



A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO  
DO AEROPORTO DE LISBOA  
[1990-2009]

## FICHA TÉCNICA

### TÍTULO

Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.  
A Evolução do Transporte Aéreo do Aeroporto de Lisboa  
[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

978-989-8489-00-5

### COORDENAÇÃO TÉCNICA

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

### DESIGN E PAGINAÇÃO

Departamento de Comunicação

**DATA:** Dezembro de 2010

## Índice

1. Introdução .....	4
2. Notas e métodos .....	5
3. Rotas .....	6
3.1. Evolução do tráfego de passageiros de 1990 a 2009.....	6
3.2. Principais rotas operadas de 1990 a 2009 .....	8
3.3. Número de rotas por tipo de tráfego de 2000 a 2009.....	10
4. Operadoras .....	14
4.1. Número de operadoras por tipo de tráfego de 2000 a 2009 .....	14
4.2. Passageiros por operadora de 2000 a 2009 .....	17
4.2.1. Tráfego regular.....	17
4.2.2. Tráfego não regular.....	20
5. Conclusão.....	22
Gráficos.....	23
Anexo I .....	23
Anexo II .....	24
Quadros .....	25
Anexo III .....	25

## 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 nº 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, e o de Lisboa em particular, foram parte fundamental no modo de adaptação da economia portuguesa a estes processos.

Durante este período o aeroporto de Lisboa teve um crescimento assinalável. O número de passageiros cresceu, passando de pouco mais de 5 milhões de passageiros em 1990 para cerca de 13,3 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 Lisboa, 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. O número de passageiros aumentou 2,5 vezes em vinte anos, a uma taxa de crescimento médio anual de 5%;
2. O aumento do volume de tráfego não se reflectiu no aumento do número de rotas, mas dispersou-se entre um maior número de rotas operadas por voos regulares;
3. O aumento do volume de tráfego não se reflectiu no aumento do número de operadoras, mantendo-se fortemente concentrado para ambos os tipos de tráfego;
4. Catorze das quinze principais rotas operadas em 2009 tiveram como origem ou destino uma cidade europeia, e diminuiu a relevância das ligações domésticas no tráfego total;
5. O tráfego não regular é tendencialmente menos representativo e consiste num maior número de 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 Lisboa, 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

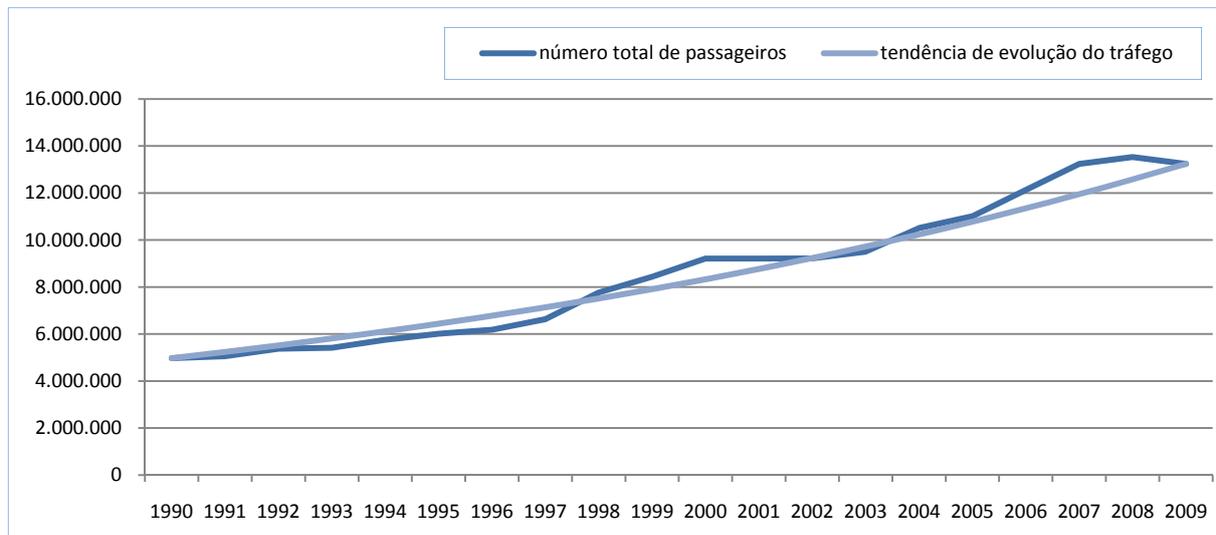
O tráfego no aeroporto de Lisboa cresceu a uma taxa média anual de 5,28% entre 1990, em que o número de passageiros foi 4.976.194 e 2009, em que o número de passageiros foi 13.241.636 (gráfico 1).

Podemos considerar que há dois ciclos de maior crescimento, o primeiro de 1998 a 2003 e o segundo de 2004 a 2009 (gráfico 2). No primeiro, observou-se o maior crescimento percentual registado neste período (17%), que surgiu após uma fase de crescimento estável entre 1990 e 1997. O segundo ciclo de crescimento vai de 2004 a 2009, em que se regista um aumento em mais de um milhão de passageiros face a 2003. Termina com o crescimento abaixo da média em 2008, e negativo em 2009. Apesar de, à data de publicação deste estudo, não serem conhecidos os valores totais para o ano de 2010, os dados reunidos até ao 3º trimestre revelam um crescimento homólogo superior a 4%. Com o tempo, logo se verá se estamos no início de novo ciclo.

Comparando o ano de 1997 com o ano 2000, no primeiro ciclo de crescimento, cresceram principalmente as rotas com a Espanha, Brasil e Suíça, diminuiu o peso relativo das rotas com a França, Reino Unido e Alemanha, e o peso do tráfego doméstico manteve-se na ordem dos 23%. Quanto às operadoras, a TAP e a Portugália que detinham 59% da quota de mercado em 1997, passaram para 55% em 2000, registando-se neste período o crescimento de companhias como a Deutsche Lufthansa, a Sata, a Air France e a Swissair. Quanto ao segundo ciclo de crescimento, comparando 2005 com 2009, embora as principais rotas sejam idênticas e aumentem o seu volume de tráfego, são as restantes rotas que mais crescem em termos relativos. Destacam-se nesta fase o crescimento do tráfego para várias cidades europeias como Lyon, Dublin e Hamburgo, algumas rotas com o Brasil como o Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte e, ainda, outras rotas como Luanda e Praia. Relativamente às operadoras destacam-se o crescimento da TAP, após a saída da Portugália em 2007, e da Easyjet, que se tornou na segunda maior operadora em 2008.

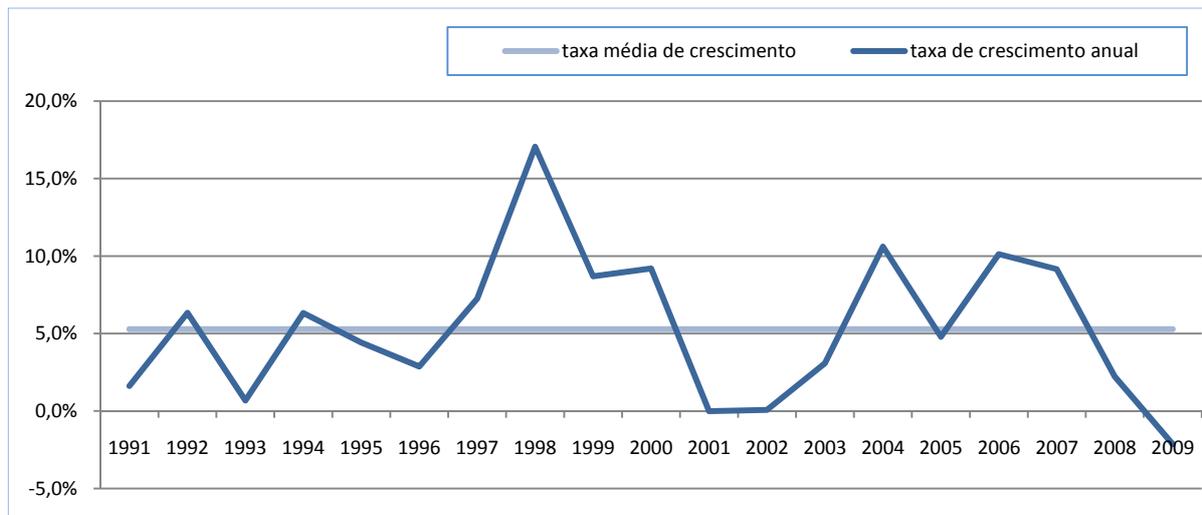
**Gráfico 1** – Evolução do número de passageiros de 1990 a 2009<sup>1</sup>

Evolução do volume de tráfego regular e não regular



**Gráfico 2** – Taxa de crescimento do número de passageiros

Taxa de crescimento do número de passageiros face à média do período



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

## 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.

Da evolução da quota de passageiros das principais rotas, destaca-se a perda de relevância das rotas domésticas: Funchal, Porto, Faro e Ponta Delgada. Enquanto em 1990 estas rotas, no seu conjunto, representavam cerca de 24% do tráfego total, em 2009 esta quota situou-se em 14%. Nota-se também a substituição da rota de Zurique por Genebra, e ainda a saída das rotas de Nova Iorque e Toronto para a entrada de duas rotas europeias, Roma e Barcelona. Quanto às principais subidas, destacam-se Paris pela posição cimeira em 2009, Barcelona pelo forte crescimento registado e Luanda por ser a única rota extra-europeia entre as 15 principais rotas. Quanto às rotas com o Brasil, apesar de nenhuma rota em particular atingir uma posição entre as 15 principais rotas, no seu conjunto o peso do volume de tráfego com o Brasil subiu de 5% no ano 2000 para 8% em 2009. Este aumento deve-se principalmente ao crescimento de rotas como Fortaleza, Salvador, Brasília e Belo Horizonte.

A comparação entre a quota total de passageiros das 15 principais rotas em 1990 (71%) e 2009 (63%), sugere uma queda da concentração do tráfego nas principais rotas, observada em maior detalhe no próximo capítulo relativo ao período entre 2000 e 2009. Por último, é curioso observar que a quota total de passageiros das 15 principais rotas em 2009 é idêntica à quota registada em 1990, apesar de todas as alterações anteriormente descritas.

---

<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.

**Quadro 1 – Quota de passageiros**

15 maiores rotas em 1990

	1990	2000	2009
<b>Funchal</b>	10,32%	8,31%	6,83%
<b>Londres</b>	9,10%	9,36%	7,48%
<b>Paris</b>	7,14%	9,11%	8,63%
<b>Porto</b>	7,05%	6,69%	3,30%
<b>Madrid</b>	6,29%	8,38%	8,07%
<b>Nova Iorque</b>	4,88%	4,25%	1,60%
<b>Faro</b>	3,83%	2,87%	1,41%
<b>Frankfurt</b>	3,63%	4,65%	3,74%
<b>Amesterdão</b>	3,18%	3,03%	3,28%
<b>Bruxelas</b>	3,14%	4,12%	2,98%
<b>Zurique</b>	3,03%	3,64%	2,10%
<b>Ponta Delgada</b>	2,86%	3,15%	2,54%
<b>Milão</b>	2,50%	2,34%	2,65%
<b>Luanda</b>	2,07%	1,24%	2,69%
<b>Toronto</b>	1,96%	0,59%	0,31%
<b>TOTAL</b>	70,98%	71,73%	57,61%

**Quadro 2 – Quota de passageiros**

15 maiores rotas em 2009

	1990	2000	2009
<b>Paris</b>	7,14%	9,11%	8,63%
<b>Madrid</b>	6,29%	8,38%	8,07%
<b>Londres</b>	9,10%	9,36%	7,48%
<b>Funchal</b>	10,32%	8,31%	6,83%
<b>Frankfurt</b>	3,63%	4,65%	3,74%
<b>Barcelona</b>	1,07%	2,73%	3,60%
<b>Porto</b>	7,05%	6,69%	3,30%
<b>Amesterdão</b>	3,18%	3,03%	3,28%
<b>Bruxelas</b>	3,14%	4,12%	2,98%
<b>Genebra</b>	1,40%	1,37%	2,69%
<b>Luanda</b>	2,07%	1,24%	2,69%
<b>Milão</b>	2,50%	2,34%	2,65%
<b>Ponta Delgada</b>	2,86%	3,15%	2,54%
<b>Munique</b>	0,91%	1,64%	2,35%
<b>Roma</b>	1,51%	1,73%	2,18%
<b>TOTAL</b>	62,17%	67,85%	63,01%

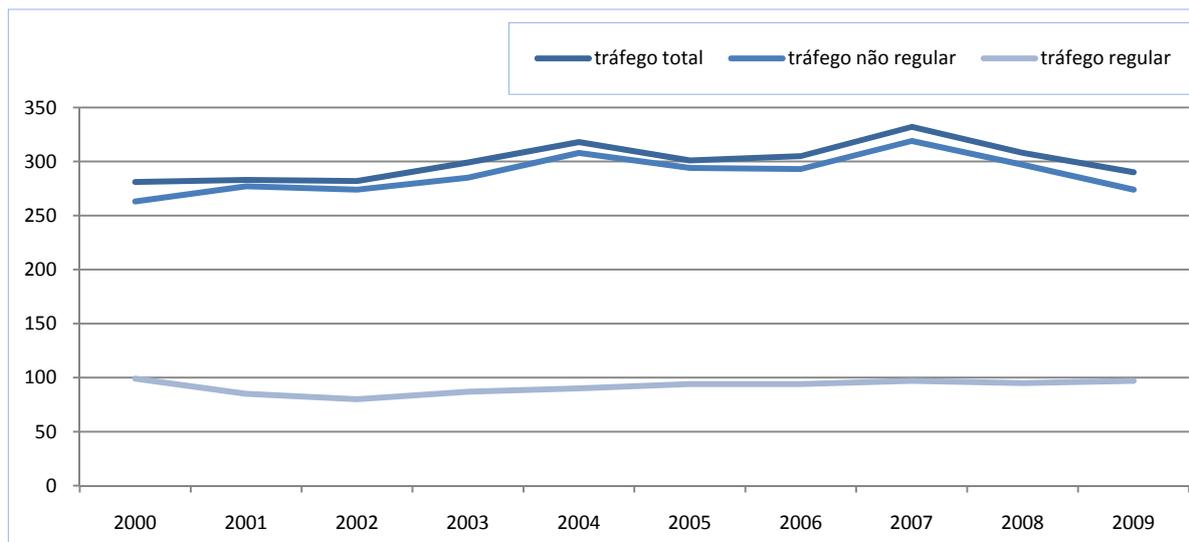
### 3.3. Número de rotas por tipo de tráfego de 2000 a 2009

Na década em análise, não se verificaram alterações significativas quanto ao número de rotas operadas, sendo os valores registados em 2000 idênticos aos valores em 2009 (gráfico 3). Importa considerar que entre o número total de rotas operadas, estão incluídas rotas com volumes de tráfego muito diferentes e que as variações observadas se devem, principalmente, ao início e cancelamento das rotas de tráfego não regular com baixo volume de tráfego. Quanto ao tráfego regular, a diminuição do número de rotas em 2001 e 2002 deve-se inteiramente ao cancelamento de rotas com um volume de tráfego inferior a dez mil passageiros anuais, quando a média registada nesses anos é superior a cem mil passageiros anuais por rota.

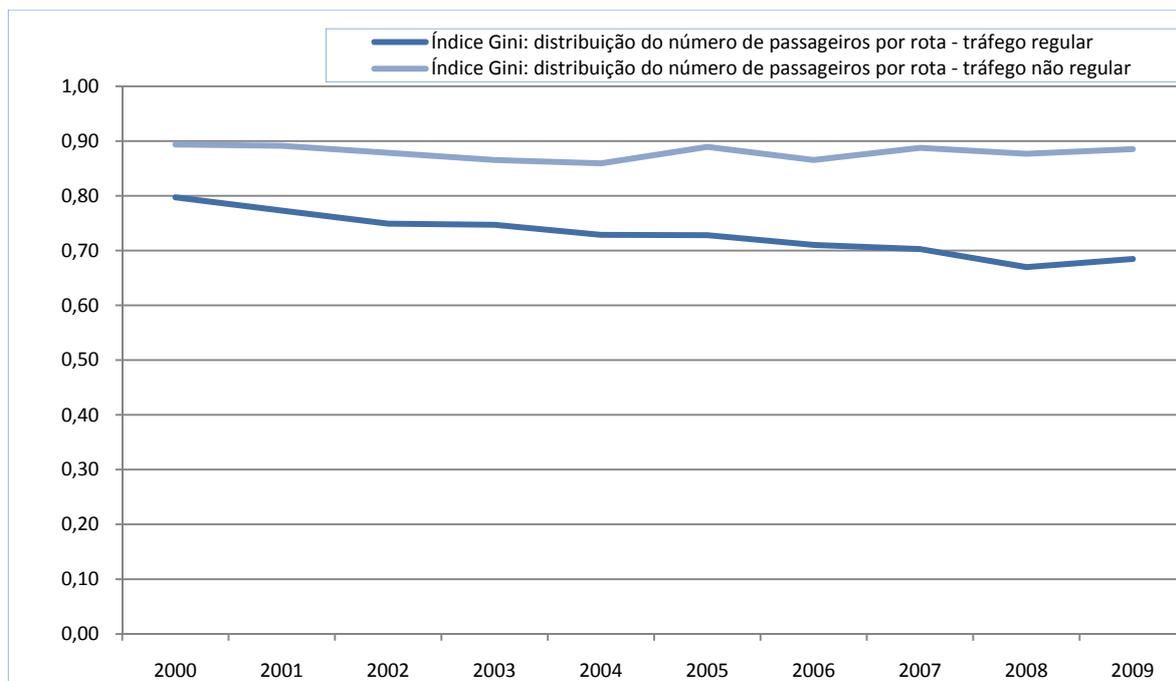
Uma vez que o aumento do número de passageiros não se reflectiu no número de rotas, importa saber de que forma o crescimento afectou a distribuição dos passageiros pelas várias rotas operadas.

Para o tráfego regular o índice de Gini diminuiu, ou seja, nos últimos anos tem-se verificado uma maior dispersão do volume de tráfego entre as várias rotas operadas. O valor do índice depende da posição relativa de cada rota face às restantes, e estas posições alteram-se de ano para ano, mas não se identifica um conjunto específico de rotas que seja explicativo da tendência. Quanto ao tráfego não regular, apesar do maior número de rotas operadas, o tráfego mantém-se fortemente concentrado, conforme se pode verificar pelo gráfico 4.

**Gráfico 3 – Número de rotas operadas de 2000 a 2009<sup>3</sup>**



**Gráfico 4 – 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.

São de ter em conta, neste contexto, as grandes diferenças de escala entre tráfego regular e não regular (gráficos A.1 e A.2, anexo I). Enquanto nas rotas de tráfego regular, viajaram em média mais de cem mil passageiros anuais, nas rotas de tráfego não regular esta média nunca ultrapassou os 2500 passageiros anuais. O crescimento médio anual do número de passageiros por rota foi de pouco mais de 5% para o tráfego regular e de cerca de 4% para o tráfego não regular.

A evolução no número de rotas poderá ainda ser observada em maior detalhe através do número de rotas iniciadas e canceladas anualmente (quadros 3 e 4).

No tráfego não regular é 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.

Conforme observado no primeiro parágrafo, os valores apresentados nos quadros 3 e 4 agregam rotas com volumes de tráfego significativamente diferentes. 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<sup>4</sup>, tendo sido obtidos os quadros A.5 e A.6 apresentados no anexo III. 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. É relevante que mais de metade das rotas de tráfego regular, tenham sido operadas continuamente de 2000 a 2009, embora nem sempre pelas mesmas operadoras. A lista destas rotas é apresentada no quadro 5.

---

<sup>4</sup> O número médio de passageiros por rota ronda os cem mil para tráfego regular, e os dois mil para o tráfego não regular, o que significa que o limite mínimo para considerar uma rota foi de aproximadamente dez mil passageiros anuais para o tráfego regular, e duzentos para o tráfego não regular. Sabendo que em média viajaram anualmente mais de dez milhões de passageiros no aeroporto de Lisboa, as rotas com um volume de tráfego inferior aos limites escolhidos podem ser efectivamente consideradas de pequena dimensão.

**Quadro 3 – Tráfego regular**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Início	---	7	9	13	13	13	9	15	5	6
Cancelamento	---	21	14	6	10	9	9	12	7	4
# Total de rotas	99	85	80	87	90	94	94	97	95	97
Início (%)	---	8,2%	11,3%	14,9%	14,4%	13,8%	9,6%	15,5%	5,3%	6,2%
Cancelamento (%)	---	24,7%	17,5%	6,9%	11,1%	9,6%	9,6%	12,4%	7,4%	4,1%

**Quadro 4 – Tráfego não regular**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Início	---	97	82	94	97	81	89	103	74	71
Cancelamento	---	83	85	83	74	95	90	77	96	94
# Total de rotas	263	277	274	285	308	294	293	319	297	274
Início (%)	---	46,7%	44,0%	46,6%	50,3%	37,8%	44,0%	46,6%	40,4%	35,5%
Cancelamento (%)	---	50,2%	46,5%	43,8%	33,6%	52,3%	37,5%	34,7%	47,7%	68,3%

**Quadro 5 – Lista das 56 rotas operadas continuamente de 2000 a 2009:**

Paris	Munique	Dakar	Marselha
Londres	Genebra	Colónia	Porto Santo
Madrid	São Paulo	Palma de Maiorca	Bilbao
Funchal	Faro	Estocolmo	Toulouse
Porto	Luanda	Luxemburgo	Valência
Frankfurt	Rio de Janeiro	Caracas	Manchester
Amesterdão	Terceira	Estugarda	Bordéus
Barcelona	Sal	Maputo	Bissau
Bruxelas	Recife	Natal	São Tomé
Ponta Delgada	Salvador	Nice	Tunis
Milão	Fortaleza	Bolonha	Málaga
Zurique	Copenhaga	Joanesburgo	Bragança
Nova Iorque	Horta	Basileia	Vila Real
Roma	Lyon	Casablanca	Vitória

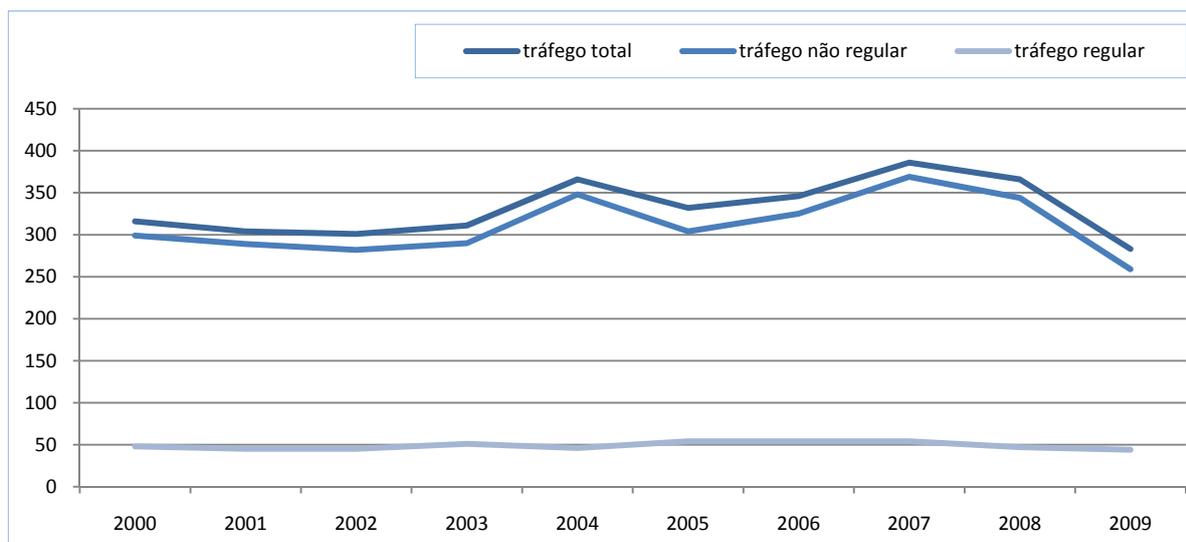
## 4. Operadoras

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

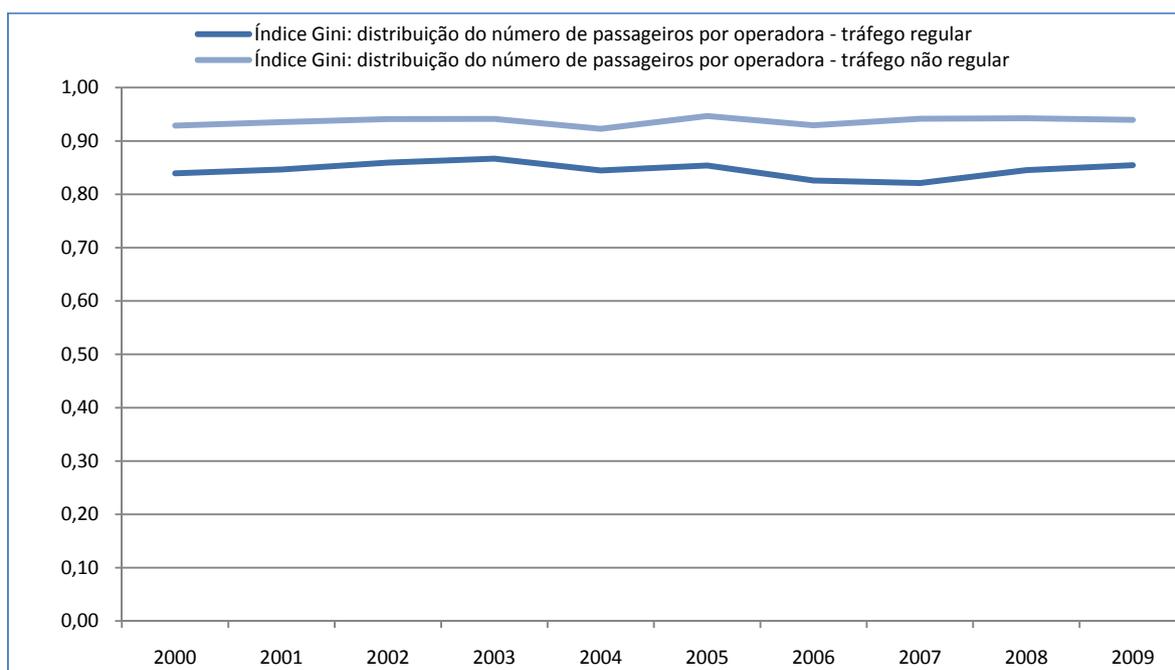
Conforme já foi mencionado, informação estatística sistemática sobre as transportadoras a operar no Aeroporto de Lisboa só se encontra disponível para a década de 2000 a 2009. Observa-se uma evolução próxima da que foi registada para o número de rotas, ou seja, a média de rotas por operadora mantém-se relativamente constante ao longo do período, conforme se pode observar no gráfico A.3 apresentado no anexo II. No gráfico 5 relativo ao número de operadoras por tipo de tráfego, constata-se ainda que o número médio de rotas por operadora é idêntico entre os dois tipos de tráfego, apesar de todas as diferenças de escala, e do carácter de permanência das operações realizadas.

As várias operadoras registaram volumes de tráfego muito diferentes. O índice de Gini relativo ao número de passageiros transportados por operadora, mantém-se relativamente constante para ambos os tipos de tráfego (gráfico 6). Se para o tráfego não regular também a distribuição dos passageiros por rota era idêntica e constante, já para o tráfego regular se tinha verificado uma diminuição do valor do índice ao longo do tempo, ou seja, uma maior dispersão dos passageiros entre as várias rotas operadas. No entanto, esta situação não se reflecte na distribuição do tráfego por operadoras, que se mantém fortemente concentrado ao longo de todo o período.

**Gráfico 5 – Número de operadoras, por tipo de tráfego, de 2000 a 2009**



**Gráfico 6 – Índice de Gini: distribuição do número de passageiros por operadora**



Conforme já foi observado no capítulo anterior, existem diferenças de escala (número de operadoras em actividade) e de alternância (número de início e cancelamento de operações), que são consistentes com a natureza do tipo de tráfego e que podem ser observadas através dos quadros 6 e 7.

Ainda à semelhança do que foi verificado quanto ao início e cancelamento de rotas, verifica-se que apenas uma parte das operadoras que constam nos quadros 6 e 7, transportaram um número significativo de passageiros,

conforme se pode observar nos quadros A.7 e A.8 do anexo III. Nota ainda para o facto de que apenas 15 operadoras de tráfego regular, e 33 de tráfego não regular, registaram actividade contínua de 2000 a 2009.

**Quadro 6 – Tráfego regular**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Início	---	5	9	16	6	12	9	11	2	4
Cancelamento	---	8	9	10	11	4	9	11	9	7
# Total de operadoras	48	45	45	51	46	54	54	54	47	44
Início (%)	---	25,9%	34,5%	19,0%	35,0%	25,0%	23,8%	28,0%	9,1%	5,6%
Cancelamento (%)	---	25,9%	29,6%	41,4%	38,1%	25,0%	20,0%	14,3%	20,0%	22,7%

**Quadro 7 – Tráfego não regular**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Início	---	135	124	135	175	115	143	172	139	92
Cancelamento	---	145	131	127	117	159	122	128	164	177
# Total de operadoras	299	289	282	290	348	304	325	369	344	259
Início (%)	---	38,4%	68,5%	58,3%	67,0%	39,1%	55,9%	57,9%	54,0%	47,1%
Cancelamento (%)	---	45,1%	38,4%	47,6%	42,2%	65,4%	53,6%	50,5%	55,7%	61,5%

## 4.2. Passageiros por operadora de 2000 a 2009

### 4.2.1. Tráfego regular

Os quadros 8 e 9 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 no ano 2000 destacam-se a TAP e a Sata Internacional pelo aumento do seu peso, enquanto que das 10 maiores operadoras em 2009 se destaca a Easyjet, por ter entrado no mercado após 2005, sendo a maior operadora em 2009. A Swissair e a Sabena foram por seu turno substituídas na 8ª e 9ª posições, pela Vueling e a Easyjet Switzerland respectivamente, mantendo estas operadoras uma quota de mercado idêntica.

O crescimento do volume de tráfego das dez principais operadoras registou taxas de crescimento homólogas menos voláteis do que as taxas de crescimento de tráfego total, conforme se pode verificar pelo gráfico A.4 apresentado no anexo II. A elevada correlação deve-se ao facto deste conjunto de operadoras representar mais de 85% do total de passageiros do Aeroporto de Lisboa. Esta observação indica que, durante os períodos de menor crescimento, o tráfego tende a concentrar-se nas principais operadoras, enquanto nos períodos de maior crescimento, o tráfego tende a dispersar-se entre as várias operadoras em actividade. Quanto às rotas operadas pelas dez maiores operadoras, são apresentados os quadros 10 e 11 relativos ao número de rotas operadas.

Conforme se pode observar, a maior parte das companhias opta por concentrar a sua actividade num reduzido número de ligações. A TAP e a Portugália destacaram-se pela diversidade de rotas operadas, sendo que, em 2007, a TAP passou a explorar também as rotas anteriormente efectuadas pela Portugália, entre as quais se destacam as ligações a Lyon, Marselha, Toulouse, Nice e Hamburgo. A Easyjet apesar de, comparativamente com a Portugália, realizar um reduzido número de ligações, detém uma quota de passageiros em 2009 superior à que a Portugália detinha em 2000, o que indica um elevado volume de tráfego nas rotas operadas, entre as quais se destacam Londres, Funchal, Madrid, Paris e Milão. Quanto à Sata Internacional observa-se que, o crescimento da quota de mercado deve-se também ao aumento do número de rotas operadas e que é, a par da TAP, a única operadora entre o conjunto das dez principais, a efectuar ligações de tráfego regular com cidades extra-europeias, nomeadamente, Boston e Toronto.

**Quadro 8**

10 maiores operadoras em 2000

	2000	2005	2009
<b>TAP</b>	50,01%	52,70%	57,03%
<b>Portugália</b>	7,30%	6,35%	---
<b>Deutsche Lufthansa</b>	4,72%	4,34%	4,18%
<b>Air France</b>	4,58%	3,80%	3,17%
<b>Iberia</b>	4,42%	4,46%	3,61%
<b>British Airways</b>	3,79%	3,26%	2,38%
<b>Sata International</b>	3,32%	4,09%	4,08%
<b>Swissair</b>	2,83%	---	---
<b>Sabena</b>	2,35%	---	---
<b>KLM</b>	2,03%	2,32%	1,84%
<b>TOTAL</b>	85,35%	81,32%	76,29%

**Quadro 9**

10 maiores operadoras em 2009

	2000	2005	2009
<b>TAP</b>	50,01%	52,70%	57,03%
<b>Easyjet</b>	---	---	7,97%
<b>Deutsche Lufthansa</b>	4,72%	4,34%	4,18%
<b>Sata International</b>	3,32%	4,09%	4,08%
<b>Iberia</b>	4,42%	4,46%	3,61%
<b>Air France</b>	4,58%	3,80%	3,17%
<b>British Airways</b>	3,79%	3,26%	2,38%
<b>Vueling</b>	---	0,44%	2,09%
<b>Easyjet Switzerland</b>	---	0,18%	1,88%
<b>KLM</b>	2,03%	2,32%	1,84%
<b>TOTAL</b>	72,87%	75,59%	88,23%

**Quadro 10** - Número de rotas operadas pelas 10 maiores operadoras em 2000

Operadora	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TAP	49	40	38	39	41	44	47	59	60	65
Portugália	28	28	22	21	24	25	20	16	0	0
Deutsche Lufthansa	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
Air France	3	3	3	2	4	3	3	2	2	3
Iberia	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
British Airways	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sata International	5	4	6	5	6	5	8	8	8	10
Swissair	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Sabena	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
KLM	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1

**Quadro 11** - Número de rotas operadas pelas 10 maiores operadoras em 2009

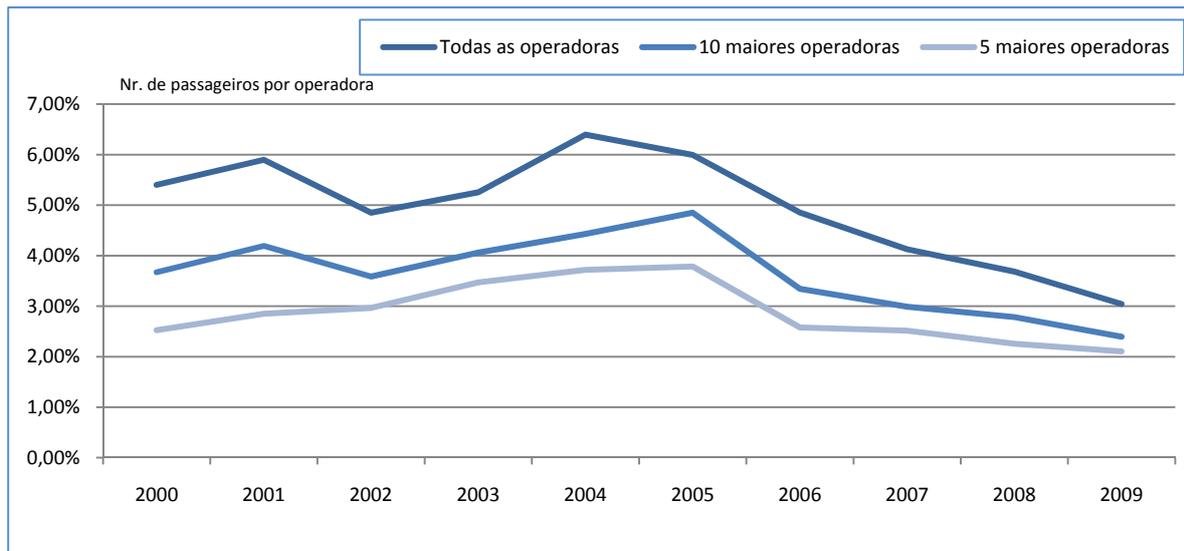
Operadora	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TAP	49	40	38	39	41	44	47	59	60	65
Easyjet Airlines	0	0	0	0	0	0	4	7	9	11
Deutsche Lufthansa	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
Sata International	5	4	6	5	6	5	8	8	8	10
Iberia	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
Air France	3	3	3	2	4	3	3	2	2	3
British Airways	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Vueling Airlines	0	0	0	0	0	1	2	2	2	2
Easyjet Switzerland	0	0	0	0	0	1	2	2	2	2
KLM	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1

### 4.2.2. Tráfego não regular

Considerando que as operadoras de tráfego não regular têm uma expressão menor no tráfego global, e enfrentam uma procura mais instável, optou-se por não realizar uma análise similar à que foi efectuada para as operadoras de tráfego regular. Foi somente observada a percentagem do tráfego não regular sobre o tráfego total, de modo a determinar a tendência de evolução deste tipo de tráfego.

A partir de 2004 verifica-se uma diminuição do tráfego não regular, quer em termos relativos, quer em termos absolutos. A forte concentração do tráfego é visível pela diferença mínima entre as 5 e as 10 principais operadoras (gráfico 7). Destacam-se a Sata Internacional, por ser a única operadora que em todos os anos observados ocupou uma posição entre as 5 principais operadoras de tráfego não regular, a Air Luxor, por ser de 2002 a 2005 a maior operadora neste tipo de tráfego, e à qual poderá ser atribuído o aumento do peso relativo do tráfego não regular nesses anos, e a Air Transat por ser, a par da Sata Internacional, uma das operadoras mais relevantes e em actividade contínua de 2000 a 2009. As cinco principais operadoras de tráfego não regular no ano de 2009 foram, por ordem decrescente quanto ao número de passageiros transportados: a White Airways, a Orbest, a Sata Internacional, a Air Transat e a Swiftair.

**Gráfico 7 –** Percentagem do tráfego não regular sobre o tráfego total<sup>5</sup>



<sup>5</sup> O tráfego total inclui o tráfego regular e não regular de todas as operadoras.

## 5. Conclusão

No aeroporto de Lisboa a evolução do tráfego aéreo, desde 1990 até 2009, segue uma taxa de crescimento relativamente estável de cerca de 5% ao ano, embora se identifiquem na série duas fases de crescimento mais fraco e outras duas de crescimento mais forte.

Relativamente às principais rotas operadas em número de passageiros, destaca-se a perda de relevância das principais rotas domésticas, e o reforço das ligações dentro do espaço europeu. É de notar que entre todas as 15 maiores rotas operadas em 2009, apenas Luanda não é uma cidade europeia, e que o conjunto das rotas com o Brasil tem aumentado o seu peso relativo. Foi também observado que o aumento do volume de tráfego resultou do aumento de frequências em cada rota e, não tanto do aumento do número de rotas. Aumentou também a dispersão do número de passageiros entre as rotas de tráfego regular, diminuindo a concentração nas principais rotas. Quanto ao número de rotas iniciadas ou canceladas anualmente, verificou-se que apenas uma pequena parte corresponde a rotas com um volume de tráfego significativo, o que representa um sinal de estabilidade nas rotas operadas ao longo do período.

Quanto ao número de operadoras por tipo de tráfego, verificou-se uma evolução próxima daquela observada para as rotas, dada a relação próxima e estável entre o número de rotas por operadora. A exceção encontrada foi a manutenção de um elevado grau de concentração entre as operadoras de tráfego regular, que não tem correspondência ao nível das rotas. Relativamente às principais operadoras em número de passageiros, não se observou nenhuma alteração com impacto significativo na evolução do tráfego global.

Em síntese, destacam-se cinco pontos principais:

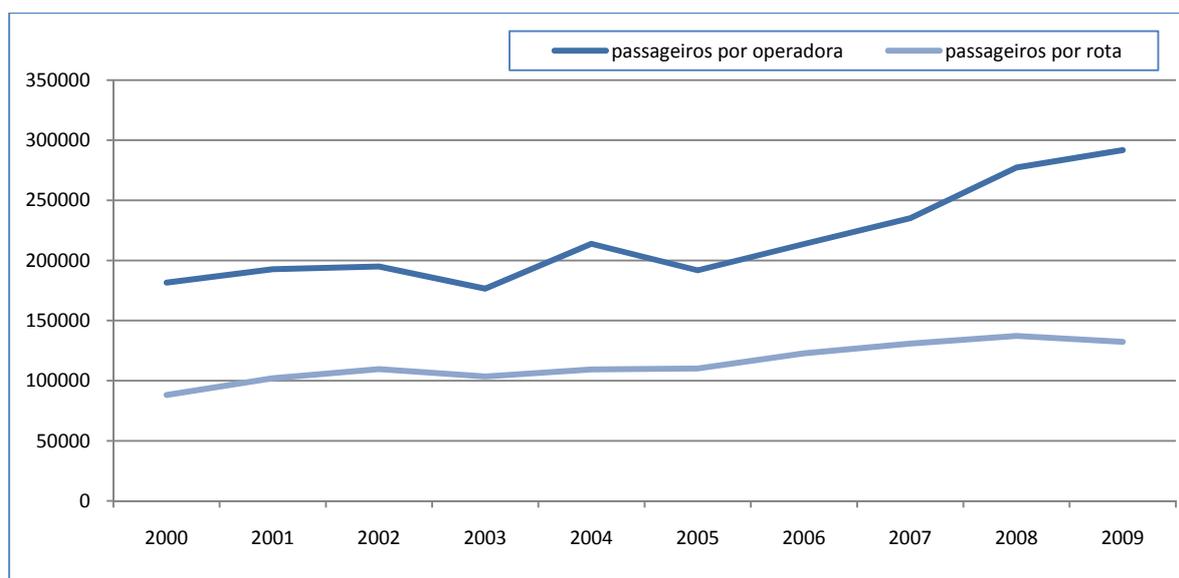
1. O número de passageiros aumentou 2,5 vezes em vinte anos, a uma taxa de crescimento médio anual de 5%;
2. O aumento do volume de tráfego não se reflectiu no aumento do número de rotas, mas dispersou-se entre um maior número de rotas operadas por voos regulares;
3. O aumento do volume de tráfego não se reflectiu no aumento do número de operadoras, mantendo-se fortemente concentrado para ambos os tipos de tráfego;
4. Catorze das quinze principais rotas operadas em 2009 tiveram como origem ou destino uma cidade europeia, e diminuiu a relevância das ligações domésticas no tráfego total;
5. O tráfego não regular é tendencialmente menos representativo e consiste num maior número de operações pontuais de pequena dimensão.

## Gráficos

### Anexo I

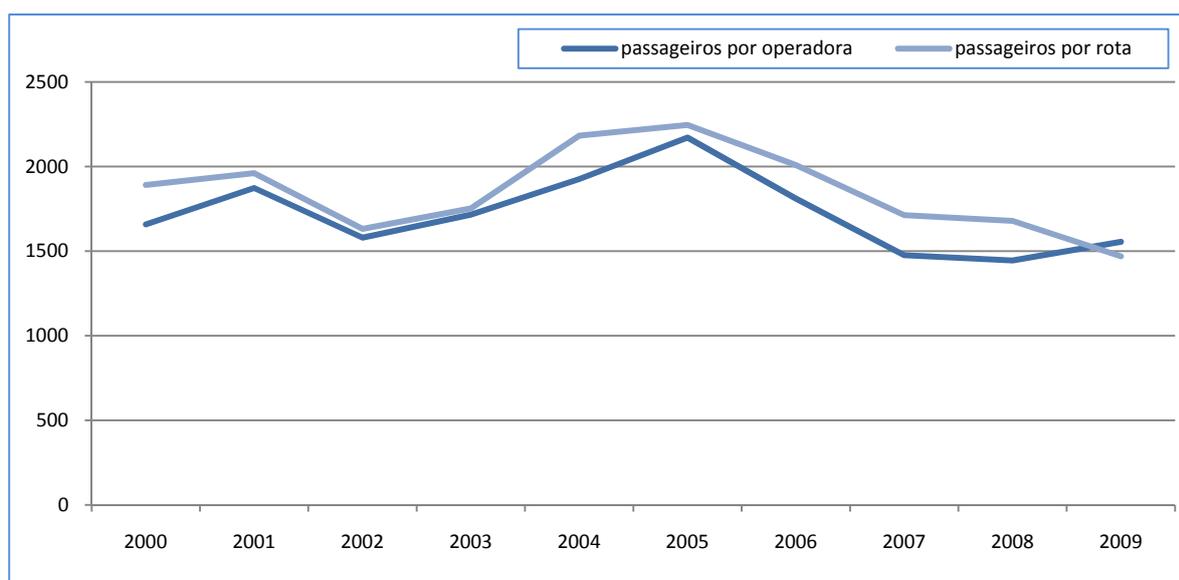
**Gráfico A.1**

Número médio de passageiros transportados – tráfego regular



**Gráfico A.2**

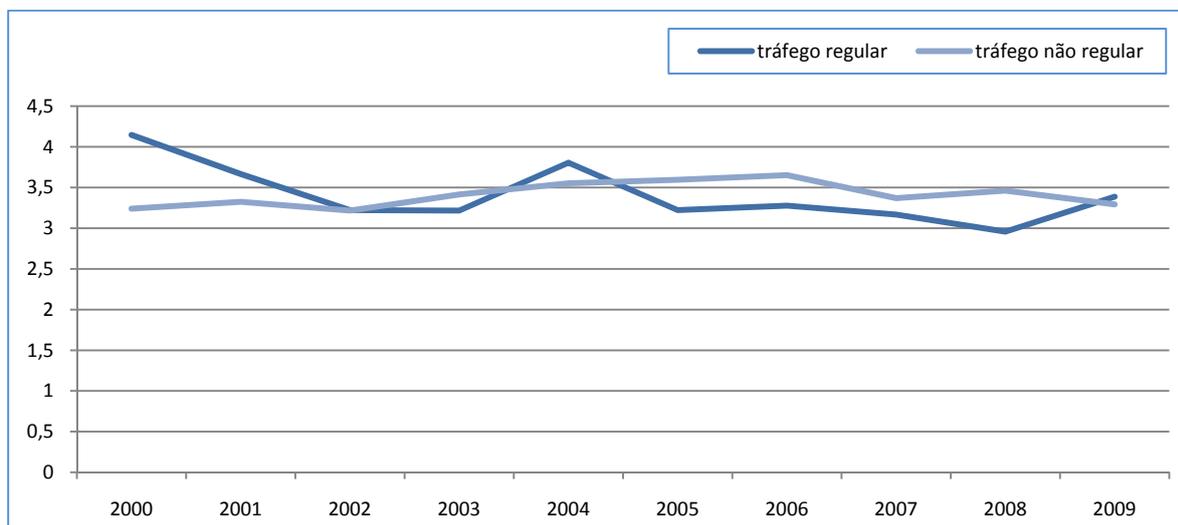
Número médio de passageiros transportados – tráfego não regular



## Anexo II

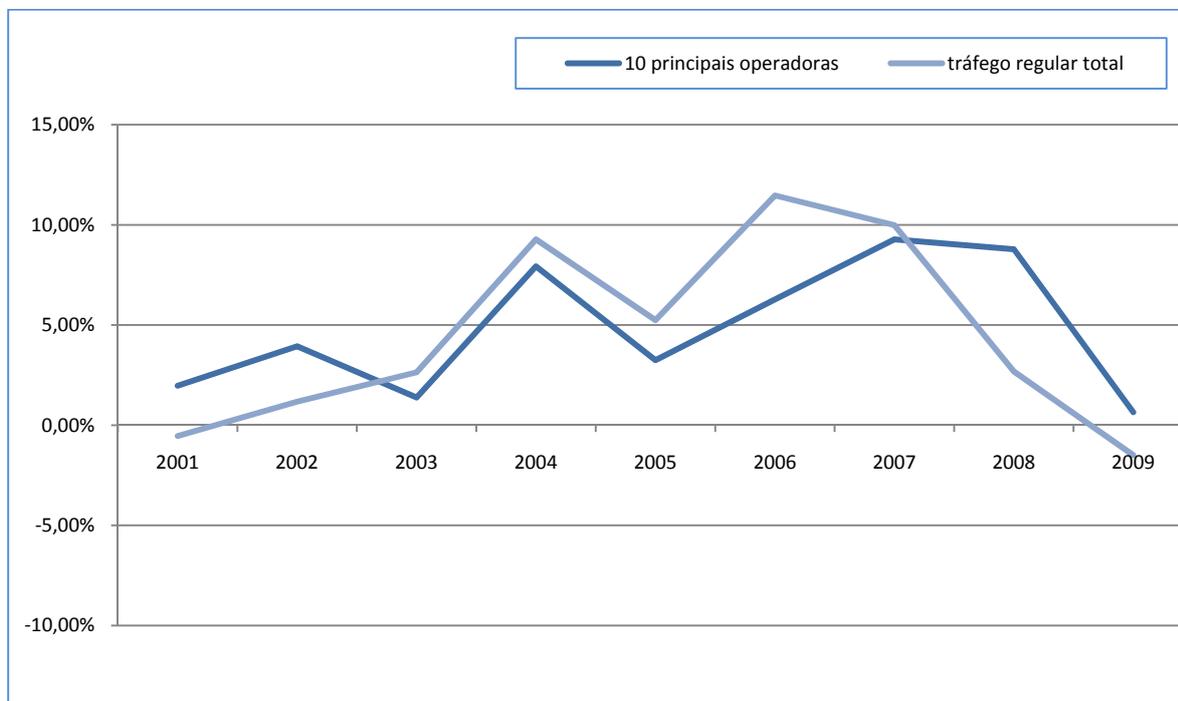
**Gráfico A.3**

Número médio de rotas por operadora



**Gráfico A.4**

Taxas de crescimentos homólogos do número de passageiros



## Quadros

### Anexo III

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>6</sup>.

#### ROTAS

**Quadro A.5 – Tráfego regular**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Início	---	0	0	1	3	2	1	6	1	1
Cancelamento	---	1	0	0	2	1	0	0	1	1
# Total de rotas	58	53	53	56	64	63	65	73	76	78

**Quadro A.6 – Tráfego não regular**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Início	---	15	14	22	19	8	13	14	15	9
Cancelamento	---	11	10	15	13	19	15	11	14	15
# Total de rotas	98	102	110	126	131	113	122	127	121	110

#### OPERADORAS

**Quadro A.7 – Tráfego regular**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Início	---	1	1	3	1	4	4	4	0	1
Cancelamento	---	1	3	0	0	0	1	4	6	1
# Total de rotas	24	24	23	26	24	27	34	35	28	25

**Quadro A.8 – Tráfego não regular**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Início	---	12	21	26	48	18	24	24	24	21
Cancelamento	---	23	23	16	20	43	19	28	31	37
# Total de rotas	88	77	78	85	123	83	93	99	98	78

<sup>6</sup> O número total de rotas/operadoras apresentado, segue o mesmo critério de todo o quadro, ou seja, é a contagem das rotas/operadoras com um volume de tráfego superior a um décimo da média anual de passageiros por rota/operadora.

