



A Evolução do Transporte Aéreo  
do Aeroporto de Faro  
[1990-2009]

## Ficha Técnica

### **TÍTULO**

Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.  
A Evolução do Transporte Aéreo do Aeroporto de Faro  
[1990-2009]

### **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**

978-989-8489-01-2

### **COORDENAÇÃO TÉCNICA**

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

### **DESIGN E PAGINAÇÃO**

Departamento de Comunicação

### **FOTOGRAFIA:**

Luís Rosa

**DATA:** Abril 2011

## ÍNDICE

<b>1. Introdução</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Notas e métodos</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Rotas</b> .....	<b>7</b>
3.1. Evolução do tráfego de passageiros de 1990 a 2009.....	7
3.2. Principais rotas operadas de 1990 a 2009 .....	10
3.3. Número de rotas por tipo de tráfego de 2000 a 2009.....	12
<b>4. Operadoras</b> .....	<b>18</b>
4.1. Número de operadoras por tipo de tráfego de 2000 a 2009 .....	18
4.2. Passageiros por operadora de 2000 a 2009 .....	22
4.2.1. Tráfego regular .....	22
4.2.2. Tráfego não regular .....	24
<b>5. Conclusão</b> .....	<b>26</b>
Gráficos.....	28
Anexo I.....	28
Quadros .....	29
Anexo II.....	29
Anexo III.....	30

## 1. INTRODUÇÃO

Nos últimos 20 anos deram-se alterações profundas na estrutura dos mercados de aviação civil. O transporte aéreo foi liberalizado no espaço europeu em 1993, com a entrada em vigor do Regulamento n.º 2407/92. A Europa de Leste adoptou a economia de mercado e entrou na economia internacional. Foram criados o Mercado Único Europeu e o euro. Acelerou-se o processo de globalização e a China, a Índia e o Brasil, afirmaram-se como grandes potências. Tudo isto teve efeitos profundos na economia portuguesa, cada vez mais aberta aos fluxos de pessoas e de mercadorias. Os aeroportos portugueses, foram parte fundamental no modo de adaptação da economia portuguesa a estes processos e o aeroporto de Faro é particularmente importante para uma economia regional vocacionada para o turismo.

Durante este período o aeroporto de Faro duplicou o volume o tráfego. Embora não tenha crescido tanto quanto os aeroportos de Lisboa e Porto, o número de passageiros aumentou de 2,6 milhões de passageiros em 1990 para cerca de 5 milhões em 2009. Para 2010 e para 2011, os resultados até agora obtidos e as perspectivas são animadores.

Neste trabalho faz-se uma caracterização deste crescimento e das flutuações que lhe estiveram associadas. Na secção 3 analisa-se a evolução das rotas operadas a partir do Aeroporto de Faro, no período em estudo. Na secção 4 estuda-se a evolução das operadoras e o tipo de tráfego realizado. Em regra, por cada tema apresenta-se um gráfico, ou um quadro, com os dados em análise, sendo depois apresentadas as principais conclusões. São também feitas referências para outros dados relevantes, que podem ser consultados em anexo.

Os principais aspectos a salientar são os seguintes:

1. A evolução do tráfego regista duas fases de distintas: a primeira de 1990 a 1999 com uma taxa de crescimento de 6% e a segunda de 2000 a 2009 com apenas 1%.
2. Entre 2000 e 2009 a relação entre o tráfego regular e não regular inverteu-se. O tráfego regular ganhou maior preponderância, aproximando a composição de tráfego do aeroporto de Faro da dos aeroportos de Lisboa e Porto.
3. Aumentou o peso do volume de tráfego com o Reino Unido e Irlanda, que em 1990 constituíam 56% do tráfego total, e em 2009 atingiram os 68%.

4. O aumento do tráfego regular não resultou da entrada de mais operadoras, registando-se até mais saídas do que entradas, mas sim, da entrada de operadoras com maior dimensão ao nível das operações realizadas.
5. O tráfego não regular é tendencialmente menos representativo e tem uma forte componente operações pontuais de pequena dimensão.

## 2. NOTAS E MÉTODOS

Foram utilizadas duas bases de dados correspondentes aos períodos seguintes: de 1990 a 1999, e de 2000 a 2009. Embora ambas tenham sido fornecidas pela ANA - Aeroportos de Portugal S.A., como a recolha, construção e apresentação dos dados se foi modificando ao longo do tempo, não há informação contínua em todos os parâmetros. É nos dados relativos ao primeiro período, de 1990 a 1999, que se verificam algumas omissões na informação relativa às rotas e operadoras, apesar dos valores totais serem coerentes entre si. A segunda base de dados, relativa ao período de 2000 a 2009, fornece informação mais detalhada e o formato é uniforme entre todos os anos.

Foram contabilizados todos os passageiros pagantes, embarcados e desembarcados no Aeroporto de Faro, excluindo desta forma os passageiros isentos e os passageiros em trânsito. O motivo para não incluir os passageiros isentos é a ausência de dados para este tipo de passageiros de 1990 a 1999. Não foram, ainda, considerados os passageiros em trânsito, por não terem como origem, ou destino, o aeroporto observado. No entanto, por traduzirem tráfego potencialmente interessante, serão objecto de análise em próximos estudos.

### 3. ROTAS

#### 3.1. Evolução do tráfego de passageiros de 1990 a 2009

O tráfego no aeroporto de Faro, totalizou 2,6 milhões de passageiros em 1990 e 5 milhões em 2009, crescendo a uma taxa média anual de 3,5%. No entanto, comparando com os aeroportos de Lisboa e Porto já analisados em estudos anteriores, o aeroporto de Faro foi aquele que registou o menor crescimento no período de 1990 a 2009. Conforme se pode observar pelo gráfico 1, entre 2000 e 2005 o volume de tráfego manteve-se próximo dos 4,6 milhões de passageiros, volta a crescer significativamente em 2006, atingindo o valor máximo em 2007, com cerca de 5,4 milhões de passageiros transportados.

O gráfico 2 apresenta as taxas de crescimento anuais homólogas de 1990 a 2009. Na primeira década observou-se um crescimento médio de 6% e uma alternância entre anos de forte crescimento (1991, 1994 e 1999) e anos de crescimento negativo (1993 e 1996). Na segunda década o crescimento médio foi de apenas 1%, devido ao período de crescimento baixo entre 2001 e 2004 e à redução de 7% em 2009. Os dados conhecidos à data de publicação do estudo, indicam uma taxa de crescimento homólogo para 2010 de cerca de 6,5%, já próxima dos valores registados em 2006 e 2007.

Uma característica distintiva do aeroporto de Faro, em relação aos aeroportos de Lisboa e Porto, é a relevância do tráfego não regular. Com efeito, o tráfego não regular representava 68% do tráfego total no ano 2000, enquanto nos aeroportos de Lisboa e Porto representava apenas 5% e 12% respectivamente. No entanto, conforme se pode observar pelo gráfico 3, a rápida redução do tráfego não regular, acompanhada pelo crescimento do tráfego regular, inverteu a relação existente entre 2000 e 2009. Ainda assim, o tráfego não regular constituiu 12% do tráfego total em 2009, quando no mesmo ano, nos aeroportos de Lisboa e Porto este tipo de tráfego representou apenas 3% do tráfego total.

Esta transformação da composição do tráfego, ocorrida entre 2000 e 2009, e que aproximou o aeroporto de Faro dos aeroportos de Lisboa e do Porto ao nível da relação entre tráfego regular e não regular, será um dos principais motivos para o fraco crescimento registado na década, com o decréscimo do tráfego não regular.

## A Evolução do Transporte Aéreo do Aeroporto de Faro [1990-2009]

GRÁFICO 1 – Evolução do número de passageiros de 1990 a 2009<sup>1</sup>

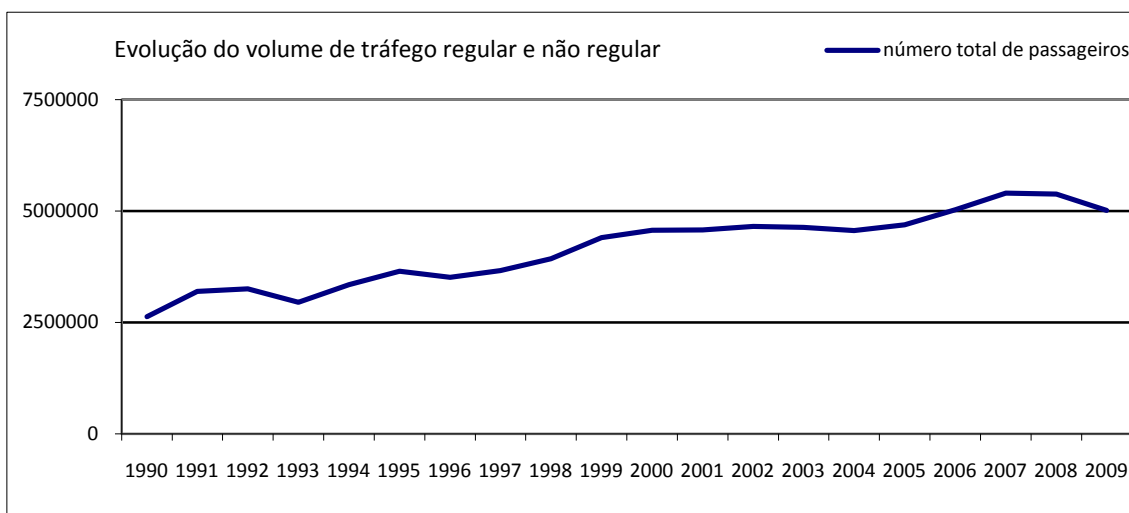
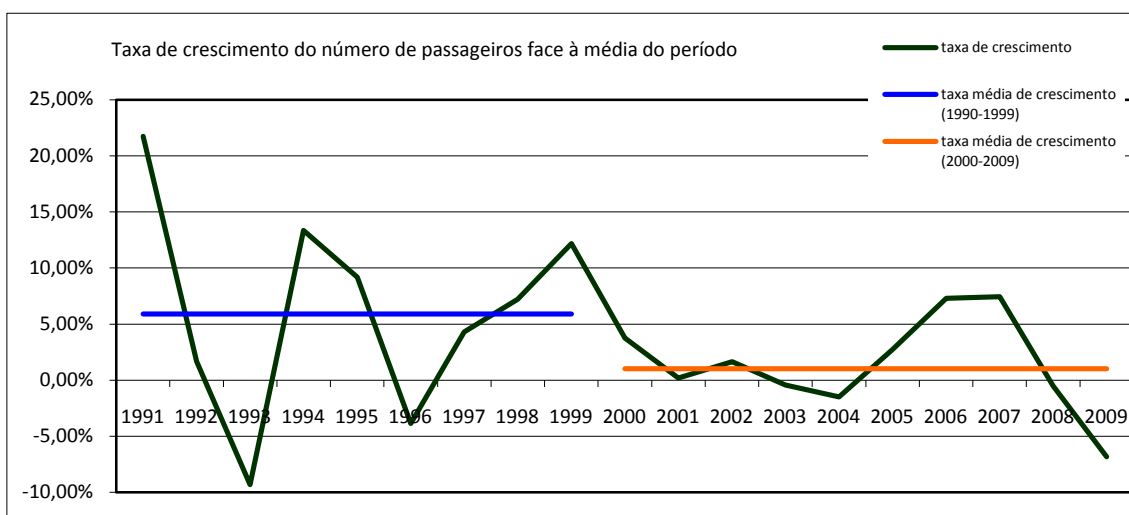


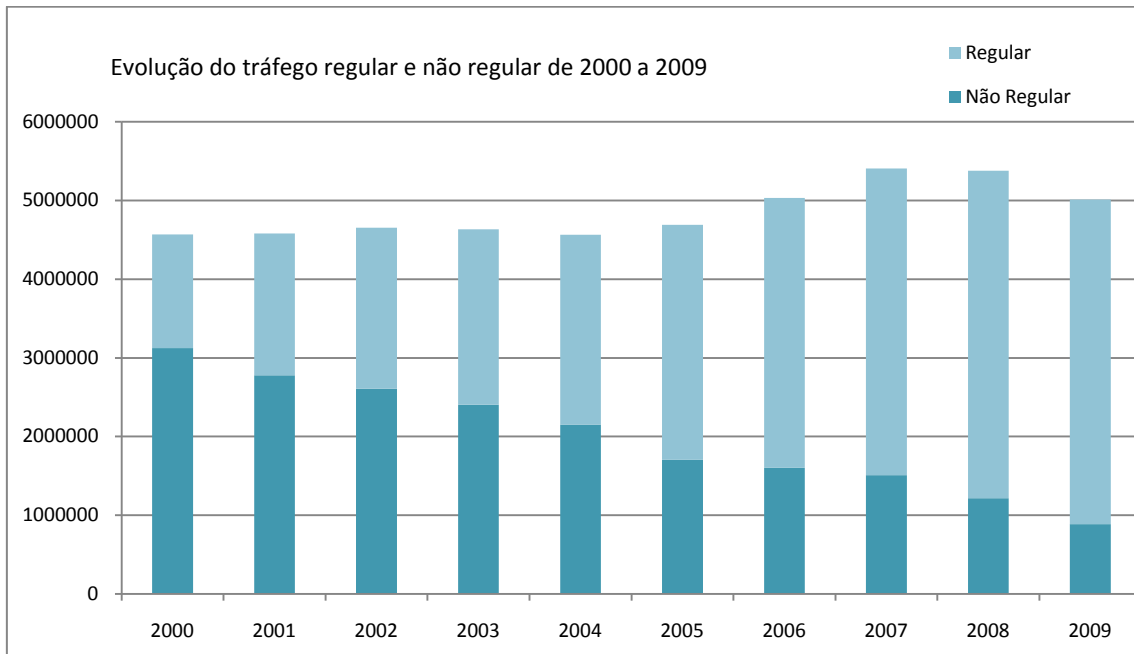
GRÁFICO 2\_Taxa de crescimento do número de passageiros



<sup>1</sup> A tendência foi calculada através de uma progressão geométrica, cuja razão é a taxa média anual de crescimento do tráfego.



GRÁFICO 3\_Taxa de crescimento do número de passageiros



### 3.2. Principais rotas operadas de 1990 a 2009 <sup>2</sup>

Os quadros 1 e 2 apresentam a quota de passageiros, sobre o tráfego total, das 15 maiores rotas em 1990 e em 2009 respectivamente. Em ambos os quadros é feita a comparação entre os anos de 1990, 2000 e 2009, através da qual se podem observar as principais alterações ocorridas ao longo do período.

Observa-se que a quota total de passageiros nas 15 principais rotas, diminuiu de 1990 para 2009, conforme se pode verificar nos quadros 1 e 2. Esta observação indica uma maior dispersão do volume de tráfego entre as várias rotas operadas em 2009 face a 1990, sendo que, a diminuição da quota não se traduz necessariamente numa diminuição absoluta do número de passageiros. Com efeito, entre as principais rotas operadas em 2009, apenas as rotas com Amesterdão e Lisboa perderam passageiros face a 1990. Londres e Manchester mantiveram-se nas duas posições cimeiras, e apesar da redução da quota de passageiros, cresceram em termos absolutos cerca de 64% e 21% respectivamente. Verifica-se também que entre as 15 principais rotas, o número de rotas com o Reino Unido e a Irlanda, subiu de 7 em 1990 para 10 em 2009, com as rotas de Liverpool, Belfast e Newcastle. Com efeito, a quota de passageiros conjunta dos dois países subiu de 56% em 1990 para 68% em 2009.

Observando a distribuição do número de passageiros por países, verifica-se um crescimento do volume de tráfego com o Reino Unido de 54% para 60% e com a Irlanda de 2% para 9%, enquanto com a Alemanha o tráfego baixou de 14% para 11%, com a Holanda de 9% para 8%, e nas rotas domésticas, entre as quais apenas Lisboa é significativa, baixou de 7% para 4%.

---

<sup>2</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 de Faro  
[1990-2009]

QUADRO 1\_ Quota de Passageiros

QUADRO 2\_ Quota de Passageiros

15 maiores rotas em 1990:

15 maiores rotas em 2009:

	1990	2000	2009		1990	2000	2009
<b>Londres</b>	29,59%	21,81%	25,49%	<b>Londres</b>	29,59%	21,81%	25,49%
<b>Manchester</b>	10,51%	10,17%	6,67%	<b>Manchester</b>	10,51%	10,17%	6,67%
<b>Amesterdão</b>	8,90%	7,98%	4,38%	<b>Dublin</b>	1,70%	3,98%	6,32%
<b>Lisboa</b>	7,32%	5,74%	3,79%	<b>Amesterdão</b>	8,90%	7,98%	4,38%
<b>Dusseldorf</b>	4,22%	4,29%	2,69%	<b>Lisboa</b>	7,32%	5,74%	3,79%
<b>Birmingham</b>	3,59%	3,95%	3,56%	<b>Nottingham</b>	2,00%	1,86%	3,66%
<b>Helsínquia</b>	3,15%	0,78%	0,53%	<b>Birmingham</b>	3,59%	3,95%	3,56%
<b>Frankfurt</b>	2,92%	3,81%	2,07%	<b>Glasgow</b>	2,77%	2,39%	3,02%
<b>Glasgow</b>	2,77%	2,39%	3,02%	<b>Liverpool</b>	0,00%	0,16%	2,75%
<b>Nottingham</b>	2,00%	1,86%	3,66%	<b>Dusseldorf</b>	4,22%	4,29%	2,69%
<b>Munique</b>	1,90%	1,99%	0,73%	<b>Bristol</b>	1,89%	1,22%	2,58%
<b>Bristol</b>	1,89%	1,22%	2,58%	<b>Belfast</b>	1,08%	1,01%	2,51%
<b>Dublin</b>	1,70%	3,98%	6,32%	<b>Bruxelas</b>	1,64%	2,06%	2,47%
<b>Bruxelas</b>	1,64%	2,06%	2,47%	<b>Newcastle</b>	0,86%	1,34%	2,30%
<b>Paris</b>	1,52%	0,73%	0,57%	<b>Palma de Maiorca</b>	0,00%	1,02%	2,19%
<b>TOTAL</b>	<b>83,62%</b>	<b>72,76%</b>	<b>68,56%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>76,08%</b>	<b>68,99%</b>	<b>74,40%</b>

### 3.3. Número de rotas por tipo de tráfego de 2000 a 2009

O gráfico 4 relativo às rotas operadas entre 2000 e 2009, revela que o número de rotas operadas por tráfego regular não se alterou significativamente no período observado, apesar do forte crescimento deste tipo de tráfego. A maior parte das rotas operadas por tráfego regular são também operadas por tráfego não regular, e já se disse verifica-se ao longo de todo o período a transferência de passageiros do tráfego não regular para o tráfego regular. A forte subida de 2003 para 2004, no número de rotas em tráfego não regular, deve-se principalmente às rotas com um volume de tráfego anual inferior a 100 passageiros.

Relacionando os gráficos 3 e 4 verificam-se tendências em sentido oposto: apesar do crescimento do número de passageiros no tráfego regular o número de rotas operadas diminui, enquanto o decréscimo de passageiros no tráfego não regular é acompanhado pela forte subida do número de rotas. Esta observação é ilustrada pelo gráfico 5, em que se pode verificar a alteração ocorrida na década observada na relação entre os dois tipos de tráfego.

Considerando também que entre o número total de rotas operadas, estão incluídas rotas com volumes de tráfego muito diferentes, importa observar de que forma evoluiu a distribuição do tráfego entre as várias rotas operadas. Foi calculado o índice de Gini para cada tipo de tráfego, e também para o tráfego total, conforme é apresentado no gráfico 6.

Observa-se que o tráfego não regular se manteve fortemente concentrado, o que confirma a observação feita anteriormente, quanto ao aumento do número de rotas ter sido provocado pelas rotas de pequena dimensão, com pouco impacto ao nível da concentração do tráfego. Relativamente ao tráfego regular, regista-se uma descida significativa, ou seja, o crescimento do número de passageiros foi mais forte nas rotas de pequena e média dimensão, do que nas rotas principais que tendem a concentrar a maior parte do volume de tráfego. Por fim verifica-se uma subida do nível de concentração quanto ao tráfego total até 2004, e a conseqüente estabilização desse nível nos anos seguintes. A interpretação deste resultado justifica uma análise em maior detalhe.

No ano 2000, verificam-se níveis de concentração muito próximos entre ambos os tipos de tráfego, que se reflecte igualmente ao nível do tráfego total. No entanto existe uma diferenciação entre as principais rotas operadas pelos dois tipos de tráfego. Com efeito, existem rotas com maior expressão no tráfego regular, do que no tráfego não regular, como é o caso de Lisboa, Dusseldorf, Frankfurt, Munique e Hanôver. No tráfego não regular são as rotas com a Irlanda e o Reino Unido que têm a expressão mais significativa, representando 10 das 15 principais rotas. Conclui-se que cada tipo de tráfego tem um foco de concentração num conjunto de rotas diferentes, o que justifica os valores elevados de concentração por tipo de tráfego.

Uma vez que o foco do tráfego regular eram as rotas com Alemanha e com Lisboa, o reforço das ligações com o Reino Unido e a Irlanda será o principal motivo para a redução do índice de Gini entre 2002 e 2007. Por seu turno, o crescimento do tráfego regular nas rotas já operadas por tráfego não regular, resulta num aumento da concentração do tráfego total até 2004, com forte preponderância do Reino Unido e da Irlanda nas principais ligações efectuadas pelo aeroporto de Faro de 2005 a 2009.

O tráfego não regular a partir de 2004 manteve-se fortemente concentrado, sendo que, cinco das principais rotas durante o período observado, Amesterdão, Londres, Manchester, Dublin e Birmingham, concentraram metade dos passageiros deste tipo de tráfego. O reforço através do tráfego regular, de algumas das principais rotas já operadas por tráfego não regular, traduz-se no elevado nível de concentração do tráfego total.

GRÁFICO 4\_Número de rotas operadas de 2000 a 2009<sup>3</sup>

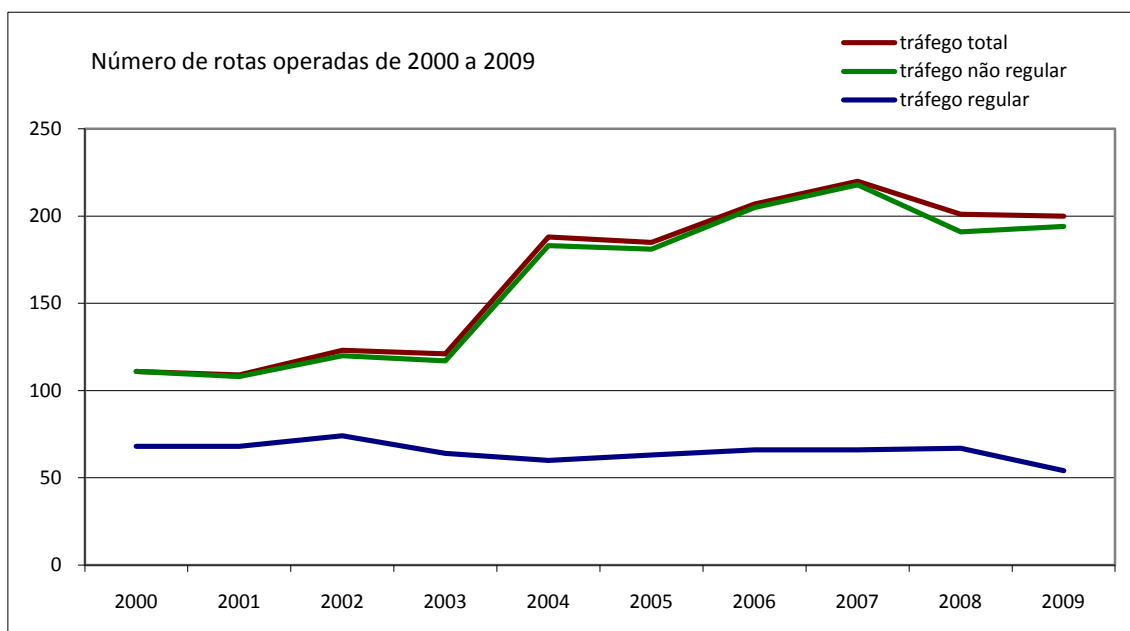


GRÁFICO 5\_Número médio de passageiros por rota de 2000 a 2009

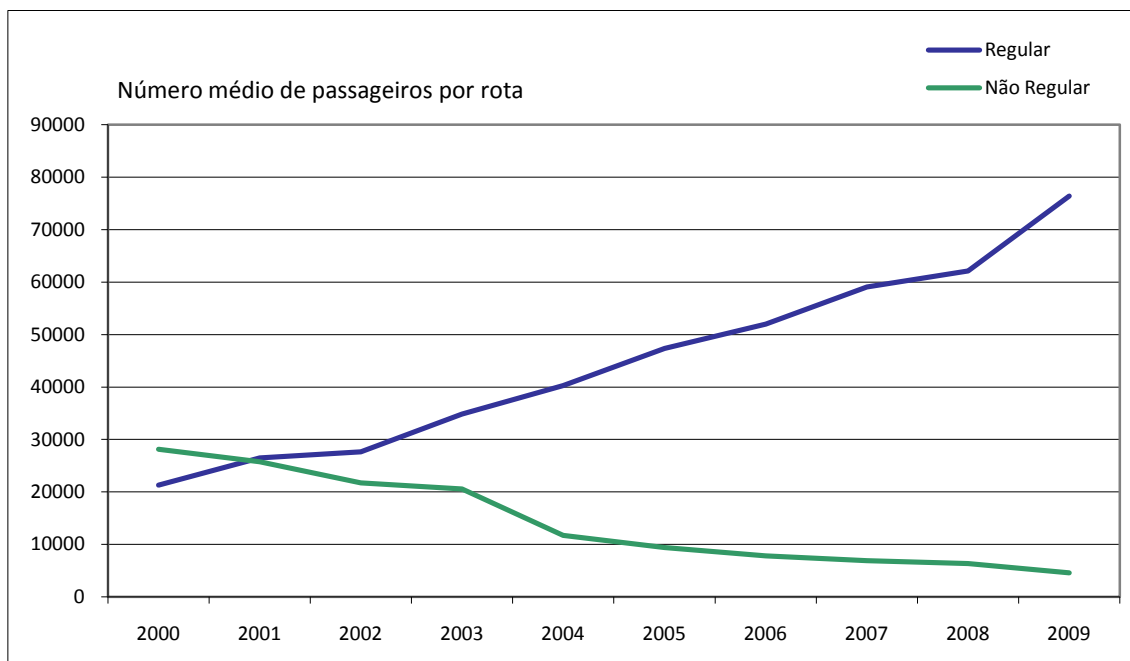
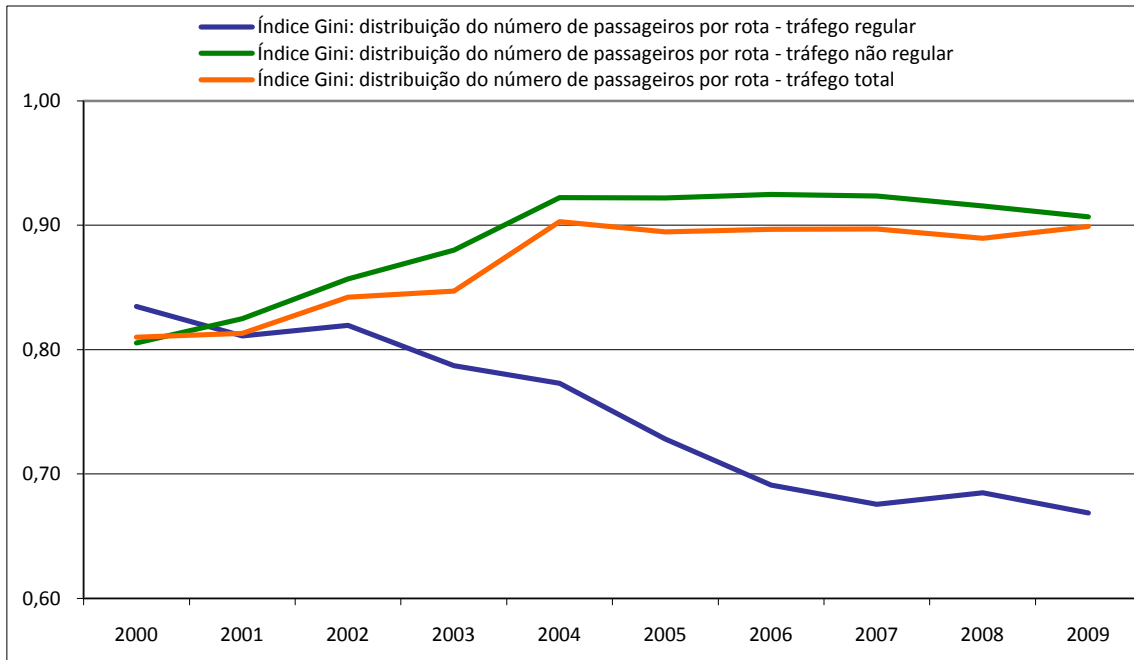


GRÁFICO 6\_Índice de Gini: distribuição do número de passageiros por rota

<sup>3</sup> O gráfico apresenta o número de rotas que registaram pelo menos uma operação de transporte de passageiros através de um voo regular ou não regular. Os valores apresentados não são cumulativos. A proximidade entre os valores de tráfego não regular e de tráfego total indica que a maioria das rotas que registaram voos regulares, também registaram voos não regulares.

A Evolução do Transporte Aéreo do Aeroporto de Faro  
[1990-2009]



Quanto ao início e cancelamento de rotas, foram construídos os quadros 3 e 4 para o tráfego regular, não regular respectivamente. No anexo II poderá ser consultado o quadro A.3 relativo aos valores de tráfego total, soma do tráfego regular e não regular.

Conforme esperado, é no tráfego não regular que se regista a maior a percentagem de rotas iniciadas ou canceladas, face ao número total de rotas operadas anualmente. Estas diferenças são consistentes com a natureza do tipo de tráfego, isto é, os voos regulares efectuam ligações relativamente estáveis a médio-longo prazo, enquanto os voos não regulares operam um maior número de rotas a curto prazo, justificando-se assim a menor ou maior alternância nas rotas operadas.

Considerando que os quadros 3 e 4 agregam rotas com volumes de tráfego significativamente diferentes, e de modo a isolar apenas o início e o cancelamento das rotas com maior relevância, foram consideradas apenas as rotas com um volume de tráfego superior a um décimo da média anual de passageiros por rota, tendo sido obtidos os quadros A.4, A.5 e A.6 apresentados no anexo II. Verifica-se que apenas uma pequena parte de todos os inícios e cancelamentos de rotas se referem a rotas de dimensão significativa, indicando que as ligações efectuadas pelo aeroporto são estáveis e as rotas operadas estão consolidadas.



**INÍCIO E CANCELAMENTO DE ROTAS DE 2000 A 2009**

QUADRO 3\_Tráfego regular

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	11	16	5	11	10	12	11	10	3
<b>Cancelamento</b>	---	11	10	15	15	7	9	11	9	16
<b># Total de rotas</b>	68	68	74	64	60	63	66	66	67	54
<b>Início (%)</b>	---	16,18%	21,62%	7,81%	18,33%	15,87%	18,18%	16,67%	14,93%	5,56%
<b>Cancelamento (%)</b>	---	16,18%	13,51%	23,44%	25,00%	11,11%	13,64%	16,67%	13,43%	29,63%

QUADRO 4\_Tráfego não regular

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	19	30	21	94	56	60	62	48	61
<b>Cancelamento</b>	---	22	18	24	28	58	36	49	75	58
<b># Total de rotas</b>	111	108	120	117	183	181	205	218	191	194
<b>Início (%)</b>	---	17,59%	25,00%	17,95%	51,37%	30,94%	29,27%	28,44%	25,13%	31,44%
<b>Cancelamento (%)</b>	---	20,37%	15,00%	20,51%	15,30%	32,04%	17,56%	22,48%	39,27%	29,90%

#### 4. OPERADORAS

##### 4.1. Número de operadoras por tipo de tráfego de 2000 a 2009

O número de operadoras por tipo de tráfego é apresentado no gráfico 7, onde se destaca a redução tendencial do número de operadoras de tráfego regular, e um forte aumento do número de operadoras de tráfego não regular de 2003 para 2004. Este aumento deve-se principalmente às operadoras cujo volume de tráfego não ultrapassou os cem passageiros anuais. Conforme se pode observar no gráfico A.1 apresentado no anexo I, o número de operadoras de tráfego não regular com um volume superior a cem passageiros anuais, além do pico registado em 2004 e da descida em 2009, não se alterou significativamente ao longo do período. Deste modo, e à semelhança daquilo que foi observado relativamente às rotas, ao aumento do número médio de passageiros por operadora em tráfego regular, corresponde uma tendência em sentido inverso para o tráfego não regular.

As semelhanças encontradas quanto à evolução das tendências de tráfego entre rotas e operadoras, são justificáveis pela relação relativamente próxima que mantêm ao longo do período, dada pela média de rotas por operadora, conforme se pode constatar através do gráfico A.2 apresentado no anexo I. Verifica-se também que o número médio de rotas por operadora é superior para o tráfego não regular, embora o número médio de passageiros por rota seja tendencialmente inferior.

Quanto aos níveis de concentração de passageiros, foi calculado o índice de Gini para tráfego regular, não regular e tráfego total. Observa-se uma redução do nível de concentração do tráfego regular entre 2002 e 2007, que se pode justificar em parte pela diminuição de operadoras e em parte pelo aumento do volume de tráfego. Isto significa que a disparidade entre o número de passageiros transportados pelas 32 operadoras em 2007, é significativamente menor, do que a disparidade entre as 61 operadoras registadas em 2002. O crescimento do tráfego regular, não se tendo traduzido no aumento do número de operadoras, resultou numa distribuição mais equilibrada entre as operadoras em actividade.

Relativamente ao tráfego não regular, observa-se a tendência oposta, com o aumento contínuo do nível de concentração do tráfego entre 2002 e 2009. Neste caso, a diminuição do número de passageiros é acompanhada pelo aumento do número de operadoras, ao contrário do tráfego regular. Uma vez que, a percentagem de operadoras de tráfego não regular com um volume de tráfego anual inferior a cem passageiros tende a aumentar (de 19% em 2000 para 78% em 2009), o aumento do nível de concentração justifica-se pela enorme disparidade entre as operadoras de tráfego não regular.

O índice de concentração do tráfego total, soma do tráfego regular e não regular, foi até 2002 inferior ao próprio tráfego regular, registando de 2003 para 2004 uma forte subida influenciada pelo tráfego não regular, e mantendo-se nesse nível elevado até 2009. Este forte aumento da concentração do tráfego total, que se verifica apesar da queda no nível de concentração do tráfego regular, é justificado

principalmente pelo facto do número total de operadoras ter passado de 117 para 263 no espaço de um ano, sendo que, a maioria dessas novas operadoras tem um volume de tráfego anual inferior a 100 passageiros.

Por último, observam-se os quadros 5 e 6 relativos à entrada e saída de operadoras. À semelhança da análise realizada relativamente de início e cancelamento de rotas, foram também construídos quadros idênticos apresentados no anexo III. Conforme seria esperado, o grau de alternância (número de início e cancelamento de operações), é consistente com a natureza do tipo de tráfego, e a maior parte das entradas e saídas são relativas a operadoras com um número de passageiros significativamente inferior em relação à média. Nota ainda para o facto de que apenas 7 operadoras de tráfego regular, e 7 de tráfego não regular, registaram actividade contínua de 2000 a 2009.

GRÁFICO 7\_ Número de operadoras, por tipo de tráfego, de 2000 a 2009

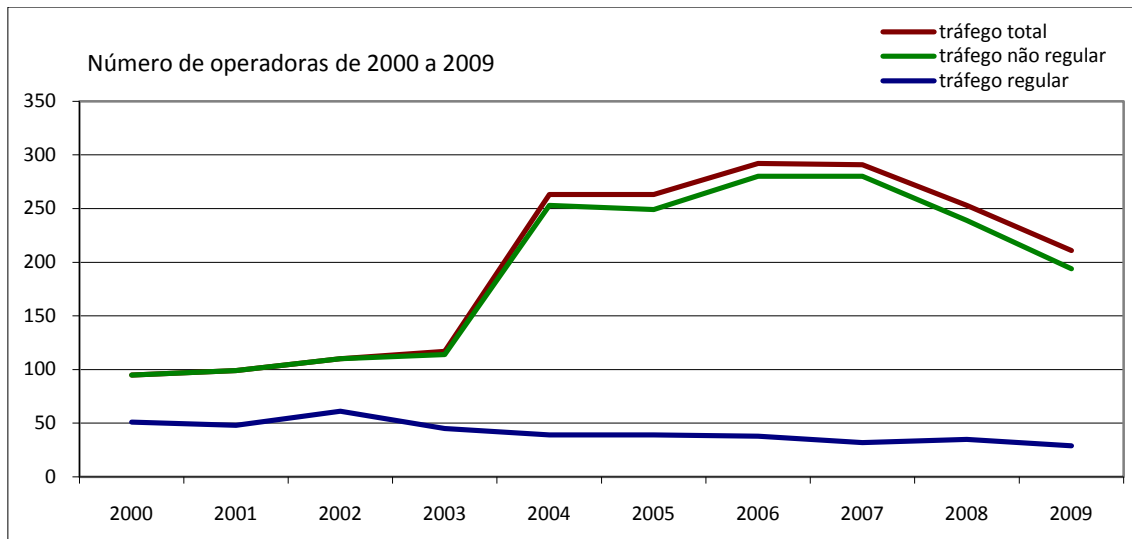
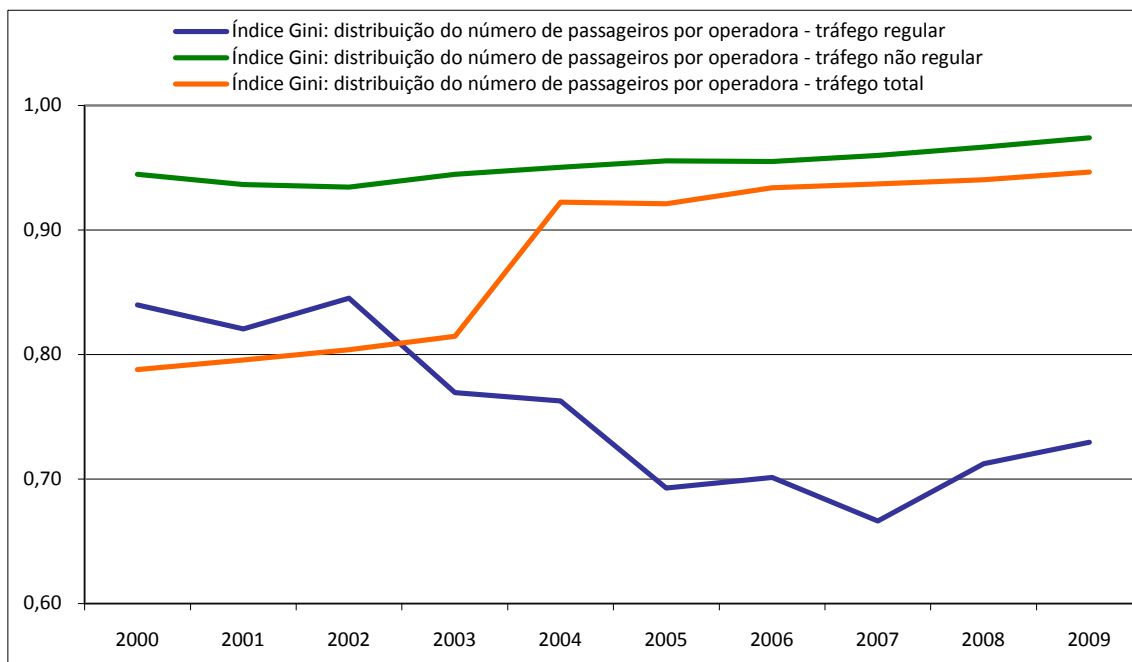


GRÁFICO 8\_ Índice de Gini: distribuição do número de passageiros por operadora



**ENTRADA E SAÍDA DE OPERADORAS DE 2000 A 2009**

QUADRO 5\_Tráfego regular

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	6	22	5	12	7	6	6	10	3
<b>Cancelamento</b>	---	9	9	21	18	7	7	12	7	9
<b># Total de operadoras</b>	51	48	61	45	39	39	38	32	35	29
<b>Início (%)</b>	---	12,50%	36,07%	11,11%	30,77%	17,95%	15,79%	18,75%	28,57%	10,34%
<b>Cancelamento (%)</b>	---	18,75%	14,75%	46,67%	46,15%	17,95%	18,42%	37,50%	20,00%	31,03%

QUADRO 6\_Tráfego não regular

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	33	42	44	176	116	142	122	94	66
<b>Cancelamento</b>	---	29	31	40	37	120	111	122	135	111
<b># Total de operadoras</b>	95	99	110	114	253	249	280	280	239	194
<b>Início (%)</b>	---	33,33%	38,18%	38,60%	69,57%	46,59%	50,71%	43,57%	39,33%	34,02%
<b>Cancelamento (%)</b>	---	29,29%	28,18%	35,09%	14,62%	48,19%	39,64%	43,57%	56,49%	57,22%

## 4.2. Passageiros por operadora de 2000 a 2009

### 4.2.1. Tráfego regular

Os quadros 7 e 8 apresentam a quota de passageiros, sobre o tráfego total, das 10 maiores operadoras em 2000 e em 2009, respectivamente. Em ambos os quadros é feita a comparação entre os anos de 2000, 2005 e 2009, através da qual se podem observar as principais alterações ocorridas ao longo do período.

Das 10 maiores operadoras em 2000, destacam-se a TAP com 25% do tráfego regular de passageiros e, com percentagens próximas entre si na ordem dos 12%, a Hapag-Lloyd Fluggesellschaft, a LTU International Airways e a GB Airways. No seu conjunto, estas 4 operadoras representaram 60% do tráfego regular em 2000, descem para apenas 30% em 2005, e em 2009 apenas se mantém a TAP com 4,5% da quota de passageiros. Referência ainda à Transavia Airlines, que aumentou o seu volume de tráfego em valores absolutos de modo continuado de 70 mil passageiros em 2000 para 200 mil em 2009. A TAP e a Transavia Airlines, são as duas únicas companhias que constam na lista das 15 principais operadoras quer em 2000, quer em 2009.

Das 10 maiores operadoras em 2009, destacam-se a Easyjet com 28%, a Ryanair com 14% e a Monarch Airlines com 11% do tráfego regular de passageiros. Estas 3 operadoras no seu conjunto representaram mais de metade do tráfego regular em 2009. A Easyjet e a Monarch entraram no mercado em 2003 com as rotas de Londres, Bristol, Nottingham e Manchester, e a Ryanair apesar de realizar operações de tráfego regular desde 2000, só ganha dimensão significativa em 2006 com as rotas de Dublin e Bruxelas.

Enquanto as principais ligações efectuadas por tráfego regular no ano 2000 eram, com Lisboa no caso da TAP, com a Alemanha através da Hapag-Lloyd e da LTU, e com Inglaterra pela GB Airways, em 2009 as principais operadoras concentram a sua actividade nas ligações com o Reino Unido e a Irlanda.

QUADRO 8

15 maiores rotas em 2000:

	1990	2000	2009
<b>TAP</b>	24,73%	10,25%	4,54%
<b>Hapag-Lloyd Fluggesellschaft</b>	12,45%	8,55%	0,00%
<b>LTU International Airways</b>	11,84%	3,69%	0,00%
<b>GB Airways</b>	11,51%	7,56%	0,00%
<b>Air 2000</b>	5,70%	0,00%	0,00%
<b>Go Fly</b>	5,50%	0,00%	0,00%
<b>Condor Flugdienst</b>	5,26%	3,07%	0,00%
<b>Aero Lloyd</b>	5,24%	0,00%	0,00%
<b>Transavia Airlines</b>	4,96%	3,56%	4,94%
<b>Sabena</b>	3,08%	0,00%	0,00%
<b>Deutsche Lufthansa</b>	2,12%	1,24%	0,55%
<b>Finnair Oyj</b>	1,67%	0,56%	0,33%
<b>British Midland Airways</b>	1,05%	0,00%	0,00%
<b>Portugália</b>	0,97%	0,00%	0,00%
<b>Luxair</b>	0,71%	0,24%	0,16%
<b>TOTAL</b>	<b>96,79%</b>	<b>38,73%</b>	<b>10,53%</b>

QUADRO 9

15 maiores rotas em 2009:

	1990	2000	2009
<b>Easyjet Airlines</b>	0,00%	19,28%	28,33%
<b>Ryanair</b>	0,01%	0,29%	14,23%
<b>Monarch Airlines</b>	0,00%	11,11%	10,96%
<b>Aer Lingus</b>	0,05%	3,70%	7,67%
<b>Air Berlin</b>	0,00%	2,86%	6,03%
<b>Transavia Airlines</b>	4,96%	3,56%	4,94%
<b>Hapag-Lloyd Express</b>	0,00%	0,00%	4,54%
<b>TAP</b>	24,73%	10,25%	4,54%
<b>Jet2.com Limited</b>	0,00%	4,40%	4,22%
<b>British Airways</b>	0,28%	0,00%	3,22%
<b>FlyGlobespan</b>	0,00%	2,40%	2,86%
<b>British Midland Regional</b>	0,00%	0,88%	2,25%
<b>Brussels Airlines</b>	0,00%	0,00%	1,07%
<b>Norwegian</b>	0,00%	0,50%	1,04%
<b>Germanwings</b>	0,00%	0,95%	0,98%
<b>TOTAL</b>	<b>30,03%</b>	<b>60,17%</b>	<b>96,88%</b>

#### 4.2.2. Tráfego não regular

O tráfego não regular, tendo embora perdido relevância ao longo da década em análise, mantém-se no aeroporto de Faro com um volume de tráfego significativo.

Das 10 maiores operadoras em 2000, destacam-se a Monarch Airlines, a JMC Airlines e a Air 2000, por serem as três principais em quota de passageiros, mas também a Transavia Airlines pelo crescimento que registou até 2009. Verifica-se também que, as principais rotas operadas pela Monarch Airlines, a JMC Airlines, a Air 2000, a Britannia Airways, a Airtours International, a Transaer Intl Airlines e a Virgin Atlantic, foram rotas com cidades do Reino Unido ou da Irlanda. Existe um outro conjunto de operadoras constituído pela Martinair, a Airtours International, a Transavia Airlines, a Hapag-Lloyd, a Air Berlin, a LTU International Airways, e a Condor Flugdienst, cujo principal foco são as rotas com a Alemanha e a Holanda.

Em 2009, as três principais operadoras ganham um maior protagonismo, uma vez que a sua quota conjunta é muito superior às suas homólogas de 2000, mas os mercados principais não se alteram. Continua a ser o Reino e a Irlanda o foco privilegiado de operadoras como a Thomsonfly Limited e a Thomas Cook Airlines, ficando a Transavia Airlines com os mercados Holandês e Alemão. Observa-se também, a entrada de operadoras como a Scandinavian Airlines System e a TUIfly Nordic, que operam diversas rotas entre Faro e os países Escandinavos.

Conclui-se que, apesar da diminuição em termos quer relativos, quer absolutos, do volume de tráfego não regular, e de todas as entradas e saídas de operadoras, o tráfego regular manteve o seu principal foco nas rotas com o Reino Unido e a Irlanda em primeiro lugar, com a Alemanha e a Holanda em segundo, e em terceiro com a Dinamarca, Suécia e Noruega que tem vindo a destacar-se em termos relativos.



QUADRO 10

15 maiores operadoras em 2000:

	1990	2000	2009
<b>Monarch Airlines</b>	12,36%	6,09%	6,72%
<b>JMC Airlines</b>	11,84%	0,00%	0,00%
<b>Air 2000</b>	11,35%	0,00%	0,00%
<b>Britannia Airways</b>	6,47%	0,00%	0,00%
<b>Martinair</b>	6,11%	3,73%	0,00%
<b>Airtours International</b>	5,59%	0,00%	0,00%
<b>Transavia Airlines</b>	5,10%	10,20%	20,60%
<b>Hapag-Lloyd Fluggesellschaft</b>	4,16%	0,02%	0,00%
<b>Air Berlin</b>	3,44%	0,00%	0,00%
<b>LTU International Airways</b>	3,43%	0,07%	0,00%
<b>Thomas Cook Airlines Scandinavia</b>	2,18%	0,01%	0,00%
<b>Transaer Intl Airlines</b>	2,05%	0,00%	0,00%
<b>Sata International</b>	1,71%	0,57%	1,08%
<b>Virgin Atlantic</b>	1,70%	0,00%	0,00%
<b>Condor Flugdienst</b>	1,56%	0,01%	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>79,05%</b>	<b>14,62%</b>	<b>21,68%</b>

QUADRO 11

15 maiores operadoras em 2009:

	1990	2000	2009
<b>Thomsonfly Limited</b>	0,00%	0,01%	28,46%
<b>Transavia Airlines</b>	5,10%	10,20%	20,60%
<b>Thomas Cook Airlines (UK)</b>	0,00%	13,00%	18,16%
<b>Monarch Airlines</b>	12,36%	6,09%	6,72%
<b>TUIfly Nordic</b>	1,02%	1,26%	3,29%
<b>TUI Airlines Belgium</b>	0,00%	1,01%	2,71%
<b>Scandinavian Airlines System</b>	0,00%	1,59%	2,02%
<b>Europe Airpost</b>	0,00%	0,00%	1,96%
<b>Thomas Cook Airline Belgium</b>	0,00%	0,76%	1,65%
<b>Iberworld Airlines S.A.U.</b>	0,00%	0,48%	1,55%
<b>Transavia France</b>	0,00%	0,00%	1,14%
<b>Sata International</b>	1,71%	0,57%	1,08%
<b>Czech Airlines</b>	0,00%	0,00%	1,03%
<b>XL Airways France</b>	0,00%	0,00%	1,01%
<b>Air Transat</b>	0,28%	0,80%	0,99%
<b>TOTAL</b>	<b>8,11%</b>	<b>35,76%</b>	<b>92,37%</b>

## 5. CONCLUSÃO

No aeroporto de Faro a evolução do tráfego aéreo, desde 1990 até 2009, tem duas fases de crescimento distintas, sendo que na primeira década se registou uma taxa de crescimento médio na ordem dos 6%, enquanto na segunda década cresceu apenas 1%. Este fraco crescimento foi acompanhado por uma modificação significativa na composição do tipo de tráfego, ou seja, enquanto o tráfego não regular era em 2009 metade do que era 2000, o tráfego regular quase triplicou durante esse mesmo período. Esta transformação aproximou o aeroporto de Faro daquela que é a composição de tráfego dos aeroportos de Lisboa e Porto, e os dados conhecidos para 2010 à data de publicação deste estudo, já revelam taxas de crescimento de 6,5%, o que poderá indicar uma nova tendência de crescimento.

Relativamente às principais rotas operadas em número de passageiros, identificam-se dois conjuntos de países, Reino Unido e Irlanda, Alemanha e Holanda, cujas rotas são, regra geral, exploradas por operadoras diferentes. A única rota doméstica com um volume de tráfego significativo é a rota Lisboa-Faro, que é operada sobretudo pela TAP. Os 4,54% da quota de passageiros detida pela TAP em 2009, correspondem na maior parte aos 3,79% da quota de passageiros da rota de Lisboa. Neste contexto, foram as rotas com o Reino Unido e a Irlanda, que mais cresceram entre 1990 e 2009.

Relativamente às principais operadoras em número de passageiros, observa-se uma alteração quase total entre 2000 e 2009, da lista de principais operadoras, quer em tráfego regular, quer em tráfego não regular. Se relativamente ao tráfego não regular a alteração das principais operadoras não resultou numa nova distribuição do tráfego por países, já no tráfego regular, a ascensão da Easyjet, da Monarch e da Ryanair enquanto principais operadoras neste tipo de tráfego, veio reforçar as ligações com o Reino Unido e Irlanda, aumentando o peso relativo destes países no tráfego total.

Quanto aos índices de concentração do tráfego, registou-se uma descida para o tráfego regular, e um aumento para o tráfego não regular, quer em rotas, quer em operadoras. Quanto às operadoras, a redução do índice de Gini, deve-se principalmente à saída daquelas com volume de tráfego pouco significativo, que resultava numa distribuição do tráfego pouco equilibrada. Ainda relativamente às operadoras, observou-se um enorme aumento no número de operadoras de tráfego não regular de 2003 para 2004, que se deve quase integralmente, às operações pontuais que não ultrapassam os cem passageiros anuais por operadora.

Em síntese, destacam-se cinco pontos principais:

1. A evolução do tráfego regista duas fases de distintas: a primeira de 1990 a 1999 com uma taxa de crescimento de 6% e a segunda de 2000 a 2009 com apenas 1%.
2. Entre 2000 e 2009 a relação entre o tráfego regular e não regular inverteu-se. O tráfego regular ganhou maior preponderância, aproximando a composição de tráfego do aeroporto de Faro da dos aeroportos de Lisboa e Porto.
3. Aumentou o peso do volume de tráfego com o Reino Unido e Irlanda, que em 1990 constituíam 56% do tráfego total, e em 2009 atingiram os 68%.
4. O aumento do tráfego regular não resultou da entrada de mais operadoras, registando-se até mais saídas do que entradas, mas sim, da entrada de operadoras com maior dimensão ao nível das operações realizadas.
5. O tráfego não regular é tendencialmente menos representativo e tem uma forte componente operações pontuais de pequena dimensão.

## GRÁFICOS - ANEXO I

GRÁFICO A.1

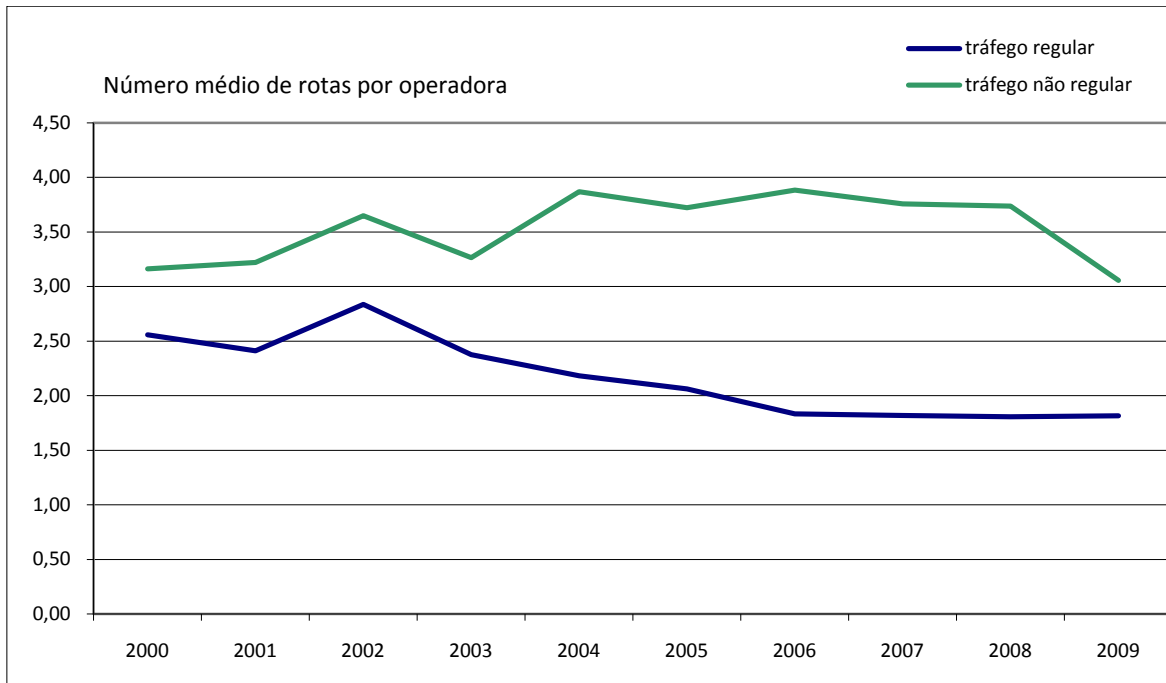
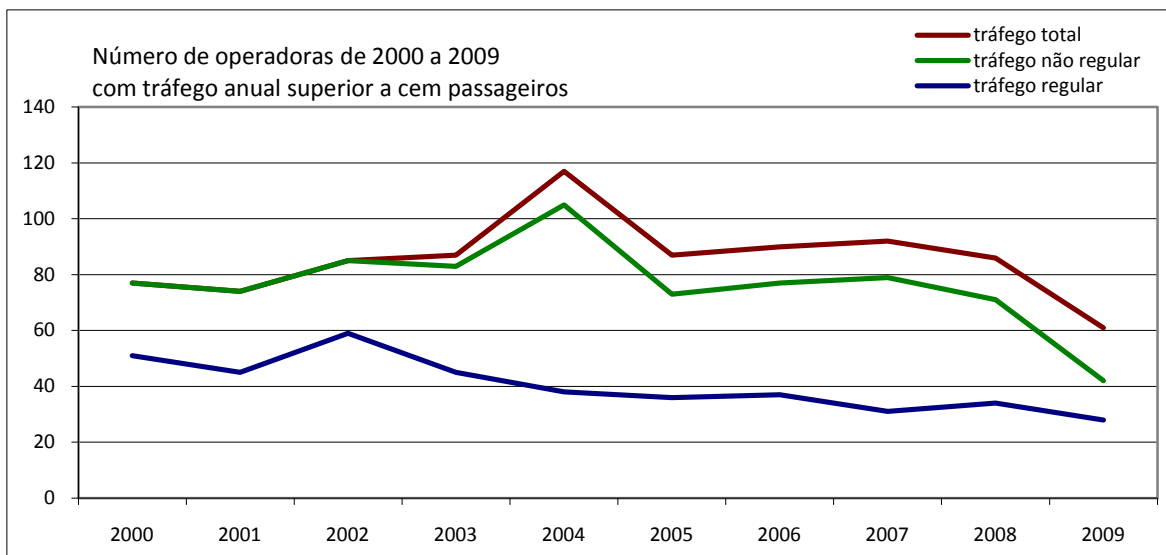


GRÁFICO A.2



## QUADROS - ANEXO II

QUADRO A.3\_Tráfego total

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	19	32	21	91	52	59	61	53	59
<b>Cancelamento</b>	---	21	18	23	24	55	37	48	72	60
<b># Total de rotas</b>	111	109	123	121	188	185	207	220	201	200
<b>Início (%)</b>	---	17,43%	26,02%	17,36%	48,40%	28,11%	28,50%	27,73%	26,37%	29,50%
<b>Cancelamento (%)</b>	---	19,27%	14,63%	19,01%	12,77%	29,73%	17,87%	21,82%	35,82%	30,00%

Número de inícios ou cancelamentos de 2000 a 2009, com um volume de tráfego superior a um décimo da média anual de passageiros por rota<sup>4</sup>

QUADRO A.4\_Tráfego regular

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	2	0	0	2	4	3	3	2	2
<b>Cancelamento</b>	---	0	0	0	3	0	2	1	2	4
<b># Total de rotas</b>	33	35	35	36	35	45	47	49	53	44

QUADRO A.5\_Tráfego não regular

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	1	1	0	2	3	3	2	3	3
<b>Cancelamento</b>	---	0	2	2	1	2	0	4	2	3
<b># Total de rotas</b>	68	63	62	49	53	52	53	54	51	52

QUADRO A.6\_Tráfego total

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	0	1	2	2	2	0	1	2	5
<b>Cancelamento</b>	---	1	1	0	3	2	2	1	4	1
<b># Total de rotas</b>	65	67	69	65	69	67	69	69	70	62

<sup>4</sup> O número total de rotas apresentado, segue o mesmo critério de todo o quadro, ou seja, é a contagem das rotas com um volume de tráfego superior a um décimo da média anual de passageiros por rota.

### ANEXO III

QUADRO A.7\_Tráfego total

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	33	41	44	178	115	139	119	92	66
<b>Cancelamento</b>	---	29	31	36	32	115	110	120	130	108
<b># Total de operadoras</b>	95	99	109	117	263	263	292	291	253	211
<b>Início (%)</b>	---	33,33%	37,61%	37,61%	67,68%	43,73%	47,60%	40,89%	36,36%	31,28%
<b>Cancelamento (%)</b>	---	29,29%	28,44%	30,77%	12,17%	43,73%	37,67%	41,24%	51,38%	51,18%

Número de inícios ou cancelamentos de 2000 a 2009, com um volume de tráfego superior a um décimo da média anual de passageiros por operadora<sup>5</sup>

QUADRO A.8\_Tráfego regular

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	0	4	3	4	3	0	2	1	0
<b>Cancelamento</b>	---	0	1	2	2	0	2	0	3	3
<b># Total de operadoras</b>	20	18	25	24	22	26	22	22	21	17

QUADRO A.9\_Tráfego não regular

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	3	14	7	12	11	8	12	6	4
<b>Cancelamento</b>	---	6	6	10	10	20	14	10	14	18
<b># Total de operadoras</b>	58	53	62	55	62	51	50	51	44	34

QUADRO A.10\_Tráfego total

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Início</b>	---	1	9	6	7	7	5	8	3	3
<b>Cancelamento</b>	---	5	9	6	10	14	5	10	6	4
<b># Total de operadoras</b>	55	51	58	62	70	73	60	65	57	47

<sup>5</sup> O número total de operadoras apresentado, segue o mesmo critério de todo o quadro, ou seja, é a contagem das operadoras com um volume de tráfego superior a um décimo da média anual de passageiros por operadora.

