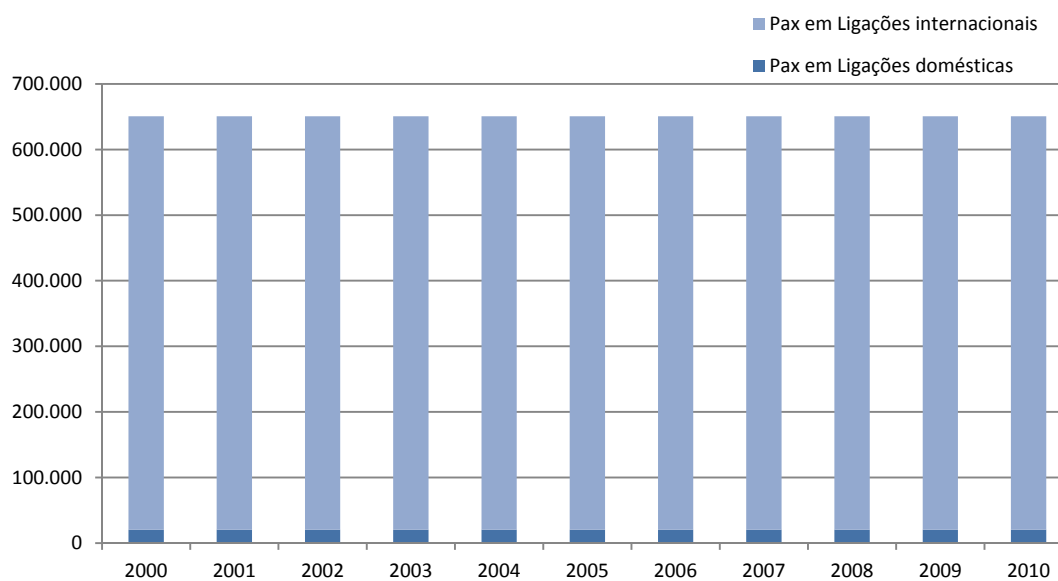
## GRÁFICOS

### Anexo I

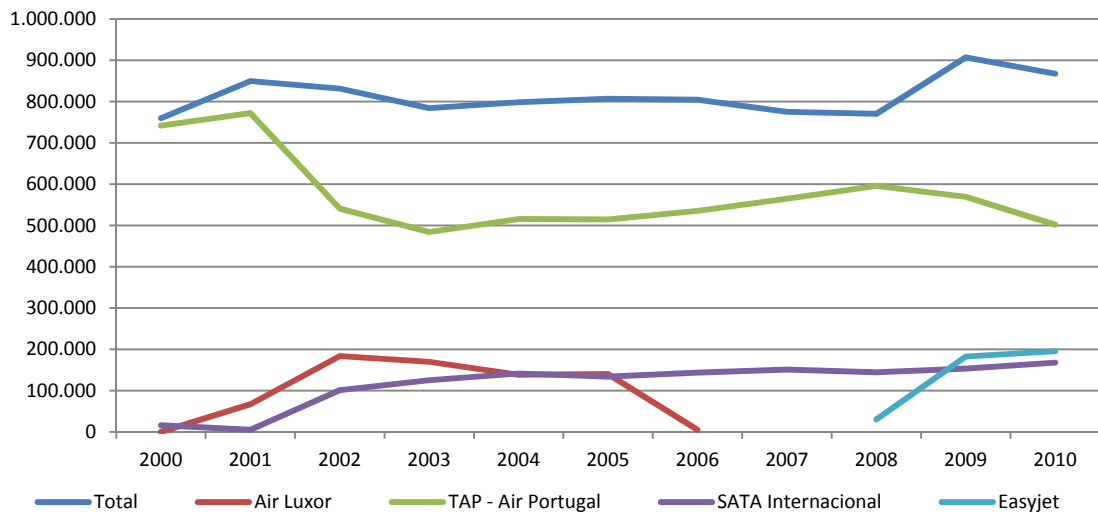
**GRÁFICO A.1 – Número de Passageiros do Aeroporto do Funchal por Origem/Destino: Tráfego Regular Doméstico e Internacional**



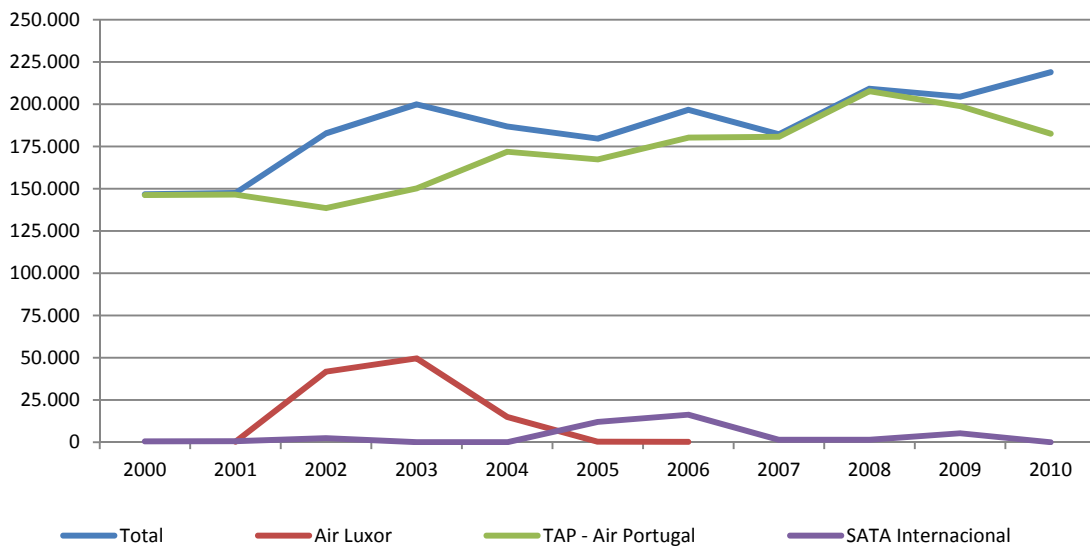
**GRÁFICO A.2 – Número de Passageiros do Aeroporto do Funchal por Origem/Destino: Tráfego Não Regular Doméstico e Internacional**



**GRÁFICO A.3 – Evolução do Número de Passageiros na rota Funchal/Lisboa/Funchal por Operadora**

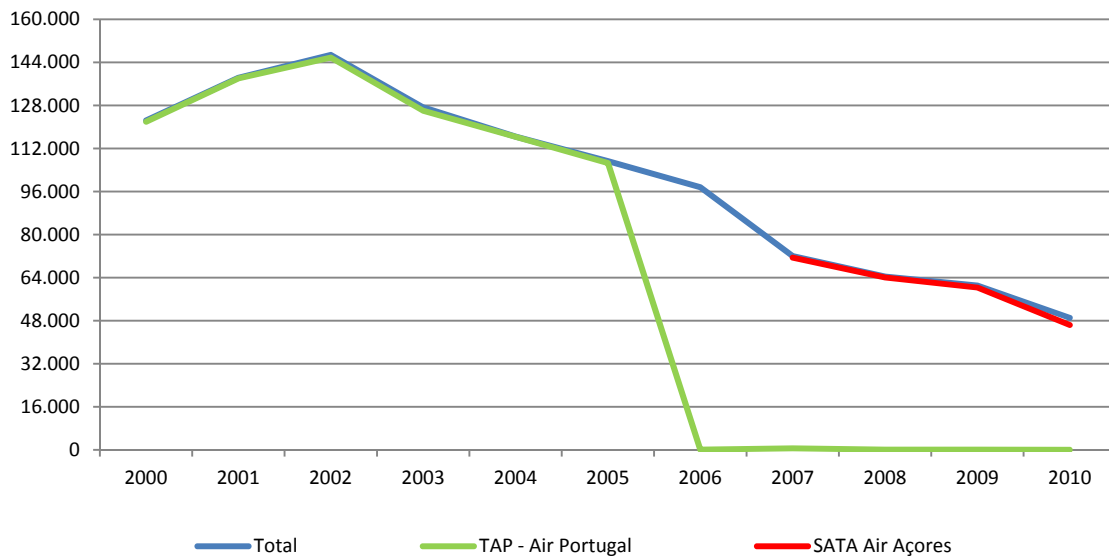


**GRÁFICO A.4 – Evolução do Número de Passageiros na rota Funchal/Porto/Funchal por Operadora**

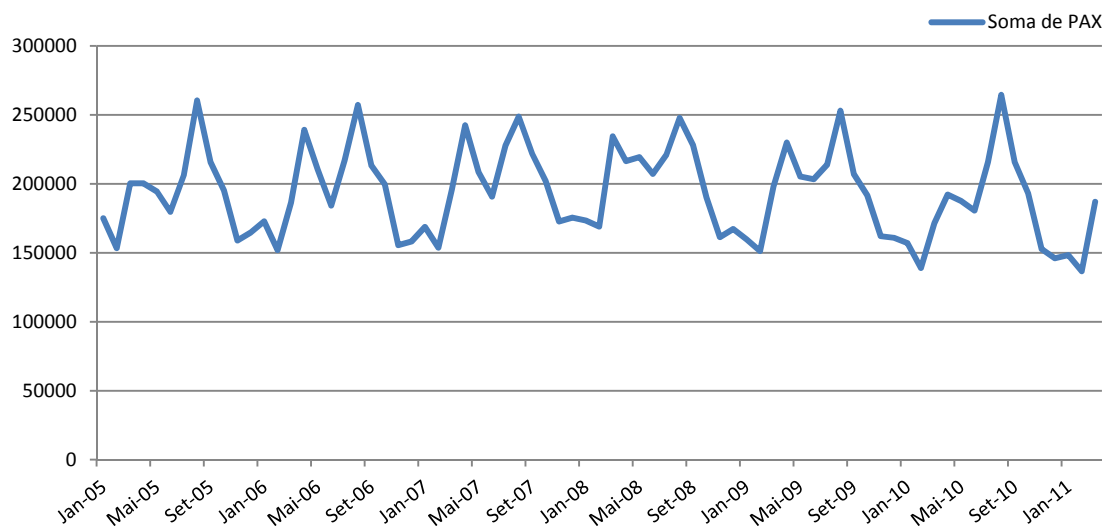




**GRÁFICO A.5 – Evolução do Número de Passageiros na rota Funchal/Porto Santo/Funchal por Operadora**



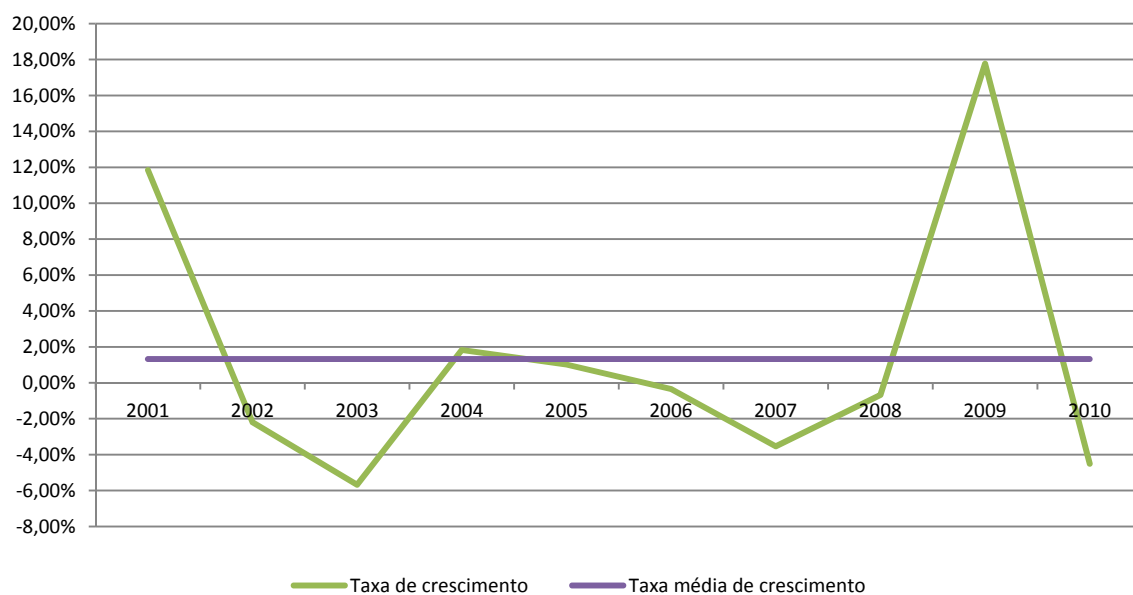
**GRÁFICO A.6 – Sazonalidade do Aeroporto do Funchal**



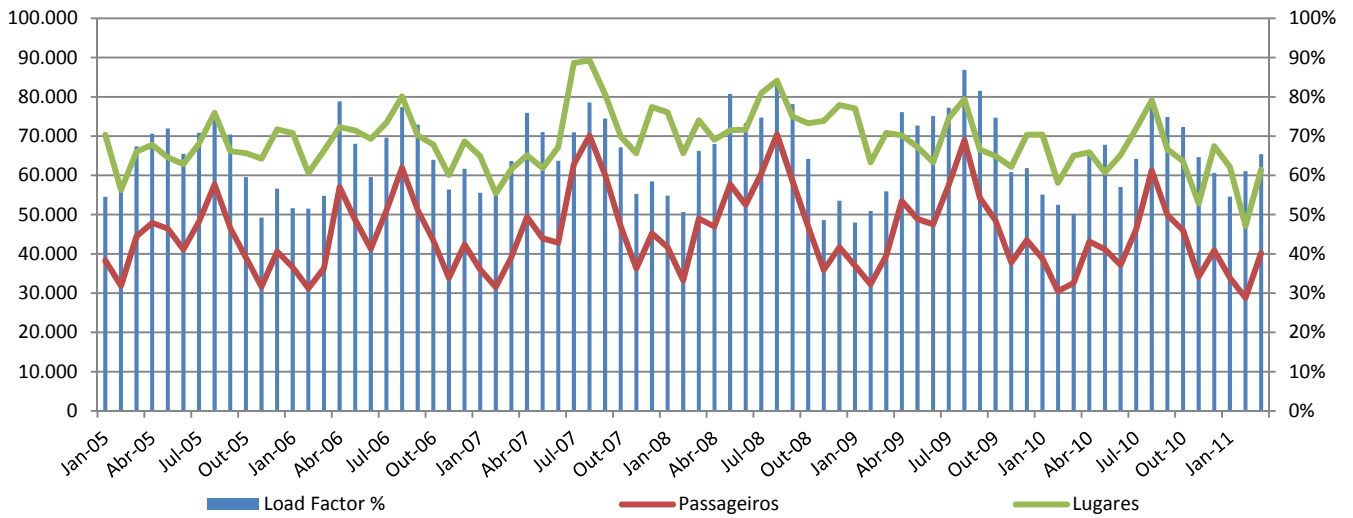
**GRÁFICO A.7 – Taxa de crescimento do número de movimentos na rota Funchal/Lisboa/Funchal face à média do período**



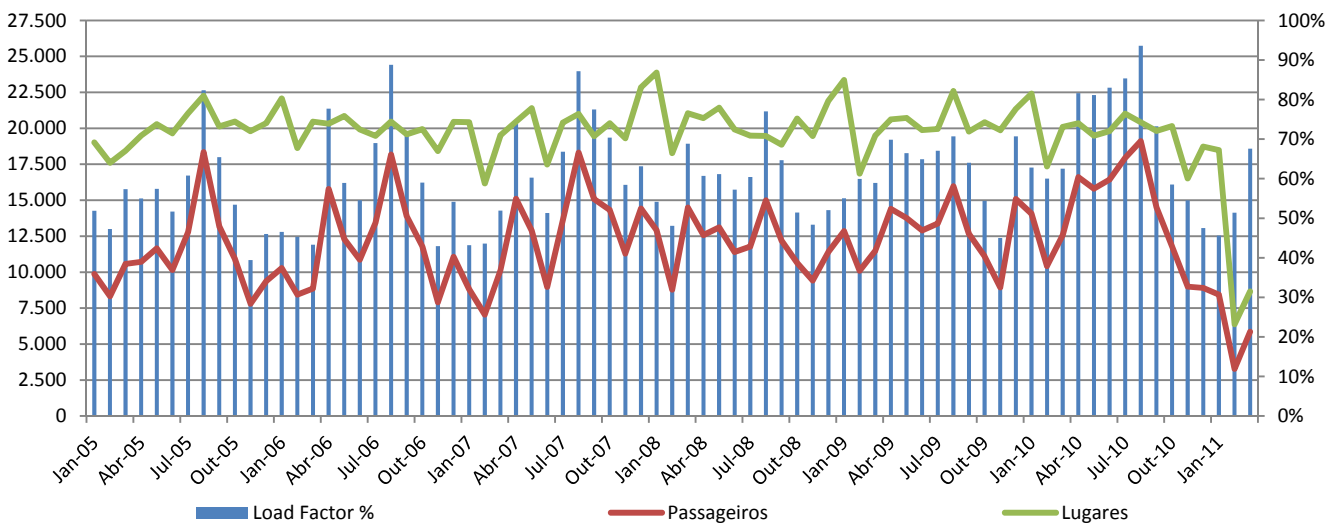
**GRÁFICO A.8 – Taxa de crescimento do número de passageiros transportados na rota Funchal/Lisboa/Funchal face à média do período**



**GRÁFICO A.9 – Evolução da Taxa de Ocupação das operações regulares da TAP Portugal na rota Funchal/Lisboa/Funchal**



**GRÁFICO A.10 – Evolução da Taxa de Ocupação das operações regulares da SATA Internacional na rota Funchal/Lisboa/Funchal**



**GRÁFICO A.11 – Evolução da Taxa de Ocupação das operações das transportadoras nacionais e Low Cost na rota Funchal/Lisboa/Funchal**

