

*Nota metodológica -
Análise de competitividade para os aeroportos do Porto e de Faro*

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
METODOLOGIA PARA ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE	3
METODOLOGIA PARA A SELEÇÃO DO PAINEL DE AEROPORTOS.....	12
ANÁLISE DA COMPETITIVIDADE.....	29
CONCLUSÕES.....	35

INTRODUÇÃO

1. De acordo com o disposto na alínea a) do ponto 8.12 do Anexo 12 ao Contrato de Concessão, *“em 2022, e no final de cada período subsequente, a Autoridade Reguladora deve efetuar análises que permitam concluir sobre os níveis de competitividade dos aeroportos de Faro e do Porto, nomeadamente sobre a sua capacidade para atrair companhias aéreas, por comparação com prestadores de serviço aeroportuários no espaço da UE”*.
2. Este documento tem por objetivo apresentar a metodologia adotada pela ANAC para avaliar a competitividade dos aeroportos do Porto e de Faro, nos termos do referido no ponto 8.12 do Anexo 12 ao Contrato de Concessão.
3. Perante as várias dimensões que contribuem para o nível de competitividade de um aeroporto e da sua capacidade para atrair companhias aéreas, consideram-se, em particular, as seguintes:
 - Qualidade do serviço prestado ao passageiro:



- Qualidade do serviço prestado à Transportadora Aérea;
 - Capacidade de resposta às necessidades específicas da Transportadora Aérea;
 - Modelo de incentivos aplicado;
 - Custo do *turnaround* no aeroporto.
4. Deste modo, procurou-se desenvolver uma metodologia o mais abrangente possível, que não se limitasse à análise de uma dimensão específica, e, por outro lado, considerou-se que seria importante que esta avaliação permitisse alcançar um entendimento mais profundo de eventuais causas de uma deterioração da competitividade.
 5. Tratando-se de uma análise de competitividade “*por comparação com prestadores de serviço aeroportuários no espaço da UE*”, a metodologia desenvolvida envolve uma comparação com um painel de aeroportos previamente selecionados. Tendo em conta a criticidade do processo de seleção do painel de aeroportos a utilizar, foi também desenvolvida uma metodologia específica, com base em critérios concretos e objetivos tendo em vista que essa seleção fosse o mais transparente e replicável possível.
 6. Refere-se também que durante o processo de desenvolvimento desta metodologia, a ANAC procedeu à auscultação dos principais *stakeholders* dos aeroportos do Porto e de Faro, com o objetivo de obter eventuais contributos nomeadamente, a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA), a IATA e as transportadoras aéreas com maior representatividade de tráfego naqueles aeroportos, (Ryanair, easyJet, TAP e Jet2.)

METODOLOGIA PARA ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE

7. Considerando que se pretende uma metodologia abrangente, a mesma será aplicada em duas fases:
- **Fase 1 - Análise comparativa da evolução da conectividade:** avaliação da evolução do índice de conectividade do aeroporto calculado pelo Airport Council International (ACI), que inclui dimensões quantitativas e qualitativas das ligações oferecidas a partir de cada aeroporto.
 - **Fase 2 - Aplicável apenas quando exista uma deterioração na conectividade - Análise comparativa do custo do *turnaround*:** avaliação comparativa do custo suportado com um *turnaround* pelas transportadoras aéreas em cada um dos aeroportos selecionados.

Figura 1 - Metodologia de análise de competitividade

Proposta de metodologia a aplicar

Fase 1 - Análise comparativa da evolução da conectividade (anualmente)

Análise comparativa da evolução da conectividade

- Cálculo da média móvel a 5 anos do índice de conectividade direta do ACI
- Comparação da evolução da média móvel do índice de conectividade direta do ACI com os restantes aeroportos do painel
- Avaliação comparativa da performance
 - Aeroporto competitivo: crescimento acima da média do painel, ou decréscimo inferior à média do painel
 - Aeroporto potencialmente não competitivo: crescimento abaixo da média do painel, ou decréscimo superior à média do painel

Fase 2 - Análise da possíveis causas para a perda de competitividade

i.

Análise comparativa do custo do *turnaround*

- Avaliação comparativa do custo do *turnaround* da aeronave tipo no aeroporto em causa com a mediana do painel

Apenas quando um dos aeroportos seja considerado potencialmente não competitivo na fase 1



Fase 1 - Análise comparativa da evolução da conectividade

8. O ACI produz e publica desde 2014 indicadores de conectividade por aeroporto, que traduzem o número e a qualidade das ligações existentes em cada um dos aeroportos analisados. O ACI analisa 3 tipos de conectividade:
 - **Conectividade direta:** avalia o número de ligações diretas existentes no aeroporto, bem como o número de frequências;
 - **Conectividade indireta:** avalia o número de destinos disponíveis em cada aeroporto através de voos de ligação. Esta avaliação incorpora não só o número, mas também a sua qualidade, medida através do tempo da ligação e do desvio que tem associado.
 - **Conectividade do aeroporto (ICA):** avalia a conjugação da conectividade direta e indireta.
9. Tendo em conta que o objetivo desta análise, numa primeira fase, é concluir sobre a evolução da competitividade do aeroporto, entendeu-se que a conectividade do aeroporto (conectividade direta + conectividade indireta) representa o indicador mais adequado para o cumprimento desse objetivo.
10. A avaliação de competitividade de cada aeroporto será realizada por comparação com os seus principais competidores (aeroportos do painel selecionado). Assim, a avaliação da ANAC incide sobre a evolução anual do índice de conectividade do aeroporto, em termos relativos. Não é considerado o valor do índice em termos absolutos. Ou seja, a avaliação será independente do posicionamento do valor do Índice de Conectividade do Aeroporto (ICA) face aos outros aeroportos do painel, focando-se assim, na sua evolução ao longo do tempo.
11. A competitividade de cada um dos aeroportos será aferida através da variação anual do ICA do aeroporto, face à evolução média observada no conjunto de aeroportos do painel de comparação. Nestes termos, considera-se que o aeroporto é competitivo, se:
 - Num contexto de aumento da conectividade do aeroporto, há um crescimento do ICA do aeroporto em análise acima da média do painel de aeroportos de referência;
 - Num contexto de redução da conectividade do aeroporto, há um decréscimo do ICA do aeroporto em análise inferior à média do painel de aeroportos de referência.

12. Considerando que o ICA de um aeroporto pode sofrer variações significativas num determinado ano devido a eventos *one-off* (p.e. redução da conectividade devido à saída de uma transportadora aérea com uma quota de mercado significativa no aeroporto), entendeu-se que a forma mais adequada de atenuar o impacto desses eventos na análise, seria através da utilização da média-móvel do ICA dos últimos 5 anos. A utilização desta média móvel permite a diluição dos efeitos *one-off* pelo período, alisando a evolução do índice. Acrescenta-se ainda que a fixação de um período de 5 anos, para além de atenuar a evolução do indicador, permite identificar a tendência da mesma.
13. Refere-se que nesta primeira análise se irá utilizar o ano de 2019 como referência, uma vez que os anos mais recentes (2020 e 2021) incorporam impactos da pandemia do COVID-19 no tráfego de passageiros, introduzindo, por essa via, distorções na análise.
14. Nos casos em que esta análise comparativa da evolução do ICA de um dos aeroportos (Aeroporto do Porto ou Aeroporto de Faro), indiciar aumentos abaixo da média observada no painel, ou reduções mais acentuadas que as registadas no painel de aeroportos, numa segunda fase será realizada uma análise complementar com o custo de um *turnaround* no aeroporto.

Fase 2 - Análise comparativa do custo do *turnaround*

15. A metodologia proposta para a análise comparativa do custo de um *turnaround*, pressupõe o cálculo de um custo médio por *turnaround* no respetivo aeroporto. Para que este custo médio seja o mais aderente possível à realidade do aeroporto, caracterizaram-se as operações mais representativas nos aeroportos do Porto e de Faro. Assim, foram identificados “voos tipo”¹ e representativos da operação em 2019² em de cada um dos aeroportos, nomeadamente em termos de:
 - Destinos tipo (UE Schengen; UE não Schengen; Não Schengen não UE) mais representativos da operação do aeroporto em causa (Porto ou Faro);
 - Aeronave(s) mais representativa(s) da operação para os destinos tipo do aeroporto em causa (Porto ou Faro), incluindo:
 - i. aeronave tipo;

¹ Refere-se que são considerados apenas os voos de passageiros.

² Tal como no caso da análise do ICA, optou-se por utilizar o ano de 2019 como referência devido às distorções nas operações aeroportuárias provocadas pela pandemia de COVID-19 em 2020 e 2021.

- ii. número de lugares oferecidos;
- iii. ocupação média;
- iv. PMD; e
- v. *load-factor*.

— Taxas aeroportuárias representativas do custo de um *turnaround*;

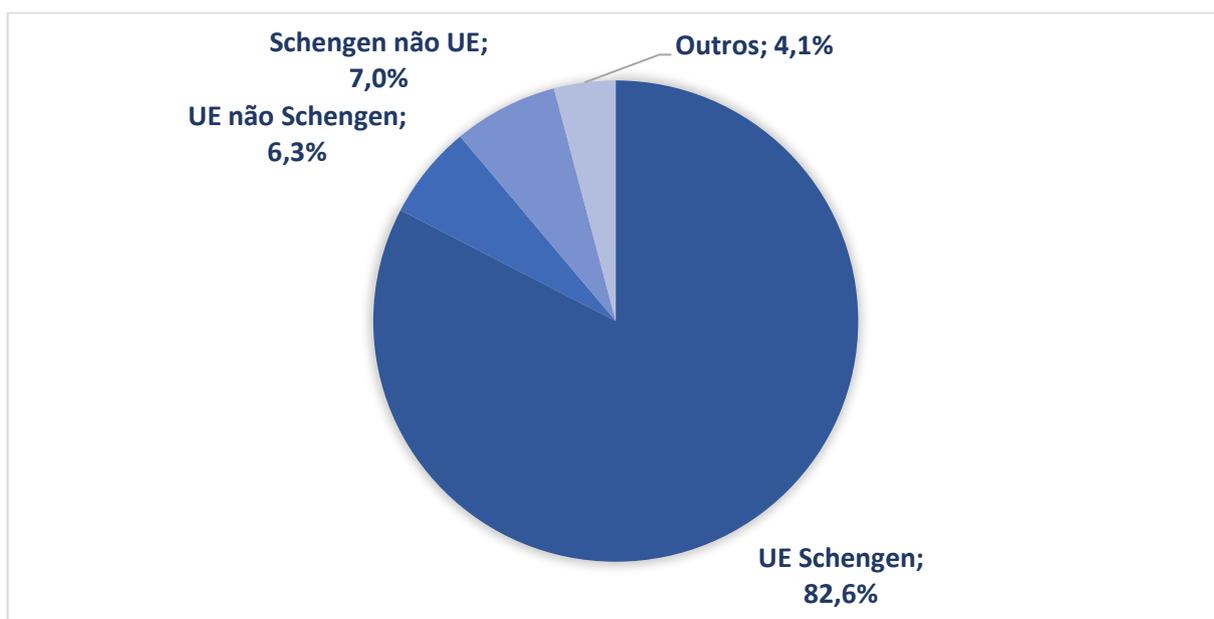
Destinos tipo mais representativo(s) em cada aeroporto

16. Para este efeito, analisou-se a informação constante da base de dados de formulários de tráfego da ANAC relativo ao ano de 2019 e de acordo com essa informação, concluiu-se o seguinte:

Aeroporto do Porto

17. De acordo com os dados analisados, em 2019, as ligações entre o Aeroporto do Porto e destinos europeus Schengen foram as mais representativas, com 82,6% do número total de movimentos de aeronaves, seguido dos destinos UE não Schengen com 6,3% do número de movimentos. O gráfico seguinte ilustra em detalhe os mercados relevantes para o Aeroporto do Porto.

Gráfico 1: Mercados relevantes para o Aeroporto do Porto em 2019

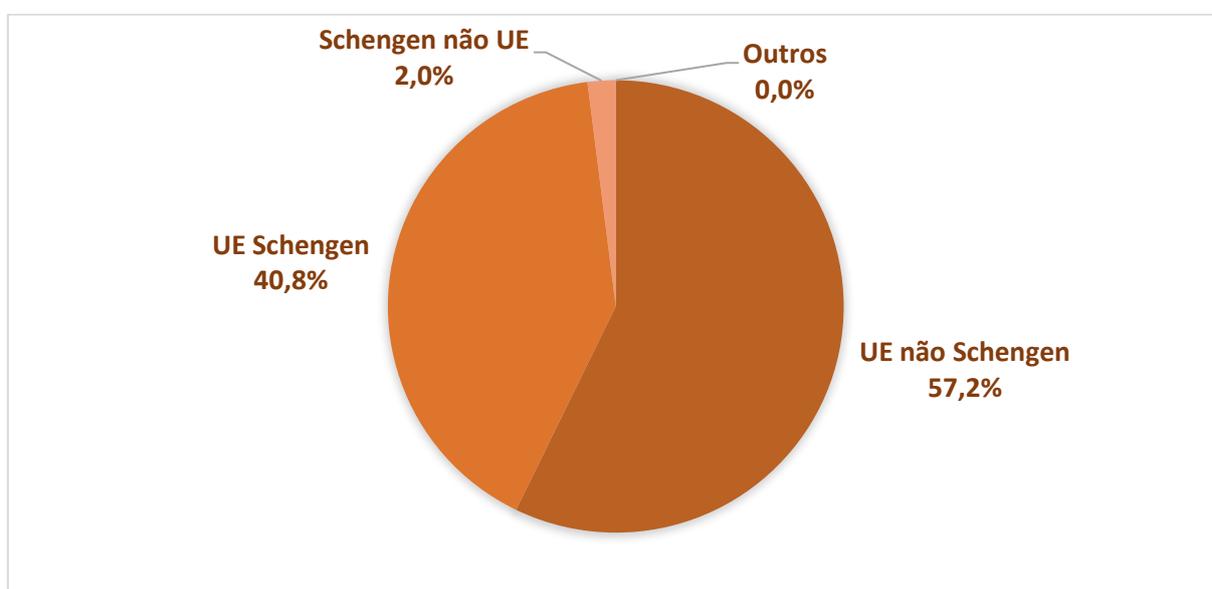


18. Tendo em conta apenas a ponderação dos dois mercados mais relevantes identificados, de forma a simplificar os procedimentos de cálculo do custo de um *turnaround* no Aeroporto do Porto, serão considerados os seguintes mercados e o correspondente peso relativo ajustado:
- UE Schengen: com um peso de 89,6% no custo total a apurar;
 - UE não-Schengen: com um peso de 10,4% no custo total a apurar.

Aeroporto de Faro

19. No caso do Aeroporto de Faro, em 2019, as ligações a destinos europeus não Schengen representaram mais de 57% do número total de movimentos de aeronaves enquanto as ligações para destinos Schengen representaram (41%). O gráfico seguinte ilustra em detalhe os mercados relevantes para o Aeroporto de Faro em 2019.

Gráfico 2: Mercados relevantes para o Aeroporto de Faro em 2019



20. Considerando o mesmo raciocínio adotado para o caso do Aeroporto do Porto, o cálculo do custo de um *turnaround* no Aeroporto de Faro deverá considerar os seguintes mercados e o correspondente peso relativo ajustado:

- Mercado UE não-Schengen: com um peso de 57,2% no custo total a apurar; e
- Mercado UE Schengen: com um peso de 42,8% no custo total a apurar.

Aeronave(s) mais representativa(s) da operação para os destinos mais representativos no aeroporto em causa

21. A seleção da aeronave mais representativa da operação para os destinos mais representativos também teve por base a informação constante da base de dados de formulários de tráfego da ANAC relativo ao ano de 2019 e de acordo com essa informação, concluiu-se o seguinte:

Aeroporto do Porto

22. Tendo em conta que no aeroporto do Porto os voos UE Schengen e voos UE não-Schengen são os mais representativos, a análise das aeronaves mais representativas focou-se nestes dois tipos de operação.
23. Assim, e embora no caso dos voos UE Schengen exista uma panóplia alargada de aeronaves, concluiu-se que a aeronave mais representativa é o A319, com 26,0% do total de movimentos logo seguido do A320 com 22,5%.
24. No caso dos voos UE não-Schengen o B738 destaca-se claramente como a aeronave mais representativa, com 87,2% dos movimentos.
25. A tabela seguinte apresenta a representatividade (%) das várias aeronaves nas ligações para destinos Schengen e não-Schengen:

Tabela 1: Movimentos em 2019 (%), por aeronave e regiões de O/D (Aeroporto do Porto)

Região	B738	A320	A319	Outras	Total
UE Schengen	11,4%	22,5%	26,0%	40,1%	100,0%
UE não-Schengen	87,2%	7,2%	2,6%	3,1%	100,0%
Total	35,2%	18,5%	16,4%	29,9%	100,0%

Fonte: ANAC

26. Tendo em conta a tipologia de aeronaves identificada, o cálculo do custo de um *turnaround* no Aeroporto do Porto deverá considerar o seguinte:
- Mercado UE Schengen:

i. A319: 41,6%;

ii. A320: 48,0%.

— Mercado UE não-Schengen:

i. B738: 10,4%.

27. As características mais relevantes dos voos em cada uma das aeronaves identificadas, a considerar no cálculo do custo com o *turnaround* são as seguintes:

Tabela 2 Operações mais representativas em 2019, por tipologia de aeronave (Aeroporto do Porto)

Tipo de Operação	Aeronave	MTOW (Ton)	Capacidade (Pax)	Load-Factor
UE Schengen	A319	67,7	127	85,92%
	A320	74,7	172	92,83%
UE Não Schengen	B738	73,1	180	92,30%

Fonte: ANAC

Aeroporto de Faro

28. No aeroporto de Faro os voos UE não-Schengen e UE Schengen são os mais representativos, pelo que a análise das aeronaves mais representativas focou-se nestes dois tipos de aeronaves.
29. No caso dos voos UE não-Schengen o B738 destaca-se como a aeronave mais representativa, com 55,4% dos movimentos.
30. Os voos UE Schengen têm como aeronaves mais representativas o B738, com 31,6% e o A320, com 26,7% do total de movimentos.
31. A tabela seguinte apresenta a representatividade (%) destas aeronaves nas ligações para destinos Schengen e não-Schengen:

Tabela 3: Movimentos em 2019 (%), por aeronave e regiões de O/D (Aeroporto de Faro)

Regiões	B738	A320	A319	Outras	Total
UE Schengen	31,6%	26,7%	12,2%	29,5%	100,0%
UE não-Schengen	55,4%	17,1%	10,6%	17,0%	100,0%
Total	45,9%	21,9%	11,6%	20,7%	100,0%

Fonte: ANAC

32. Tendo em conta a tipologia de aeronaves tipo identificada, o cálculo do custo de um *turnaround* no Aeroporto de Faro irá considerar o seguinte:

— UE não-Schengen:

i. B738: 57,2%.

— UE Schengen:

i. B738: 23,2%;

ii. A320: 19,6%.

33. As características mais relevantes da operação de cada uma das aeronaves identificadas para o cálculo do custo com o *turnaround* são as seguintes:

Tabela 4: Operações mais representativas em 2019, por tipologia de aeronave (Aeroporto de Faro)

Tipo de Operação	Aeronave	MTOW (Ton)	Capacidade (Pax)	Load-Factor
UE não-Schengen	B738	70,4	187	89,8%
UE Schengen	B738	73,1	180	92,3%
	A320	75,2	166	75,2%

Fonte: ANAC

Taxas aeroportuárias representativas do custo de um *turnaround*

34. No cálculo do custo de um *turnaround* foram identificadas todas as taxas aeroportuárias cobradas em cada um dos aeroportos que integram os painéis de comparação dos aeroportos do Porto e de Faro. Tendo sido utilizadas no cálculo todas as taxas relacionadas diretamente com a operação e processamento de passageiro.



35. Neste contexto, recorreu-se aos tarifários disponibilizados por cada um dos aeroportos na internet e identificaram-se todas as taxas associadas a um *turnaround*.
36. Verifica-se que o conjunto de taxas cobradas nestes aeroportos podem ser agrupadas nos seguintes grupos:
- Taxa de aterragem/descolagem;
 - Taxa de estacionamento;
 - Taxas de uso de pontes telescópicas;
 - Taxas de utilização de GPS (Ground Power System);
 - Taxas de serviço a passageiros;
 - Taxas de PMR;
 - Taxas de Segurança;
 - Taxas de ruído.

METODOLOGIA PARA A SELEÇÃO DO PAINEL DE AEROPORTOS

37. Como referido na introdução, uma avaliação de competitividade pressupõe a identificação dos “concorrentes” diretos de cada um dos aeroportos. Estes concorrentes diretos identificados deverão constituir o painel de aeroportos a utilizar na análise comparativa proposta. Assim, neste capítulo apresentam-se as propostas metodológicas para seleção dos painéis de aeroportos, cuja composição será objeto de revisão a cada 5 anos.
38. Também no caso da metodologia de seleção do painel de aeroportos, a ANAC auscultou os principais *stakeholders* e incorporou, na medida do possível, os contributos recebidos na metodologia agora apresentada. Refere-se que a metodologia proposta considerou também a disponibilidade de informação.
39. Neste contexto, definiu-se a seguinte metodologia para selecionar os aeroportos comparáveis:

Figura 2 - Metodologia de seleção dos aeroportos comparáveis

CrITÉRIOS de seleção dos aeroportos a incluir no painel comparativo

i. Dimensão do aeroporto

> Número de passageiros comparável:

> Numa banda de **mais ou menos 30%**

ii. Tipo de tráfego

> Aeroportos classificados como *hub* por parte da ACI, excluídos

- Aeroporto do Porto – mantêm-se aeroportos classificados como *hub* LCC (o aeroporto do Porto é classificado como tal por parte do ACI)

iii. Tipo de passageiros

> Tipo de atividade desenvolvida no destino

- Aeroporto do Porto: maioritariamente turismo de city-break
- Aeroporto de Faro: maioritariamente turismo de sol & praia e golf

iv. Principais mercado emissores

> Peso dos principais mercados emissores

v. Proximidade geográfica

> Num raio de 300 kms de distância face ao aeroporto de referência (Porto ou Faro), desde que mantenham uma dimensão minimamente comparável

- i. **Dimensão do aeroporto:** considera-se que aeroportos com dimensão semelhante (avaliada pelo tráfego de passageiros registado em 2019) têm custos, serviços e infraestruturas comparáveis e com base neste pressuposto, este critério é utilizado como uma primeira triagem para identificar aeroportos para comparação, em termos de oferta de serviços e atratividade para as companhias aéreas.

- ii. **Tipo de Tráfego:** considera-se que aeroportos dedicados ao tráfego Ponto a Ponto e aeroportos *Hub* têm infraestruturas, níveis de serviço e custos diferentes. No caso específico do aeroporto do Porto, e como o ACI o classifica como *hub* LCC, os aeroportos que passaram no critério da dimensão e que também são classificados como *hub* LCC foram mantidos, enquanto os classificados como outro tipo de *hub* foram excluídos. Já no caso do Aeroporto de Faro excluíram-se todos os *hubs*.
 - iii. **Tipo de passageiros:** este critério pretende selecionar aeroportos cujo principal objetivo dos passageiros seja similar à maioria dos passageiros que procuram os aeroportos do Porto (viagens “*city break*”) e de Faro (viagens para “sol & praia/golf”). Neste quadro, para o Aeroporto do Porto serão selecionados aeroportos que representam destinos de cidade, enquanto para o Aeroporto de Faro serão selecionados aeroportos de destinos de sol e praia, mediterrânicos ou atlânticos, com tráfego muito sazonal.
 - iv. **Principais mercados emissores:** com este critério pretende-se identificar aeroportos que competem, com base no tipo de destino, pelos mesmos mercados. Para este efeito identificaram-se aeroportos com percentagens de tráfego dos mercados emissores semelhantes aos aeroportos do Porto e de Faro superiores a 50%.
 - v. **Proximidade geográfica:** considerou-se que poderia ser importante considerar os aeroportos com maior proximidade geográfica ao aeroporto de referência (raio de 300 kms), tendo em conta que podem ser considerados como alternativas por parte dos passageiros. No entanto, se o aeroporto em causa for de dimensão muito díspar, representar mais ou menos 80% de tráfego face ao aeroporto de referência, então considera-se que efetivamente não representa uma alternativa.
40. Por facilidade, o detalhe da metodologia será apresentado diretamente na sua aplicação prática aos aeroportos do Porto e de Faro.

I. Aeroporto do Porto

41. O Anexo 12 ao Contrato de Concessão estabelece que a análise de competitividade a realizar pela ANAC deverá ser feita por comparação a outros aeroportos da UE, e com base neste princípio, o ponto de partida para a seleção do painel de aeroportos fixou-se no universo de aeroportos da UE disponibilizado pelo Eurostat para 2019 (389 aeroportos).

42. Tendo por base o universo de aeroportos da UE, para o Aeroporto do Porto foram aplicados os critérios anteriormente apresentados de forma faseada, como se apresenta abaixo:

Fase 1: Dimensão do aeroporto

43. Em resultado da aplicação deste primeiro critério, selecionaram-se todos os aeroportos cujo tráfego de passageiros em 2019 se situou numa banda de mais ou menos 30% em relação ao tráfego registado no Aeroporto do Porto nesse ano (13,1 milhões de passageiros).
44. Assim, considerando que em 2019 o aeroporto do Porto registou um tráfego de 13.112.453 passageiros, foram selecionados, com base neste primeiro critério, 16 aeroportos, com volumes de tráfego em 2019 entre 9,4 e 16,1 milhões de passageiros. Verificou-se que um dos aeroportos selecionados (Berlin/Schonefeld), foi substituído, em 2020, pelo novo aeroporto Berlin Brandenburg. Assim, tendo em conta que este aeroporto já não se encontra a operar será excluído da análise. Na tabela seguinte apresentam-se todos os aeroportos selecionados com base neste primeiro critério de triagem (16):

Tabela 5 - Aeroportos selecionados após a 1.ª fase da triagem

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
DE	CGN	Cologne Bonn	12 351 339
DE	STR	Stuttgart	12 700 439
ES	TFS	Tenerife South/Reina Sofia	11 092 305
ES	LPA	Gran Canaria	13 163 961
ES	ALC	Alicante	15 042 356
FR	TLS	Toulouse/Blagnac	9 619 958
FR	MRS	Marseille-Provence	10 117 057
FR	LYS	Lyon-Satolas	11 689 945
FR	NCE	Nice Cote D'Azur	14 467 368
HU	BUD	Budapest Franz Liszt	16 099 519
IT	BLQ	Bologna Guglielmo Marconi	9 460 393
IT	CTA	Catania/Fontanarossa	10 200 929
IT	NAP	Napoli/Capodichino	10 834 496
IT	VCE	Venezia/Tessera	11 541 463
IT	BGY	Bergamo/Orio Al Serio	13 844 026
RO	OTP	Bucharest Henri Coanda International	14 694 182

Fonte: EUROSTAT

Fase 2: Tipo de tráfego

45. Na segunda fase, verificou-se se entre os aeroportos selecionados existiam *hubs*, de acordo com a classificação da ACI. Refere-se que a ACI nos seus “*Airport Industry Connectivity Report*” anuais apresenta uma classificação dos *hubs* a nível europeu, que se utilizou como base para esta análise. Tal como nos dados de tráfego, optou-se por utilizar a informação referente a 2019, por questões de consistência, e de aderência à realidade em circunstâncias mais próximas da normalidade. Assim, de acordo com a informação constante do *Airport Industry Connectivity Report 2019*, foram identificados os seguintes *hubs* na Europa:

Figura 3 - Aeroportos classificados como hubs pelo ACI

Tipo de hub	Código IATA								
Major hub	FRA	AMS	CDG	IST	MUC	LHR	-	-	-
hub secundário	SVO	MAD	ZRH	VIE	FCO	HEL	-	-	-
hub pequeno ou de	LIS	WAW	BRU	CPH	DUB	BCN	DME	OSL	-
	SAW	ATH	DUS	ARN	KEF	PRG	STN	-	-
hub LCC	LGW	NCE	OPO	CRL	BGY	-	-	-	-

Fonte: ACI – *Airport Industry Connectivity Report 2019*

46. Com base nos 16 aeroportos selecionados na primeira fase, em resultado da aplicação deste segundo critério não foi excluído qualquer aeroporto, destacando-se que em linha com a classificação do Aeroporto do Porto, os aeroportos de Nice Cote D'Azur (NCE) e de Bergamo/Orio Al Serio (BGY) também são classificados pelo ACI como *hubs* LCC. Após a aplicação deste 2.º critério mantiveram-se elegíveis os 16 aeroportos selecionados na primeira fase.

Tabela 6 - Aeroportos selecionados com base no 2.º critério

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
DE	CGN	Cologne Bonn	12 351 339
DE	STR	Stuttgart	12 700 439
ES	TFS	Tenerife South/Reina Sofia	11 092 305
ES	LPA	Gran Canaria	13 163 961
ES	ALC	Alicante	15 042 356
FR	TLS	Toulouse/Blagnac	9 619 958
FR	MRS	Marseille-Provence	10 117 057
FR	LYS	Lyon-Satolas	11 689 945
FR	NCE	Nice Cote D'Azur	14 467 368
HU	BUD	Budapest Franz Liszt	16 099 519
IT	BLQ	Bologna Guglielmo Marconi	9 460 393
IT	CTA	Catania/Fontanarossa	10 200 929
IT	NAP	Napoli/Capodichino	10 834 496
IT	VCE	Venezia/Tessera	11 541 463
IT	BGY	Bergamo/Orio Al Serio	13 844 026
RO	OTP	Bucharest Henri Coanda International	14 694 182

Fonte: EUROSTAT

Fase 3: Tipo de destino (“city-break”)

47. O critério de seleção aplicado nesta terceira fase considerou o tipo de destino associado ao Aeroporto do Porto. Tendo em conta a sua localização geográfica entendeu-se que os passageiros que utilizam este aeroporto são maioritariamente turistas, com um interesse particular numa oferta de *spots* históricos e culturais, destino comparável diretamente com outros aeroportos europeus com forte interesse cultural.
48. Assim, nesta fase de seleção foi utilizado o critério de localização geográfica para a triagem dos aeroportos. Dos 16 aeroportos que resultaram da segunda fase de seleção, 7 não obedecem a este critério (são maioritariamente destinos de “sol & praia/golf”), mantendo-se elegíveis 9 aeroportos, 7 em cidades europeias secundárias e 2 localizados nas proximidades das capitais do país: Aeroporto de Budapeste Franz Liszt na Hungria (BUD) e Aeroporto de Bucharest Henri Coanda International na Roménia (OTP).

Tabela 7 - Aeroportos selecionados com base no 3.º critério

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
DE	CGN	Cologne Bonn	12 351 339
DE	STR	Stuttgart	12 700 439
FR	TLS	Toulouse/Blagnac	9 619 958
FR	LYS	Lyon-Satolas	11 689 945
HU	BUD	Budapest Franz Liszt	16 099 519
IT	BLQ	Bologna Guglielmo Marconi	9 460 393
IT	VCE	Venezia/Tessera	11 541 463
IT	BGY	Bergamo/Orio Al Serio	13 844 026
RO	OTP	Bucharest Henri Coanda International	14 694 182

Fonte: EUROSTAT

Fase 4: Principais mercados emissores

49. Com base na informação dos formulários de tráfego (base de dados GESTREG) foram identificados os principais mercados emissores para o Aeroporto do Porto. Verifica-se que, em 2019, 10 países europeus foram responsáveis por mais de 91% do tráfego de passageiros deste aeroporto. A tabela seguinte sistematiza esta informação.

Tabela 8 - Países mais representativos do tráfego de passageiros em 2019 no aeroporto do Porto

País	Tráfego de Passageiros		
	N.º pax	%	% Acumulada
França	2 929 383	22,4%	22,4%
Espanha	2 095 681	16,0%	38,5%
Portugal	2 016 820	15,4%	53,9%
Alemanha	1 131 493	8,7%	62,6%
Inglaterra	1 113 941	8,5%	71,1%
Suíça	858 127	6,6%	77,7%
Itália	570 764	4,4%	82,1%
Bélgica	479 008	3,7%	85,7%
Holanda	426 440	3,3%	89,0%
Luxemburgo	340 943	2,6%	91,6%
Outros	1 097 231	8,4%	100,0%
Total	13 059 831	100,0%	

Fonte: ANAC

50. Para aplicação deste 4.º critério de seleção, houve necessidade de se recorrer à informação disponibilizada pelo EUROSTAT³ e, para cada um dos 9 aeroportos elegíveis que resultaram da aplicação do critério de seleção do tipo de passageiro, identificaram-se todas as ligações com origem/destino nesses aeroportos.
51. Com o objetivo de se verificar se estas amostras disponibilizadas pelo EUROSTAT eram representativas, calcularam-se, para cada um destes 9 aeroportos em análise, as taxas de cobertura das amostras do EUROSTAT no tráfego total de passageiros registado em 2019⁴. O quadro seguinte sistematiza esta análise, concluindo-se que as referidas taxas de cobertura são superiores a 75%, pelo que se consideram representativas do universo.

Tabela 9 – Taxas de cobertura das amostras do EUROSTAT

RCOUNTRY	IATA	Airport	# Passageiros 2019	% da Amostra (EUROSTAT)
DE	CGN	Cologne Bonn	12 351 339	75,3%
DE	STR	Stuttgart	12 700 439	78,7%
FR	TLS	Toulouse/Blagnac	9 619 958	83,7%
FR	LYS	Lyon-Satolas	11 689 945	81,3%
HU	BUD	Budapest Franz Liszt	16 099 519	80,7%
IT	BLQ	Bologna Guglielmo Marconi	9 460 393	77,3%
IT	VCE	Venezia/Tessera	11 541 463	80,7%
IT	BGY	Bergamo/Orio Al Serio	13 844 026	82,9%
RO	OTP	Bucharest Henri Coanda International	14 694 182	83,1%

Fonte: EUROSTAT, cálculos próprios

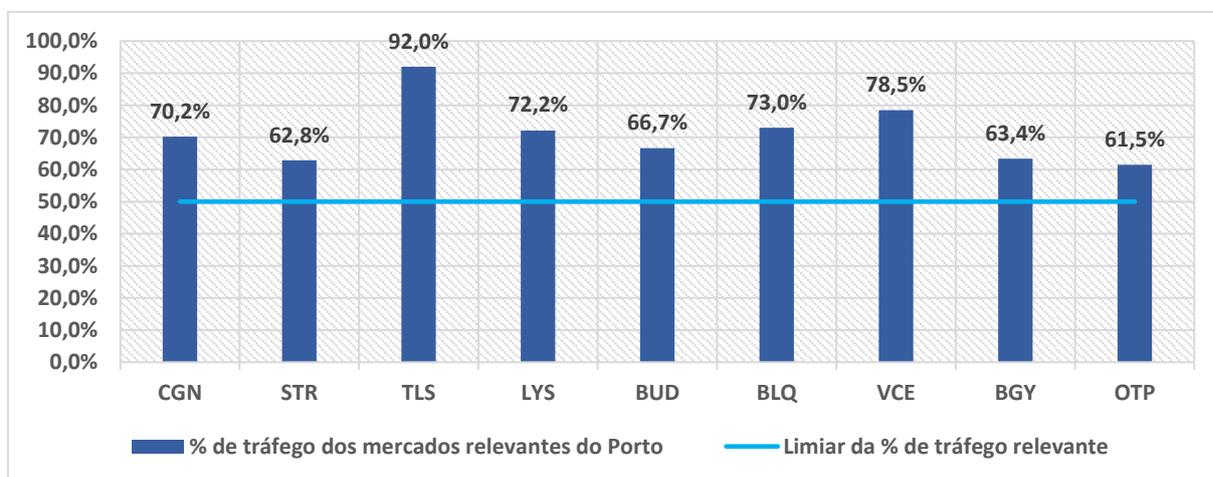
52. Com base nessa informação, foi analisada a representatividade dos mercados emissores relevantes para o aeroporto do Porto em cada um dos 9 aeroportos elegíveis. Ou seja, calculou-se a percentagem de passageiros provenientes dos mesmos mercados relevantes identificados para o Aeroporto do Porto, e estabeleceu-se que para um aeroporto ser diretamente comparável deveria ter um mínimo de 50% dos seus passageiros com origem nos mercados emissores de referência do aeroporto do Porto.

³ Estatísticas do transporte aéreo de passageiros entre os principais aeroportos de cada país e os principais aeroportos parceiros - [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1) -

⁴ A taxa de cobertura da amostra utilizada pelo EUROSTAT resulta da comparação entre o número de passageiros na base das estatísticas desta entidade com o número de passageiros efetivamente verificados no aeroporto em causa.

53. Tendo em conta o critério estabelecido, verificou-se que todos os aeroportos que passaram nos critérios anteriores se mantinham após a aplicação deste último critério. Ou seja, os 9 aeroportos já identificados têm mais de 50% do seu tráfego com origem nos mesmos mercados de referência que o aeroporto do Porto. No Anexo 1 apresenta-se uma tabela com a informação detalhada sobre os mercados mais representativos em cada um destes aeroportos e o gráfico seguinte sistematiza a aplicação deste último critério de seleção.

Gráfico 3: Aplicação do critério 4
 (% dos mercados relevantes)



Fonte: EUROSTAT, cálculos próprios

54. Na tabela seguinte apresentam-se os 9 aeroportos a utilizar no painel ao aeroporto do Porto, que resultaram da aplicação dos critérios anteriores, que servirá de base de comparação para a análise da evolução da competitividade do Aeroporto do Porto, nos termos do disposto na alínea a) do ponto 8.12 do Anexo 12 ao Contrato de Concessão.



Tabela 10 – Painel de Aeroportos comparativos do Aeroporto do Porto

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
DE	CGN	Cologne Bonn	12 351 339
DE	STR	Stuttgart	12 700 439
FR	TLS	Toulouse/Blagnac	9 619 958
FR	LYS	Lyon-Satolas	11 689 945
HU	BUD	Budapest Franz Liszt	16 099 519
IT	BLQ	Bologna Guglielmo Marconi	9 460 393
IT	VCE	Venezia/Tessera	11 541 463
IT	BGY	Bergamo/Orio Al Serio	13 844 026
RO	OTP	Bucharest Henri Coanda International	14 694 182

Fonte: EUROSTAT

Fase 5: Aeroportos localizados na área de influência

55. Para esta última fase do processo de seleção, identificaram-se todos os aeroportos que mesmo não obedecendo aos critérios de seleção das fases anteriores (fase 1 a fase 4) poderiam, pela sua proximidade, exercer algum tipo de concorrência ao Aeroporto do Porto.
56. No caso da Região Norte, identificaram-se os aeroportos da Corunha, Salamanca, Santiago de Compostela e de Vigo, situados entre 109,47 Km e 268,41 Km. Contudo, analisando os dados de tráfego verifica-se que estes aeroportos têm níveis de tráfego significativamente abaixo do Aeroporto do Porto. Deste modo, considera-se que embora estejam muito próximos não podem ser considerados comparáveis.

Tabela 11 - Aeroportos na área de influência do Aeroporto do Porto

País	IATA	Aeroporto	Passageiros	Distância Ortodrómica (Km)
ES	LCG	La Coruña	1 352 200	229,75
ES	SLM	Salamanca	17 664	268,41
ES	SCQ	Santiago	2 899 728	184,58
ES	VGO	Vigo	1 011 736	109,47



II. Aeroporto de Faro

57. Em consonância com a metodologia aplicada ao Aeroporto do Porto, o ponto de partida para a seleção do painel de aeroportos para comparação do Aeroporto de Faro foi estabelecido no universo de aeroportos europeus disponibilizado pelo Eurostat para 2019 (389 aeroportos).
58. No aeroporto de Faro, tal como no Porto, foram aplicados os critérios anteriormente apresentados de forma faseada, como se apresenta abaixo:

Fase 1: Dimensão do aeroporto

59. Na aplicação do primeiro critério, selecionaram-se todos os aeroportos cujo tráfego de passageiros em 2019 se situou numa banda de mais ou menos 30% em relação ao registado no aeroporto de Faro nesse ano (9 milhões de passageiros).
60. Assim, considerando que em 2019 o aeroporto de Faro registou um tráfego de passageiros de 9.010.860, com base neste primeiro critério foram selecionados 27 aeroportos, com volumes de tráfego entre 6.536.653 e 11.689.945 passageiros. Na tabela seguinte apresentam-se todos os aeroportos selecionados com base neste primeiro critério de triagem:

Tabela 12 - Aeroportos selecionados após a 1.ª fase da triagem

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
BE	CRL	Brussels South Charleroi	8 201 481
BG	SOF	Sofia	7 078 183
CY	LCA	Larnaka/Intl	8 223 903
DE	SXF	Berlin/Schonefeld	11 408 837
EL	SKG	Thessaloniki/Makedonia	6 679 059
EL	HER	Iraklion/Nikos Kazantzakis	7 843 587
ES	ACE	Lanzarote	7 261 549
ES	SVQ	Sevilla	7 520 834
ES	IBZ	Ibiza	8 134 279
ES	VLC	Valencia	8 527 484
ES	TFS	Tenerife South/Reina Sofia	11 092 305
FR	NTE	Nantes Atlantique	7 189 049
FR	BOD	Bordeaux-Merignac	7 662 559
FR	TLS	Toulouse/Blagnac	9 619 958
FR	MRS	Marseille-Provence	10 117 057
FR	LYS	Lyon-Satolas	11 689 945
IT	LIN	Linate	6 536 653
IT	PMO	Palermo/Punta Raisi	7 056 467
IT	BLQ	Bologna Guglielmo Marconi	9 460 393
IT	CTA	Catania/Fontanarossa	10 200 929
IT	NAP	Napoli/Capodichino	10 834 496
IT	VCE	Venezia/Tessera	11 541 463
LV	RIX	Riga International	7 785 729
MT	MLA	Luqa	7 327 264
NL	EIN	Eindhoven	6 784 714
PL	KRK	Krakow/Balice Jps International Airport	8 402 904
SE	GOT	Goteborg/Landvetter	6 671 332

Fonte: EUROSTAT

Fase 2: Tipo de tráfego

61. Na segunda fase, verificou-se se entre os aeroportos selecionados existiam *hubs*, de acordo com a classificação da ACI (cfr. Figura 2). Assim, de acordo com a informação constante do *Airport Industry Connectivity Report 2019*, em resultado da aplicação deste segundo critério foi excluído um aeroporto, Brussels South Charleroi, na Bélgica (classificado pela ACI como *hub* LCC), mantendo-se elegíveis para o painel final, 26 aeroportos:

Tabela 13 - Aeroportos selecionados com base no 2.º critério

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
BG	SOF	Sofia	7 078 183
CY	LCA	Larnaka/Intl	8 223 903
DE	SXF	Berlin/Schonefeld	11 408 837
EL	SKG	Thessaloniki/Makedonia	6 679 059
EL	HER	Iraklion/Nikos Kazantzakis	7 843 587
ES	ACE	Lanzarote	7 261 549
ES	SVQ	Sevilla	7 520 834
ES	IBZ	Ibiza	8 134 279
ES	VLC	Valencia	8 527 484
ES	TFS	Tenerife South/Reina Sofia	11 092 305
FR	NTE	Nantes Atlantique	7 189 049
FR	BOD	Bordeaux-Merignac	7 662 559
FR	TLS	Toulouse/Blagnac	9 619 958
FR	MRS	Marseille-Provence	10 117 057
FR	LYS	Lyon-Satolas	11 689 945
IT	LIN	Linate	6 536 653
IT	PMO	Palermo/Punta Raisi	7 056 467
IT	BLQ	Bologna Guglielmo Marconi	9 460 393
IT	CTA	Catania/Fontanarossa	10 200 929
IT	NAP	Napoli/Capodichino	10 834 496
IT	VCE	Venezia/Tessera	11 541 463
LV	RIX	Riga International	7 785 729
MT	MLA	Luqa	7 327 264
NL	EIN	Eindhoven	6 784 714
PL	KRK	Krakow/Balice Jps International Airport	8 402 904
SE	GOT	Goteborg/Landvetter	6 671 332

Fonte: EUROSTAT

Fase 3: Tipo de destino (sol e praia)

62. O critério de seleção aplicado nesta terceira fase considerou o tipo de destino associado ao aeroporto de Faro. Tendo em conta a sua localização geográfica, considerou-se que os passageiros que utilizam este aeroporto são maioritariamente turistas, com um interesse particular numa oferta de “sol & praia/golf”, destino comparável diretamente com outros mediterrânicos e atlânticos (europeus) com esta vocação.
63. Com base neste pressuposto, nesta fase de seleção foi utilizado o critério de localização geográfica para a triagem dos aeroportos. Dos 26 aeroportos que resultaram da segunda fase de triagem, verificou-se que 50% não obedeciam a este critério, mantendo-se elegíveis 12 aeroportos, todos localizados no Mar Mediterrâneo e em algumas ilhas europeias do atlântico.

Tabela 14 - Aeroportos selecionados com base no 3.º critério

País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
CY	LCA	Larnaka/Intl	8 223 903,00
EL	SKG	Thessaloniki/Makedonia	6 679 059,00
EL	HER	Iraklion/Nikos Kazantzakis	7 843 587,00
ES	ACE	Lanzarote	7 261 549,00
ES	IBZ	Ibiza	8 134 279,00
ES	VLC	Valencia	8 527 484,00
ES	TFS	Tenerife South/Reina Sofia	11 092 305,00
FR	MRS	Marseille-Provence	10 117 057,00
IT	PMO	Palermo/Punta Raisi	7 056 467,00
IT	CTA	Catania/Fontanarossa	10 200 929,00
IT	NAP	Napoli/Capodichino	10 834 496,00
MT	MLA	Luqa	7 327 264,00

Fonte: EUROSTAT

Fase 4: Principais mercados emissores

64. Como referido anteriormente, nesta fase foram identificados os principais mercados emissores para o Aeroporto de Faro. Verifica-se que em 2019, 89,5% do tráfego de passageiros neste aeroporto foram provenientes do Reino Unido (46,4%), Alemanha (11,3%), Irlanda (10,8%) França (8,5%), Holanda (7,5%) e Portugal (5,0%). A tabela seguinte sistematiza esta informação:

Tabela 15 - Países mais representativos do tráfego de passageiros em 2019, no aeroporto de Faro

País	Tráfego de Passageiros		
	N.º pax	%	% Acumulada
Inglaterra	4 179 162	46,4%	46,4%
Alemanha	1 021 525	11,3%	57,7%
Irlanda	974 741	10,8%	68,5%
França	767 613	8,5%	77,0%
Outros	948 181	23,0%	100,0%
Total	9 015 451	100,0%	

Fonte: ANAC

65. Para aplicação deste 4.º critério recorreu-se à informação disponibilizada pelo EUROSTAT⁵ e, para cada um dos 13 aeroportos que resultaram da aplicação do critério anterior (tipo de destino), identificaram-se todas as ligações com origem/destino nesses aeroportos.
66. Com o objetivo de se verificar se estas amostras disponibilizadas pelo EUROSTAT eram representativas, calcularam-se, para os 13 aeroportos em avaliação, as taxas de cobertura das amostras do EUROSTAT no tráfego total de passageiros registado em 2019. O quadro seguinte sistematiza esta análise, concluindo-se que em geral as referidas taxas de cobertura são superiores a 70%, pelo que se considera a amostra representativa. Refere-se que tendo em conta o tipo de tráfego, o peso dos voos charter é superior, o que resulta numa menor representatividade da informação disponível no EUROSTAT⁶.

⁵ Estatísticas do transporte aéreo de passageiros entre os principais aeroportos de cada país e os principais aeroportos parceiros - [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1) -

⁶ Refere-se que o EUROSTAT não considera os voos charter nas suas estatísticas.

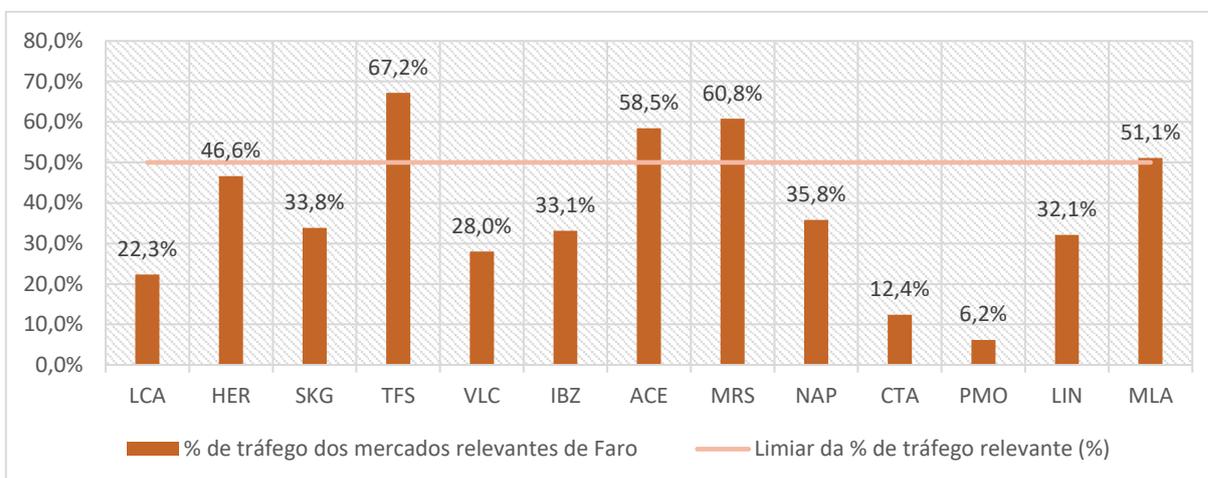
Tabela 16 – Taxas de cobertura das amostras do EUROSTAT

RCOUNTRY	IATA	Airport	# Passageiros 2019	% da Amostra (EUROSTAT)
CY	LCA	Larnaka/Intl	8 223 903	75,5%
EL	SKG	Thessaloniki/Makedonia	6 679 059	68,3%
EL	HER	Iraklion/Nikos Kazantzakis	7 843 587	69,3%
ES	ACE	Lanzarote	7 261 549	78,4%
ES	IBZ	Ibiza	8 134 279	82,4%
ES	VLC	Valencia	8 527 484	72,1%
ES	TFS	Tenerife South/Reina Sofia	11 092 305	75,3%
FR	MRS	Marseille-Provence	10 117 057	76,7%
IT	PMO	Palermo/Punta Raisi	7 056 467	72,5%
IT	CTA	Catania/Fontanarossa	10 200 929	81,9%
IT	NAP	Napoli/Capodichino	10 834 496	76,8%
MT	MLA	Luqa	7 327 264	54,1%

Fonte: EUROSTAT, cálculos próprios

67. Com base nessa informação, foi analisada a representatividade dos mercados emissores relevantes para o aeroporto de Faro em cada um dos 13 aeroportos elegíveis. Ou seja, calculou-se a percentagem de passageiros provenientes dos mesmos mercados relevantes identificados para o Aeroporto de Faro, e estabeleceu-se que para um aeroporto ser diretamente comparável deveria ter um mínimo de 50% dos seus passageiros com origem nos mercados emissores de referência do aeroporto de Faro. No Anexo 1, apresenta-se uma tabela com a informação detalhada sobre os mercados mais representativos em cada um destes aeroportos.
68. Com base neste critério, 9 aeroportos foram considerados não elegíveis, devido a terem mercados emissores diferentes do Aeroporto de Faro. Foram assim, identificados 4 aeroportos que irão integrar o painel de aeroportos para comparação com o Aeroporto de Faro.
69. O gráfico seguinte sistematiza a aplicação deste último critério de seleção, no tráfego de passageiros total registado em 2019.

Gráfico 4: Aplicação do critério 4 – peso dos mercados relevantes



Fonte: EUROSTAT, cálculos próprios

Fase 5: Aeroportos localizados na área de influência

70. Para esta última fase do processo de seleção, identificaram-se todos os aeroportos que mesmo não obedecendo aos critérios de seleção das fases anteriores (fase 1 a fase 4) poderiam, pela sua proximidade, exercer algum tipo de concorrência ao Aeroporto de Faro.
71. No caso da Região do Algarve, identificaram-se os aeroportos de Beja (Terminal Civil de Beja) e de Sevilha, localizados a 176 Km e a 180 Km, respetivamente, do Aeroporto de Faro. Relativamente ao Aeroporto de Beja, em virtude do reduzido volume de tráfego de passageiros registado em 2019 (2,6 mil passageiros) foi liminarmente excluído. No que toca ao Aeroporto de Sevilha, apesar do tráfego anual deste aeroporto em 2019 se ter situado dentro da banda dos mais ou menos 25% do tráfego do Aeroporto de Faro (critério 1), e da tipologia do tráfego ser maioritariamente de origem/destino, verifica-se que este aeroporto não obedece ao critério 3 – “Tipo de geografia / passageiro “. Contudo, e tendo em conta que os passageiros poderão utilizar o Aeroporto de Sevilha como alternativa ao Aeroporto de Faro para viagens de “sol/praias e golf”, incluiu-se, adicionalmente, este aeroporto no painel de comparação.

Tabela 17 - Aeroportos na proximidade de Faro

País	IATA	Aeroporto	Passageiros	Distancia Ortodrómica
ES	SVQ	Sevilla	7 520 834	188,94

72. Na tabela seguinte apresentam-se os 5 aeroportos a utilizar no painel do aeroporto de Faro, que resultaram da aplicação dos critérios anteriores e que servirão de base de comparação para a análise da evolução da competitividade do Aeroporto de Faro, nos termos do disposto na alínea a) do ponto 8.12 do Anexo 12 ao Contrato de Concessão.

Tabela 1 - Painel de Aeroportos comparativos do Aeroporto de Faro

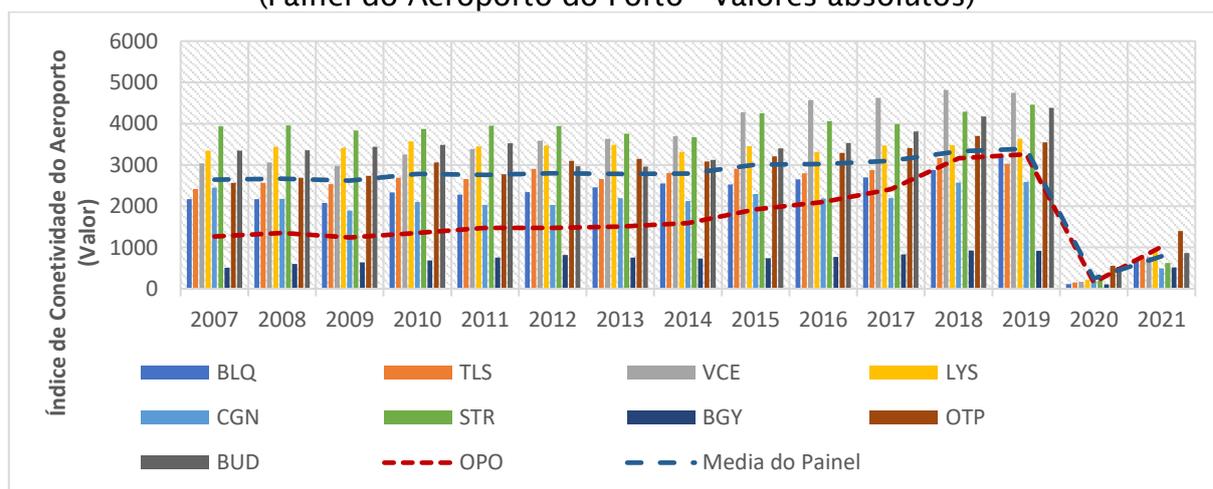
País	Código IATA	Aeroporto	# Passageiros 2019
ES	TFS	Tenerife South/Reina Sofia	8 402 904
ES	ACE	Lanzarote	9 619 958
ES	SVQ	Sevilla	7 520 834
FR	MRS	Marseille-Provence	9 460 393
MT	MLA	Luqa	6 536 653

Fonte: EUROSTAT

ANÁLISE DA COMPETITIVIDADE

73. Refere-se que se concluiu que a média móvel a 5 anos do índice de conectividade do aeroporto (ICA) era a que melhor equilibrava a necessidade de minorar o impacto de eventos “one-off” na conectividade, com a necessidade de identificar a tendência subjacente à mesma. Entende-se que esta medida acomoda os objetivos desta análise⁷ e permite expurgar e atenuar os efeitos de eventos disruptivos.
74. Neste contexto, a análise da variação da conectividade foi desenvolvida em duas fases:
- Com base nos índices fornecidos pelo ACI (de 2007 a 2019) calcularam-se as médias móveis do ICA dos aeroportos do Porto e de Faro assim como de todos os aeroportos dos respetivos painéis de comparação;
 - Numa segunda fase procedeu-se ao cálculo das variações anuais entre 2018 e 2019 dos índices que resultaram da fase anterior.
75. Neste âmbito procedeu-se à análise prévia dos ICA dos aeroportos que integram os painéis de comparação dos aeroportos do Porto e de Faro.

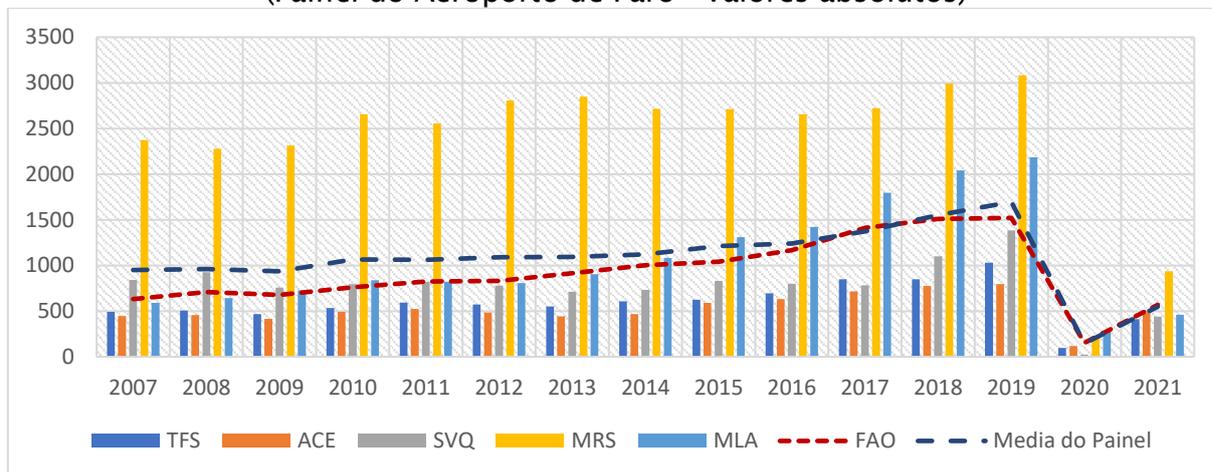
Gráfico 5: Análise dos Índices de Conetividade do Aeroporto entre 2007 e 2021 (Painel do Aeroporto do Porto - Valores absolutos)



Fonte: EUROSTAT e ACI, cálculos próprios

⁷ Considera-se que a estratégia adotada pelas entidades gestoras dos aeroportos num determinado período (para aumentar a competitividade dos aeroportos e de atração das companhias aéreas) poderão surtir efeitos em períodos posteriores, considerando-se que neste contexto, 5 anos é um período razoável para se avaliarem os efeitos dessas estratégias.

Gráfico 6: Análise dos Índices de Conetividade do Aeroporto entre 2007 e 2021 (Painel do Aeroporto de Faro - Valores absolutos)



Fonte: EUROSTAT e ACI, cálculos próprios

76. Finalmente, destaca-se que no âmbito das reuniões realizadas entre a ANAC, a ANA e as transportadoras aéreas mais representativas do tráfego de passageiros nos aeroportos do Porto e de Faro, todos os participantes concordaram que seria mais adequado utilizar informação relativa a 2019, uma vez que os dados relativos aos anos de 2020 e 2021 apresentam distorções significativas.
77. Foi entendimento geral que as restrições e a intensidade das medidas aplicadas nos aeroportos europeus não foram homogêneas em todo o espaço europeu, pelo que em resultado dessa diversidade de medidas restritivas, os comportamentos dos indicadores de conectividade, nesses dois anos, estão seriamente afetados por medidas externas aos aeroportos, fundamentando-se assim a exclusão destes dois anos da análise. Neste contexto, **a análise de conectividade em 2022 será realizada com base no ano de 2019.**

AEROPORTO DO PORTO

78. Com base na metodologia adotada, apresenta-se na tabela seguinte os resultados desta análise para 2019. Verifica-se que, em 2019, a variação média do ICA no conjunto dos aeroportos deste painel foi de +3,9% e que a variação registada no Aeroporto do Porto situou-se em 10,9%, ou seja, 7,0 pontos percentuais (p.p.) acima da média do painel.

Tabela 19 – Variação da conectividade do aeroporto entre 2018 e 2019

Aeroporto	Média móvel do Índice (5 anos)			Δ face à média do painel (p.p.)
	2018	2019	Variação (%)	
TLS	2909,9	2955,2	1,6%	-2,4%
LYS	3407,9	3470,8	1,8%	-2,1%
OTP	3338,5	3431,8	2,8%	-1,1%
STR	4052,9	4210,6	3,9%	0,0%
CGN	2275,4	2367,8	4,1%	0,1%
BGY	800,3	838,0	4,7%	0,8%
VCE	4394,1	4604,7	4,8%	0,9%
BLQ	2661,0	2789,8	4,8%	0,9%
BUD	3607,0	3859,8	7,0%	3,1%
OPO	2236,7	2569,6	14,9%	10,9%
Média do Painel	3049,7	3169,8	3,9%	

Fonte: ACI, cálculos próprios

79. No contexto da metodologia da ANAC, conclui-se que o Aeroporto do Porto, em 2019, reforçou a sua conectividade indiciando assim que se mantém competitivo face ao conjunto dos aeroportos em comparação. Ainda assim, e tratando-se do primeiro ano de aplicação da metodologia de análise da competitividade, será realizada também a análise comparativa do custo de um *turnaround*.

AEROPORTO DE FARO

80. Na tabela seguinte apresentam-se os resultados de 2019, concluindo-se que a variação média do ICA no conjunto dos aeroportos deste painel foi de 8,8% e que a variação registada no Aeroporto de Faro situou-se em 8,5%, ou seja, 0,004 pontos percentuais abaixo da média do painel.

Tabela 20 – Variação da conectividade do aeroporto entre 2018 e 2019

Aeroporto	Média móvel do Índice			Δ face à média do painel (p.p.)
	2018	2019	Variação (%)	
MRS	2758,3	2831,7	2,7%	-6,2%
FAO	1225,9	1329,9	8,5%	-0,4%
ACE	636,3	701,7	10,3%	1,5%
TFS	725,4	809,7	11,6%	2,8%
MLA	1530,6	1751,0	14,4%	5,6%
SVQ	849,3	979,6	15,3%	6,5%
Media do Painel	1300,0	1414,8	8,8%	

Fonte: ACI, cálculos próprios

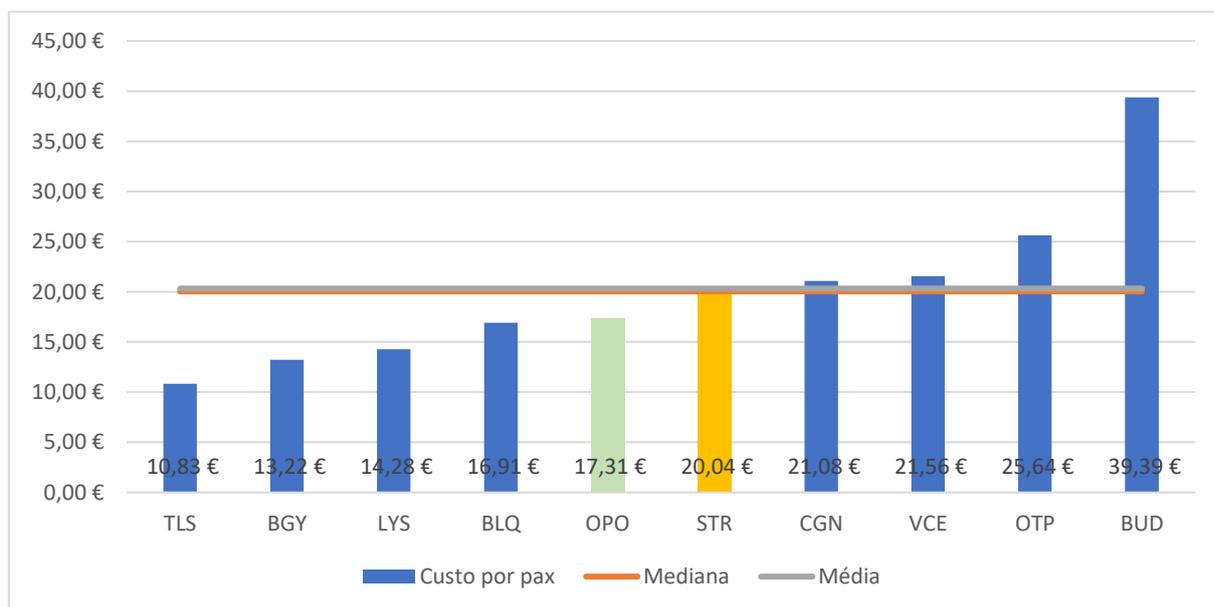
81. Assim, e no contexto da metodologia adotada pela ANAC para avaliação da competitividade, a conectividade do Aeroporto de Faro cresceu a um ritmo inferior ao verificado nos aeroportos em comparação, pelo existem indícios de que podem existir questões de competitividade. Deste modo, e de acordo com a metodologia preconizada, será analisado o posicionamento do custo de um *turnaround* no Aeroporto de Faro face ao custo médio de um *turnaround* nos aeroportos do painel.

ANÁLISE DO CUSTO DE UM TURNAROUND

Aeroporto do Porto

82. De acordo com o definido na metodologia da ANAC, entre 13 e 14 de março de 2022 procedeu-se à recolha dos tarifários em vigor (2022) e disponibilizados pelos aeroportos na internet. Em face da diversidade de modulações tarifárias identificadas, procedeu-se ao tratamento da informação recolhida, tendo em vista harmonizar a aplicação das taxas a considerar.
83. No gráfico seguinte apresentam-se os resultados da análise comparativa do custo de um turnaround em 2022, destacando-se que o custo apurado para o Aeroporto do Porto (17,31 €/pax) se situa 13,6% abaixo da mediana (Aeroporto de Estugarda - 20,04 €/pax), e 14,8% abaixo do custo médio apurado para o painel de comparação 20,32€/pax.

Gráfico 7: Resultados do Teste Comparativo do custo de um *turnaround* por passageiro (Aeroporto do Porto - 2022)

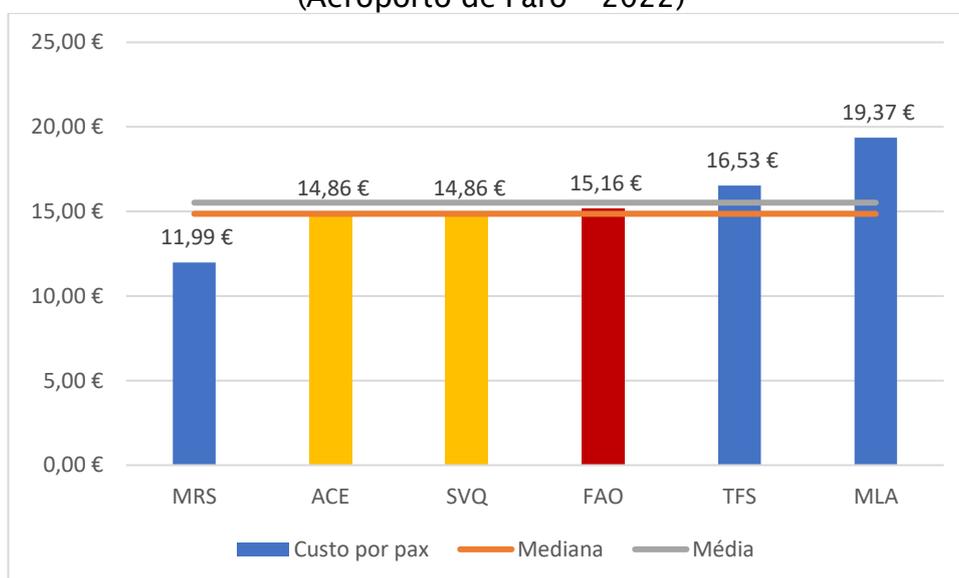


Aeroporto de Faro

84. De acordo com o definido na metodologia da ANAC, e como referido para o Aeroporto do Porto, em face da diversidade de modulações tarifárias identificadas, também se procedeu ao tratamento da informação recolhida, tendo em vista harmonizar a aplicação das taxas a considerar.

85. No gráfico seguinte apresentam-se os resultados do teste comparativo do custo de um turnaround em 2022, destacando-se que o custo apurado para o Aeroporto de Faro (15,16 €/pax) se situa 2,0% acima da mediana (Aeroportos de Lanzarote e Sevilha - 14,86 €/pax) e 2,3%, abaixo do custo médio apurado para os aeroportos do painel de referência (15,52 €/pax).

Gráfico 8: Resultados do Teste Comparativo do custo de um *turnaround* por passageiro (Aeroporto de Faro - 2022)



CONCLUSÕES

86. No contexto desta metodologia da ANAC, conclui-se que, em 2019, o Aeroporto do Porto reforçou a sua conectividade, indiciando assim que se mantém competitivo face ao conjunto dos aeroportos em comparação. A análise complementar realizada ao custo de um *turnaround* permitiu verificar que o custo apurado para o Aeroporto do Porto se situa 13,6% abaixo da mediana do custo dos aeroportos em comparação.
87. Relativamente ao Aeroporto de Faro, esta análise permitiu concluir que em 2019, apesar da variação positiva observada na conectividade do aeroporto (+ 8,5% que em 2018), este crescimento ficou aquém do registado nos aeroportos em comparação (+ 8,8%). Por outro lado, a análise comparativa do custo médio de um *turnaround* em 2022 permite concluir que no Aeroporto de Faro esse custo (15,16€ por pax), está 2,0% acima da mediana do custo apurado para os aeroportos do painel de comparação (14,86€/pax) embora 2,3% abaixo do custo médio apurado para os aeroportos em comparação (15,52 €/pax).
88. Em face dos resultados da evolução da conectividade do aeroporto assim como os resultados da análise do custo do *turnaround* entende-se que há indícios de que o aeroporto de Faro possa apresentar questões de competitividade, pelo que a proposta de taxas da ANA, deverá ter estes resultados em consideração.