Turismo e transporte aéreo em Portugal

Relatório

(Volume IV de V)

IV Parte – Passageiros nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro – continentes, países e empresas

Lisboa 15 Outubro 2016

Sérgio Palma Brito

Consultor no CIITT

Edição:

CIITT
CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGAÇÃO EM TERRITÓRIO E TURISMO
INTERNATIONAL CENTRE OF TERRITORY AND TOURISM RESEARCH

Apoio:

Círculo Teixeira Gomes ☆ Associação pelo Algarve

Índice geral

Explicação

Introdução

Iniciais

Léxico

Explicação sobre conceitos úteis à leitura do texto

I Parte – Dos 1950's à transformação do mercado europeu dos 90's

I.2.Introdução à explosão do turismo na Europa (1950/1992)

I.3.Package holiday na Europa Ocidental – os primeiros trinta anos

I.4.Anos oitenta – consolidação de operadores e *independent travel*

I.5.Transformação estrutural mercado europeu da viagem de lazer

Notas

II Parte – Indústrias europeias do transporte aéreo

II.1.Introdução

II.2.Transporte aéreo na Europa e comparação com outros continentes

II.3.Industria europeia de Low Cost Carriers

II.4.Industria europeia de Full Service Carriers

Notas

III Parte – Tráfego aéreo no total dos três aeroportos – continentes, países e empresas

III.1.Introdução

III.2.Total dos três aeroportos – tráfego por continente emissor

III.3.Total dos três aeroportos – tráfego por mercado emissor

III.4.Total dos três aeroportos – tráfego por companhia aérea

Notas

IV Parte – Passageiros em Lisboa, Porto e Faro – continentes, países e empresas

IV.1.Introdução

IV.2.Passageiros no aeroporto de Lisboa

IV.3.Pasageiros no aeroporto do Porto

IV.4.Passageiros no aeroporto de Faro

Anexo IV.4 – Companhias aéreas em Faro entre 1995/2013

Notas

V Parte – Procura/oferta de turismo e intervenção pública

V.1.Portugal no mercado emissor do Reino Unido

V.2.Transporte aéreo e alojamento turístico no Algarve

V.3.*Destination branding* e marketing & vendas da oferta

V.4.Intervenção da Vinci Airports / ANA-Aeroportos de Portugal

V.5.Politica/Serviços de Turismo e promoção turística

V.6.Responder às exigências do sucesso

Notas

Anexo – *Package holiday* e *independent travel* - o Algarve no contexto europeu

AA.1.Mercado do Reino Unido – da década de 1990 a 2007

AA.2.Mercado da Alemanha – da década de 1990 a 2007

AA.3.Mercado, package holiday e LLLC após consolidação de 2007

AA.4.Faro – companhias aéreas consolidadas nos operadors TUI e Thomas Cook

Notas

Índice detalhado da IV Parte

IV Parte – Passageiros nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro – continentes, países e empresas

IV.1.Introdução

IV.2.Passageiros no aeroporto de Lisboa

IV.2.1.Introdução

a)Notas sobre o tráfego no aeroporto de Lisboa

b)Crescimento do tráfego de passageiros em Lisboa

IV.2.2.Aeroporto de Lisboa – tráfego por continente emissor

IV.2.3.Aeroporto de Lisboa – tráfego por país emissor

IV.2.3.1.Introdução

IV.2.3.2.Lisboa – dinâmica de crescimento por país emissor

IV.2.3.3.Passageiros de França, Espanha, Reino Unido e Alemanha

IV.2.3.4.Passageiros de Itália, Suíça, Holanda e Bélgica

IV.2.3.5.Passageiros de Países Nórdicos, EUA e Angola, e de Brasil e Portugal

IV.2.4.Aeroporto de Lisboa – tráfego por companhia aérea

IV.2.4.1.Introdução

IV.2.4.2.Lisboa – dinâmica de crescimento por companhia aérea

IV.2.4.3.Passageiros da TAP em Lisboa

IV.2.4.4.Passageiros da Ryanair em Lisboa

IV.2.4.5.Passageiros da easyJet em Lisboa

IV.2.4.6.Passageiros da Vueling em Lisboa

IV.2.4.7.Passageiros da Transavia em Lisboa

IV.3.Passageiros no aeroporto do Porto

IV.3.1.Introdução

a)Crescimento do tráfego de passageiros no Porto

b)Tráfego por continente emissor no aeroporto do Porto

IV.3.2.Aeroporto do Porto – tráfego por país emissor

IV.3.2.1.Introdução

IV.3.2.2.Porto – dinâmica de crescimento por país emissor

IV.3.2.3.Passageiros de França no Porto

IV.3.2.4.Passageiros de Espanha, Alemanha e Suíça no Porto

IV.3.2.5.Passageiros de Portugal e Reino Unido no Porto

IV.3.2.6.Passageiros de Bélgica, Itália e Holanda no Porto

IV.3.3.Aeroporto do Porto – tráfego por companhia aérea

IV.3.3.1.Introdução

IV.3.3.2.Porto – dinâmica de crescimento por companhia aérea

IV.3.3.3.Passageiros da Ryanair no Porto

IV.3.3.4.Passageiros da TAP no Porto

IV.3.3.5.Passageiros da easyJet no Porto

IV.3.3.6.Passageiros da Transavia e outras companhias no Porto

IV.4.Passageiros no aeroporto de Faro

IV.4.1.Introdução

IV.4.2.Aeroporto de Faro – tráfego por país emissor

IV.4.2.1.Introdução

IV.4.2.2.Faro – dinâmica de crescimento por país emissor

IV.4.2.3.Passageiros do Reino Unido em Faro

IV.4.2.4.Passageiros de Alemanha, Irlanda e Holanda em Faro

IV.4.2.5.Passageiros de França e Bélgica em Faro

IV.4.3.Aeroporto de Faro – tráfego por companhia aérea

IV.4.3.1.Introdução

IV.4.3.2.Faro – dinâmica de crescimento por companhia aérea

Anexo – Tráfego por companhia aérea em Faro entre 1995/2013

A.1.Companhias aéreas em Faro activas em 2013

A.1.1.Passageiros da Ryanair em Faro

A.1.2.Passageiros da easyJet em Faro

A.1.3.Passageiros da Monarch Airways em Faro

A.1.4.Passageiros da Transavia em Faro

A.1.5.Passageiros da Jet2.com em Faro

A.1.6.Passageiros companhias consolidadas em TUI e Thomas Cook

A.1.7.Passageiros da AerLingus em Faro

A.1.8.Passageiros da airberlin em Faro

A.1.9.Passageiros de companhias aéreas que exigem atenção

a)TAP

b)British Airways

c)Lufthansa e Wings em Faro

d)Brussels Airlines

e)Norwegian e Flybe em Faro

f)Germania

g)Vueling, Air Nostrum e Wizz Air

h)Outras companhias

A.2.Companhias aéreas em Faro e que não operam em 2013

A.2.1.BMI - British Midland Airways e Bmibaby

A.2.2.Aero Lloyd

A.2.3.Martinair Holland e Air Holland Charter

A.2.4.Portugália e Euro Atlantic

A.2.5.Air Atlanta, Sabre Airways e XL Airways (UK)

A.2.6. Tjæreborg, 'Sterling's' e Maersk Air A/S

A.2.7.Translift, Icelandair, Balair e Crossair

A.2.8.Outras companhias aéreas

IV.5.Observações sobre o conjunto dos três aeroportos

IV.5.1.Concentração da procura/oferta de turismo no Continente

IV.5.1.1.Três grandes concentrações da procura/oferta de turismo

IV.5.1.2.Concentação por continentes, mercados e companhias

IV.5.2.Especialização das concentrações da procura/oferta turismo

IV Parte – Passageiros nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro – continentes, países e empresas

IV.1.Introdução

*Acessibilidade aérea a Portugal e conectividade dos aeroportos

Os aeroportos de Lisboa, Porto e Faro são pontos fulcrais na relação entre turismo e transporte aéreo em Portugal. Em *tecnocratês* dizemos que a acessibilidade aérea competitiva a Portugal assenta na conectividade destes aeroportos. Tal como definida e quantificada, conectividade aeroportuária é conceito operacional porque não tem em conta o que o passageiro paga (1).

A conectividade mais importante dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro é a directa das rotas ponto-a-ponto intra-europeias.

A conectividade indirecta destes aeroportos tem duas dimensões. A primeira e mais importante passa pela sua ligação a hubs intercontinentais da Europa e Médio Oriente, e é

-fundamental para as relações intercontinentais do País, mas escapa ao presente trabalho no qual o passageiro que chega via Heathrow é oriundo do Reino Unido,

-importante em Lisboa, pouco significativa no Porto e irrelevante em Faro.

A segunda face passa pela utilização destes hubs europeus para ligações entre a Europa e Portugal. Não temos informação sobre este tráfego.

O aeroporto de Lisboa tem conectividade de hub intercontinental, importante para América Latina e algum significado para África [ver IV.2.4].

*Análise e tentativa de síntese

Começamos por analisar o tráfego de cada um dos três aeroportos por continentes, mercados emissores e companhias aéreas. Com base nesta análise é possível passar a uma tentativa de síntese sobre os processos mais relevantes. É tema do capítulo IV.5 - Observações sobre os três aeroportos.

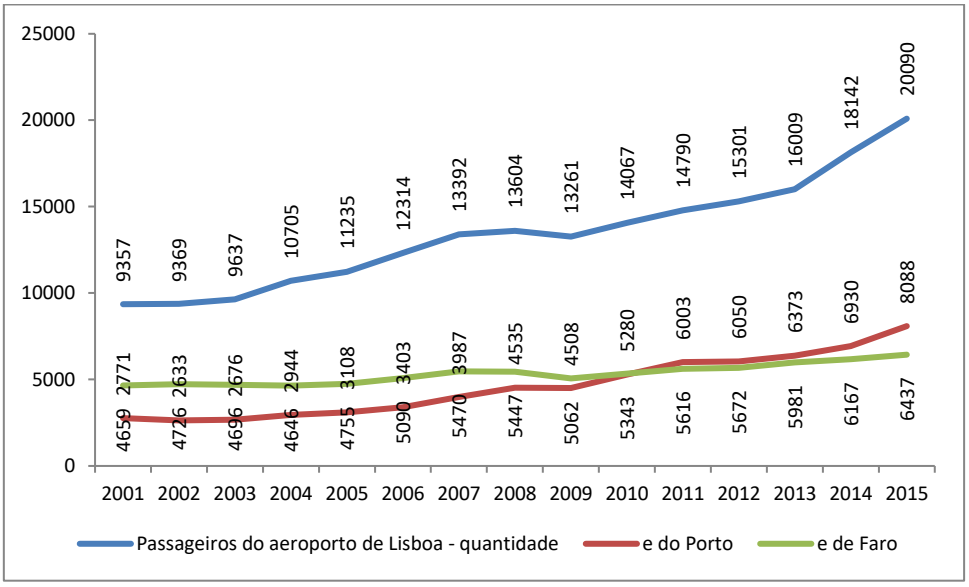
O tráfego de cada um dos aeroportos é condicionado por diferenças entre eles e especificidades próprias a cada um. São parte do capítulo IV.5 porque só as podemos elencar depois da observação e análise de cada um dos aeroportos, mas a sua leitura prévia facilita a compreensão da análise que as sustenta (2).

*Tráfego em cada um dos aeroportos

Os gráficos IV.1.a a IV.1.c ilustram a evolução dos passageiros em Lisboa, Porto e Faro em quantidade, índice e parte do total. Dão ao leitor uma visão do que está em causa. A variação anual de passageiros no total e por aeroporto entre 2002/2015 (gráfico III.1.d) sintetiza informação dos gráficos anteriores, com destaque para os anos extraordinários de 2014 e 2015 [ver III.1].

Gráfico IV.1.a – Passageiros em Lisboa, Porto e Faro quantidade

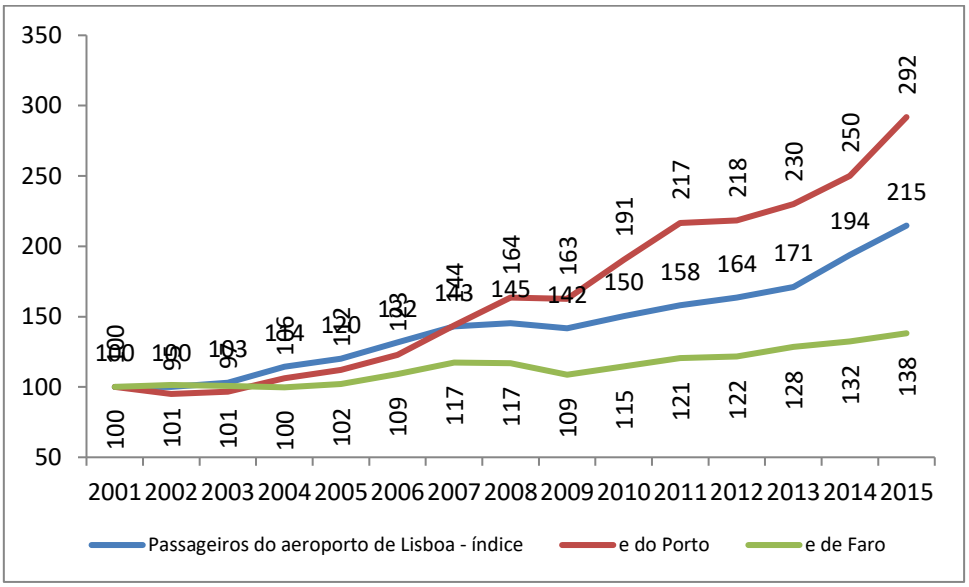
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.1.b – Passageiros em Lisboa, Porto e Faro índice

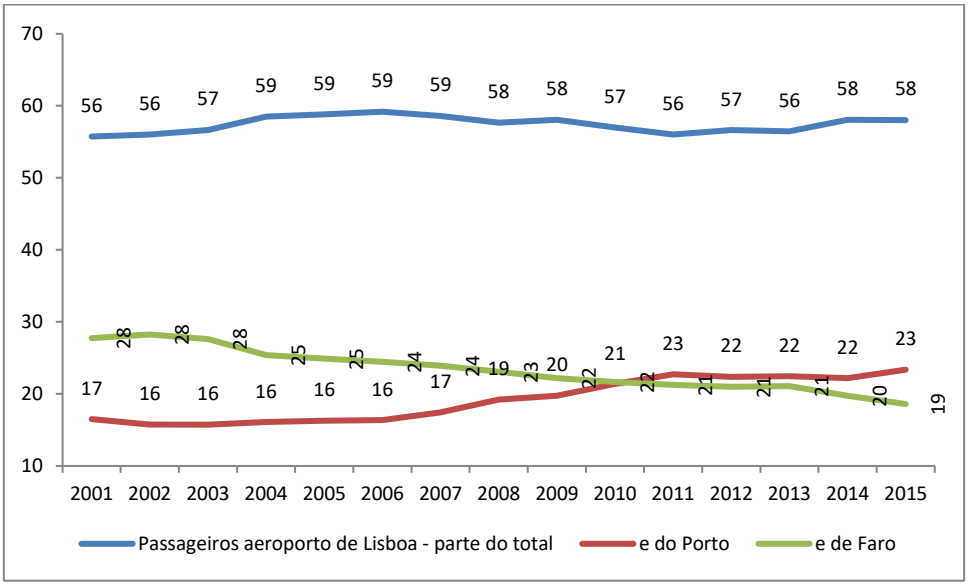
(2001=100)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.1.c – Passageiros em Lisboa, Porto e Faro parte do total

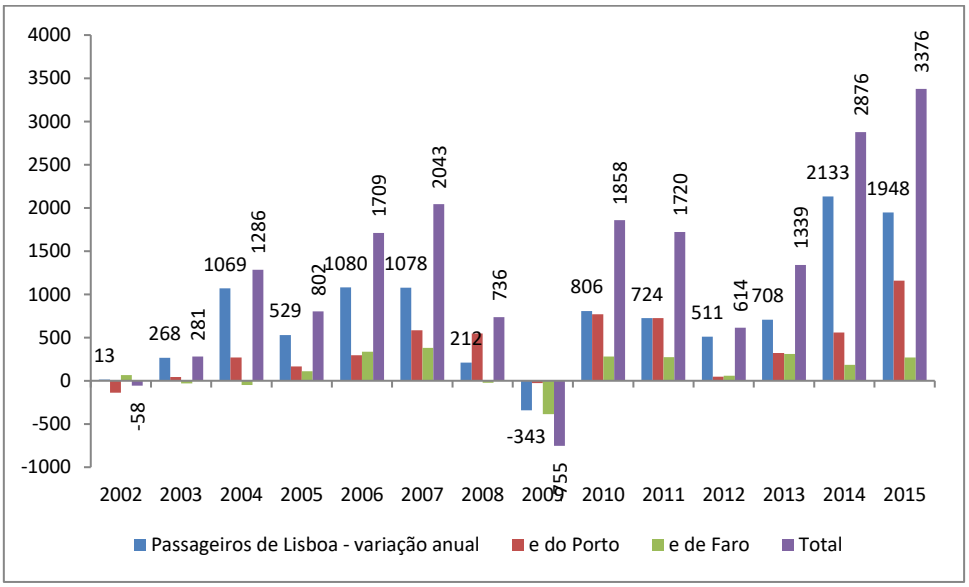
(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.1.d – Passageiros no total e por aeroporto – variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.2.Passageiros no aeroporto de Lisboa

IV.2.1.Introdução

a)Notas sobre o tráfego no aeroporto de Lisboa

***Sobre a diferença de Lisboa**

O aeroporto de Lisboa diferencia-se por

-ser o aeroporto da capital do País e base da TAP, transportadora aérea europeia ainda com forte raiz nacional,

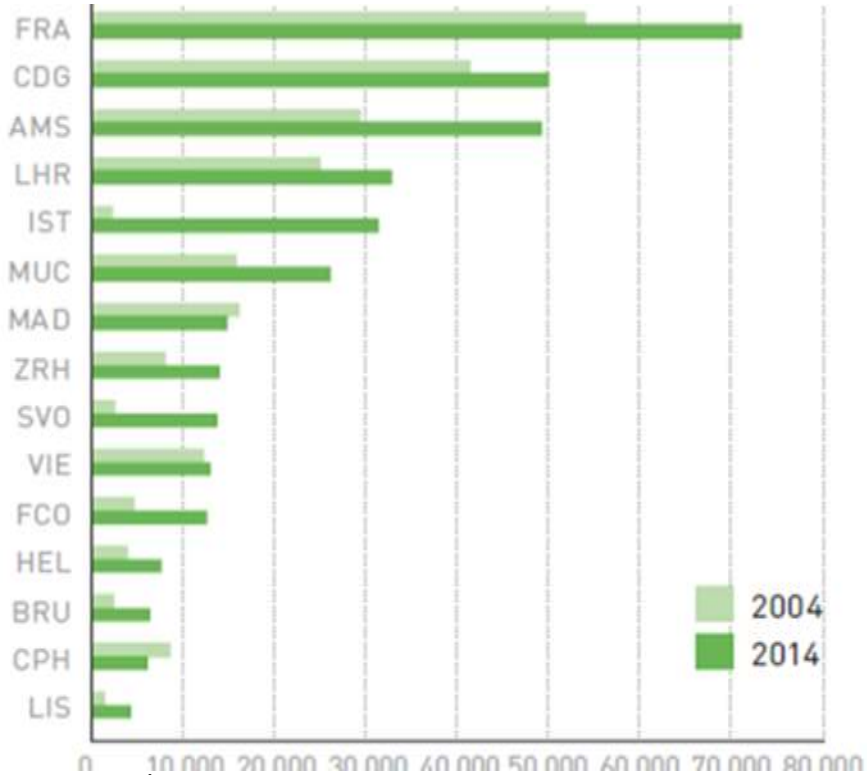
-ser hub intercontinental, factor crítico da sustentabilidade da TAP e instrumento da politica de Portugal como plataforma de relações intercontinentais,

-sinergias com a realidade e potencial de Lisboa na sua afirmação como grande cidade do turismo na Europa.

***Nota sobre o hub intercontinental da TAP**

O gráfico IV.2.1.a ilustra o top 15 do crescimento da conectividade de hub de aeroportos da Europa entre 2004/2014 (1).

Gráfico IV.2.1. – Top 15 do crescimento da conectividade de hub de aeroportos da Europa entre 2004/2014



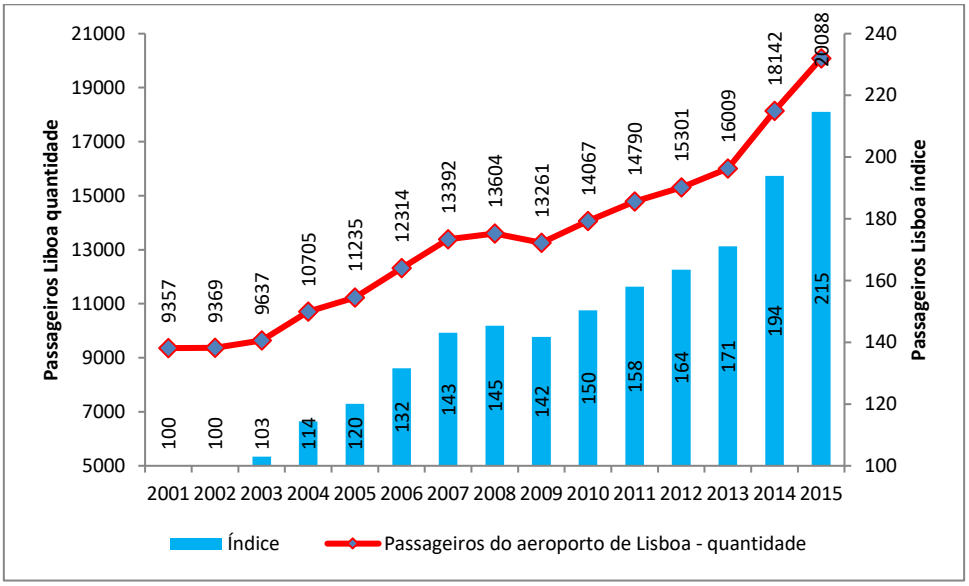
Fonte – Elaboração própria com base em ACI, estudo citado, p. 32

O último lugar do aeroporto de Lisboa no TOP15 dos hubs europeus justifica registo em si e sobretudo se considerarmos os aeroportos que não figuram no ranking ou dele saíram*.

b)Crescimento do tráfego de passageiros em Lisboa

Gráfico IV.2.b – Passageiros em Lisboa: quantidade e índice

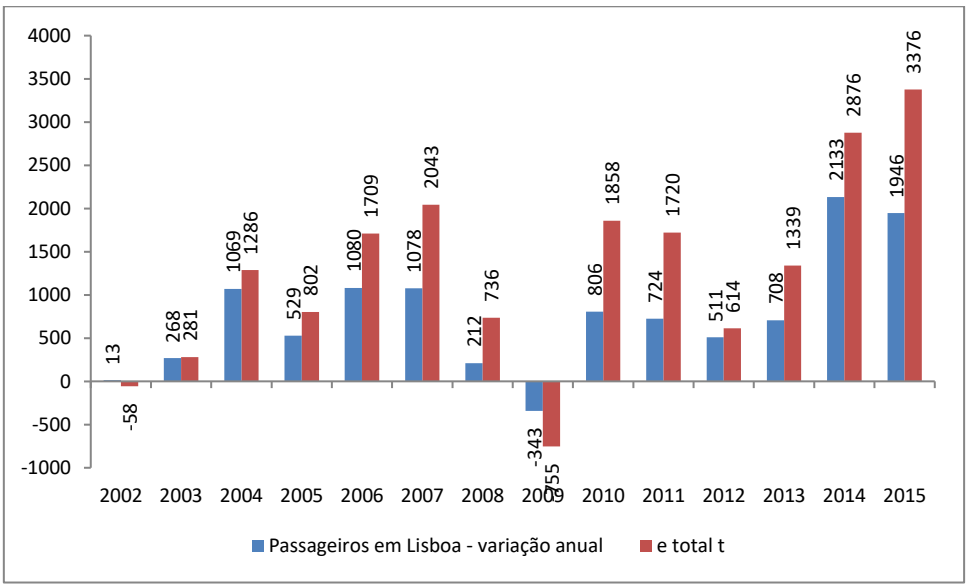
(milhares e 2001=100)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.2.c – Passageiros em Lisboa e total: variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

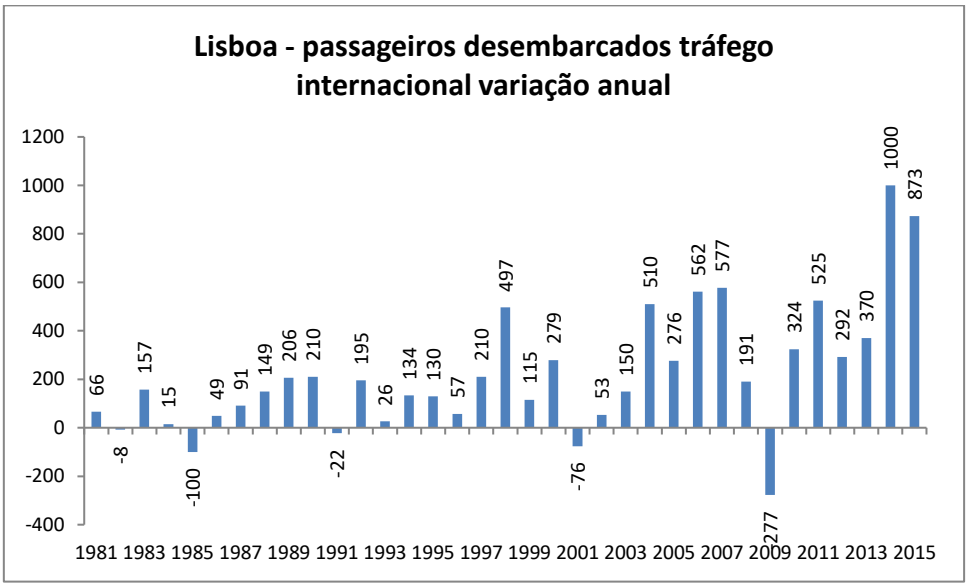
Os gráficos IV.2.b e IV.2.c que apresentamos antes são meramente informativos. Diferente é o caso do gráfico IV.2.d que ilustra a evolução 1980/2015 da variação anual dos passageiros que desembarcam em Lisboa em tráfego internacional (informação INE). Destacamos dois tempos de crescimento:

-o que vai de 1985 a 1990 e que parece ligado a alguma prosperidade local e atracção internacional no âmbito da adesão do País à então CEE, e continua até ser reforçado pelo efeito da Expo 98,

-depois de anos de alguma estabilidade, o crescimento iniciado em 2003/04, interrompido pela crise internacional e retomado a partir de 2010 até aos anos excepcionais de 2014 e 2015.

Gráfico IV.2.d – Lisboa – passageiros desembarcados tráfego internacional variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

*Ver ACI, AIRPORT INDUSTRY CONNECTIVITY REPORT, 2014

http://www.seo.nl/uploads/media/ACI_EUROPE_Airport_Connectivity_Report_2004-2014.pdf

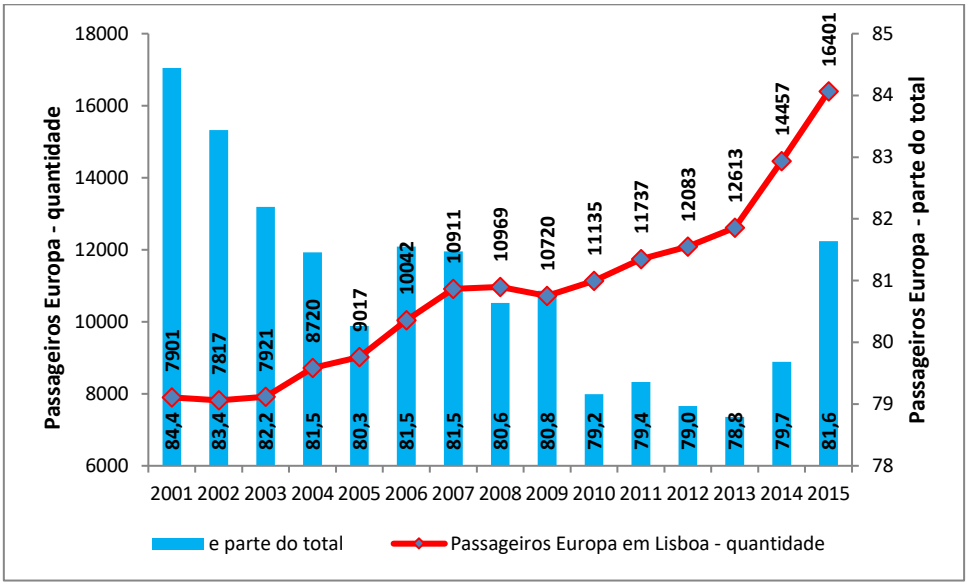
IV.2.2.Aeroporto de Lisboa – tráfego por continente emissor

*Europa e outros continentes

Entre 2001/2015, o tráfego Europa em Lisboa cresce de maneira sustentada [ver gráfico IV.2.a], mas a sua parte no tráfego do aeroporto diminui de 84,4% (2001) até ao mínimo de 78,8% (2013) e recupera com o crescimento de 2014 e 2015 que é impulsionado pela Europa [ver gráfico III.2.b].

Gráfico IV.2.2.a – Passageiros da Europa em Lisboa – quantidade e parte do total

(milhares e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

*Tráfego outros continentes em Lisboa

Os gráficos IV.2.2.b e IV.2.2.c ilustram a evolução do tráfego no aeroporto de Lisboa oriundo dos três continentes mais importantes. O tráfego oriundo da América do Sul

-é o mais importante, cresce de maneira sustentada até 2011, com incidente conjuntural em 209, e estabiliza desde então,

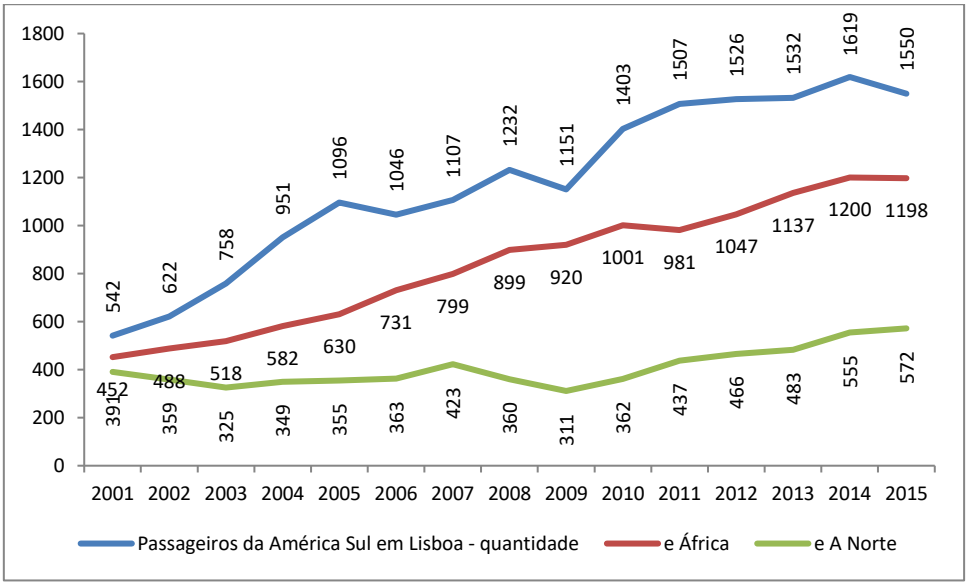
- a sua parte no total cresce de 58% (2001) a 10,2% (2011), e diminui para 7,7% em 2015.

O tráfego oriundo de África é o segundo em importância, cresce de maneira sustentada e estabiliza nos últimos dois anos, e mistura países próximos do Norte de África, de países neutros e de países da CPLP.

O tráfego da América do Norte diminui lentamente até 2009 e recupera depois por efeito do oriundo dos EUA.

Gráfico IV.2.2.b – Passageiros em Lisboa por outros continentes – quantidade

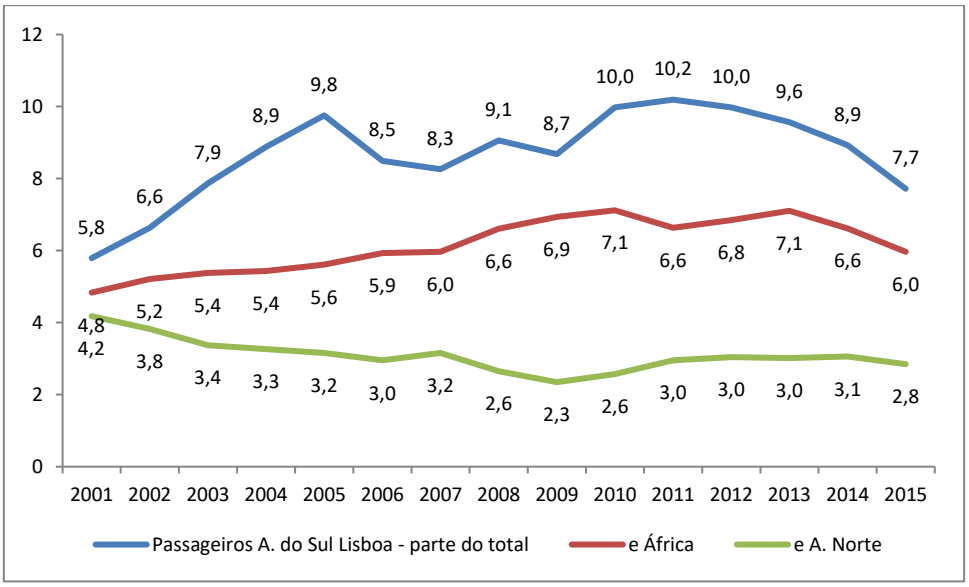
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.2.2.c – Passageiros em Lisboa por outros continentes – parte do total

(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.2.3.Aeroporto de Lisboa – tráfego por país emissor

IV.2.3.1.Introdução

A diferença do aeroporto de Lisboa assenta em quatro grandes factores:

-Lisboa é simultaneamente o centro da área com maior capacidade de atracção de deslocações turísticas e de posicionamento internacional, e capital de um país centralizado o que em si gera tráfego de negócio.

-o aeroporto de Lisboa é base da TAP que, durante décadas foi companhia de bandeira beneficiária das rotas fixadas por acordos bilaterais entre estados e transportadora aérea nacional apoiada pelo estado português,

-desde o início do século XX, o aeroporto cria vantagens competitivas como base do hub intercontinental da TAP, que gera tráfego adicional,

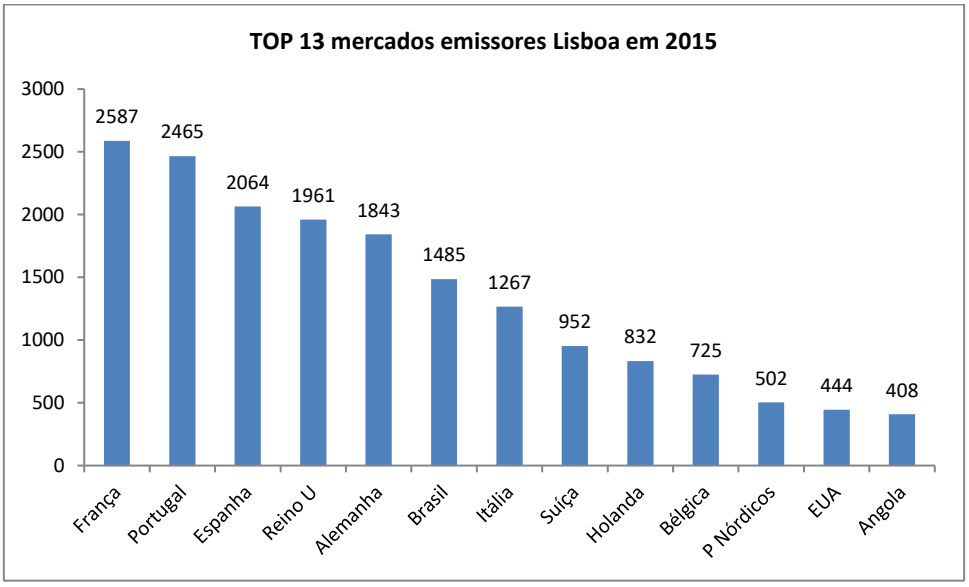
-industria do turismo diversificada e exemplar parceria pública/privada para qualificação do produto e promoção externa.

IV.2.3.2.Lisboa – dinâmica de crescimento por país emissor

*TOP 2015 dos países emissores

Gráfico IV.2.3.2.a – TOP 13 de países emissores Lisboa em 2015

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Consideramos os treze mercados emissores do aeroporto de Lisboa que em 2015 atingem número de passageiros superior a 400k (gráfico IV.2.3.2.a). Em 2015, estes países representam 87,3% do total do número de

passageiros em Lisboa. Dado o volume de tráfego no aeroporto de Lisboa, alguns destaques são partilhados com os do total de passageiros nos três aeroportos (gráfico III.3.2.a):

-Portugal é alienígena entre os 'quatro grandes' mercados do turismo em Portugal e está condenado a perder o segundo lugar com a subida do tráfego internacional,

-Brasil é 6º e já não um dos 'quatro grandes' mas ainda mantém o estatuto de 'the new kid on the block',

-EUA e Angola atingem a barreira dos 400k passageiros,

-o mercado emissor da Itália é importante em Lisboa como o da Irlanda é em Faro, mas relevante em só um dos aeroportos,

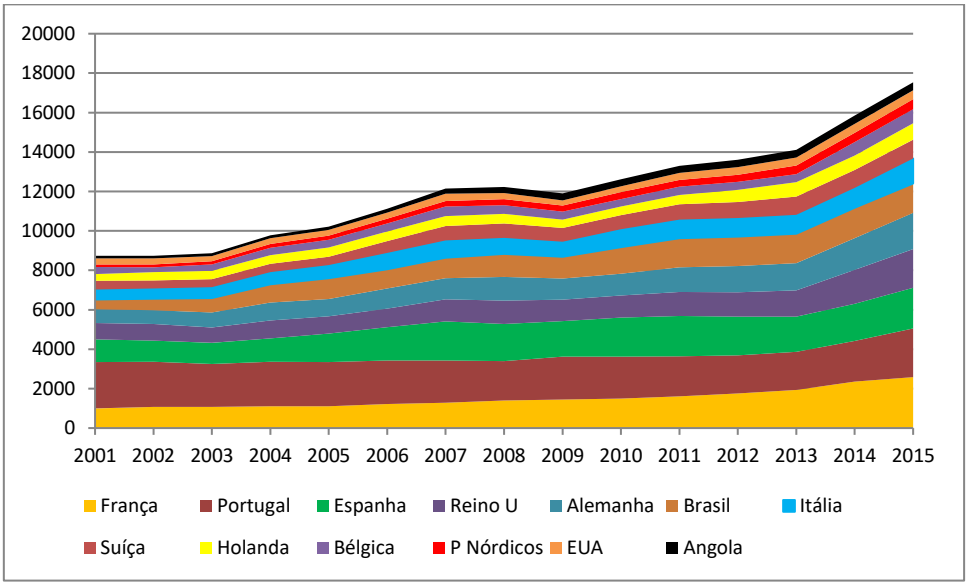
-sem o conjunto dos Países Nórdicos, nenhum destes países estaria no TOP.

***Evolução dos países emissores entre 2001/2015**

O gráfico IV.2.3.2.b ilustra a evolução 2001/2015 dos países do TOP13 em 2015.

Gráfico IV.2.3.2.b – TOP 12 de passageiro em Lisboa por país emissor 2001/2015

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Como em outros casos, este gráfico é apenas informativo e confirma a ausência de rupturas e anos em que algo se passa:

-2003, simultaneamente de crise da procura e véspera do arranque do crescimento em Lisboa e Porto,

-2009, ano da crise financeira internacional que acaba por ter apenas um efeito conjuntural,

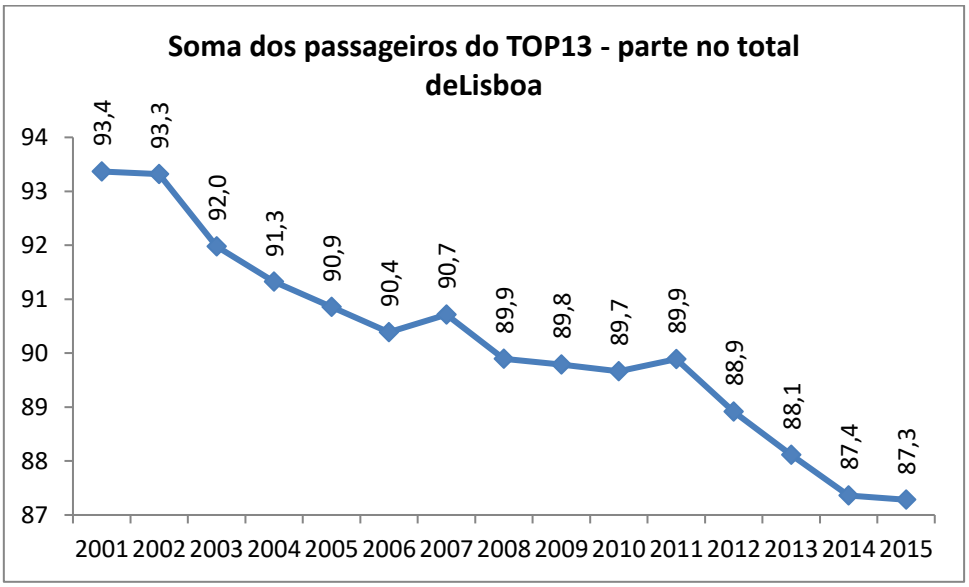
-2014 e 2015, quando o crescimento do tráfego em Lisboa e Porto atinge uma escala até então desconhecida.

O gráfico IV.2.3.2.c ilustra a evolução da parte da soma do TOP13 mercados de Lisboa no total do aeroporto.

A queda sustentada desta percentagem tem início em 2003 e é indicador de repartição mais equilibrada do tráfego dos países emissores, e o tráfego do *hub* intercontinental da TAP contribui para esta evolução.

Gráfico IV.2.3.2.c – Soma dos passageiros do TOP13 – parte no total de Lisboa

(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

*Aeroporto de Lisboa – crescimento entre 2001/2015

O gráfico IV.2.3.2.d ilustra a variação, em quantidade e percentagem, entre os anos de 2001 e 2015 dos países do TOP 13.

No gráfico, destacamos:

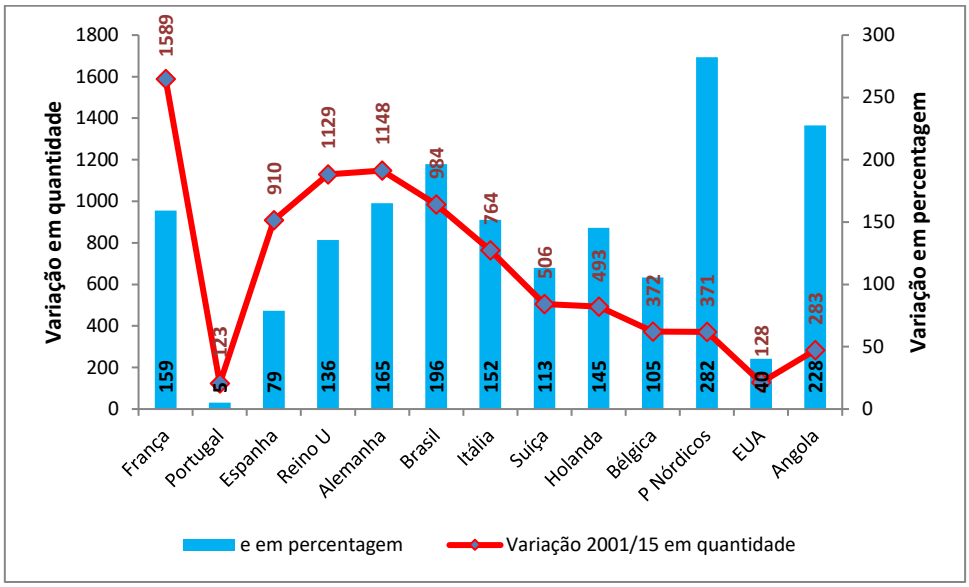
-o Brasil (984k), a seguir a três grandes (França, Alemanha e Reino Unido) e ligeiramente acima da Espanha (910k),

-a percentagem de Países Nórdicos e Angola resulta em boa parte de partirem de uma base reduzida,

-boa performance de Alemanha, Itália, França, Holanda e Reino Unido.

Gráfico IV.2.3.2.d – Lisboa: variação 2001/15 países TOP 13 em quantidade e percentagem

(milhares e percentagem)

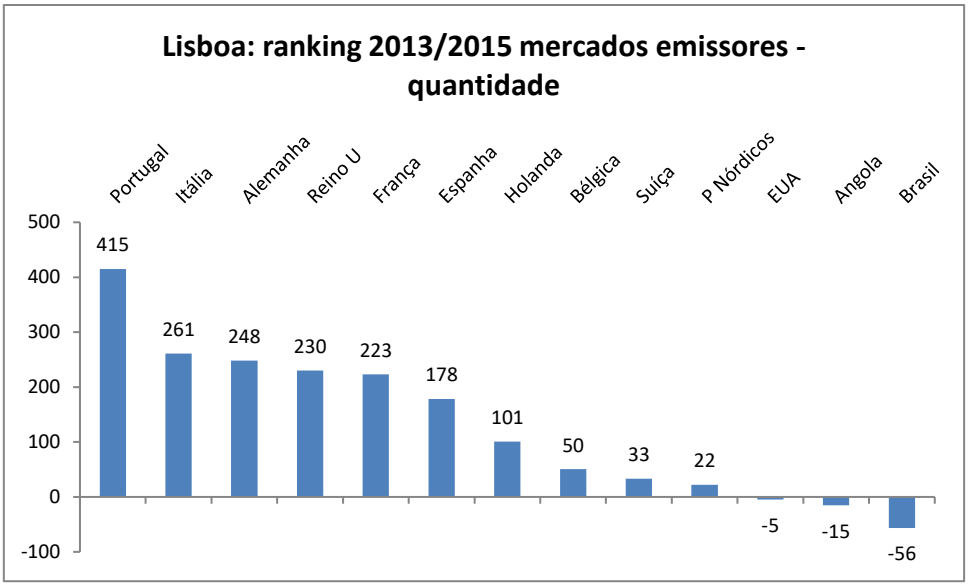


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico III.2.3.2.d ilustra a repartição por países do aumento de tráfego em Lisboa em 2014 e 2015.

Gráfico III.2.3.2.e – Lisboa: ranking 2013/2015 mercados emissores – quantidade

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

A par da liderança de Portugal, com crescimento do tráfego de companhias estrangeiras porque TAP e SATA pouco ou nada cresceram, destacamos:

-a boa performance da Itália à frente dos quatro grandes,

-a estabilidade de Suíça a Angola e a queda do Brasil.

O gráfico III.2.3.2.f ilustra evolução dos mercados TOP12 entre 2001/2015, em dois períodos separados pelos anos 2008/2009 da crise internacional. Temos quatro observações:

-o crescimento durante 2009/2015 é superior ao de 2001/2009, com boa influência da performance de 2014 e 2015,

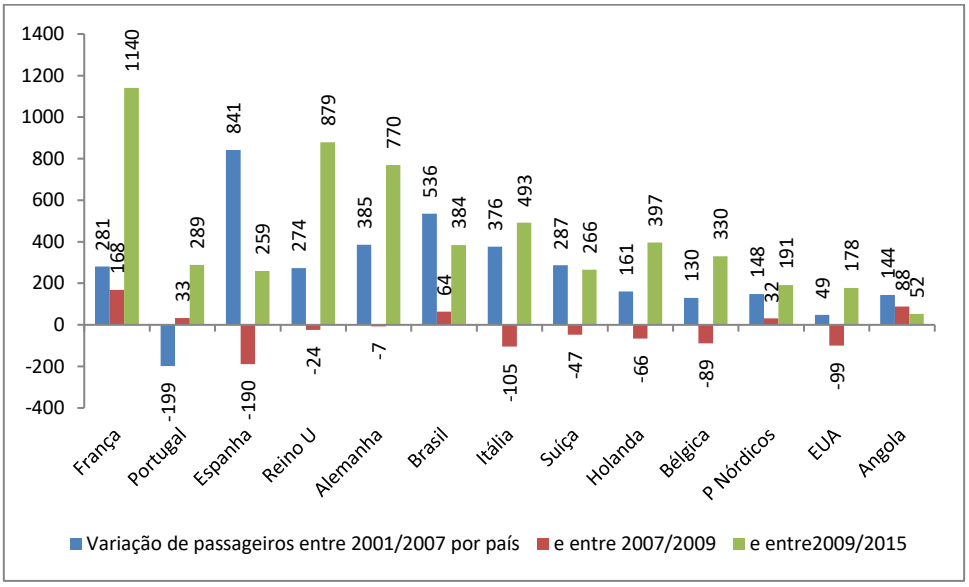
-entre 2001/2007, crescem Espanha e Brasil de maneira relevante e, todos os mercados com excepção de Portugal,

-entre 2007/09, França, Portugal, Brasil e Angola são os únicos mercados a não perder passageiros,

-entre 2009/2015, todos os mercados crescem, com destaque para França, Reino Unido, Alemanha, Itália e Holanda.

Gráfico III.2.3.f – Lisboa: crescimento dos mercados TOP13 em três períodos variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.2.3.3.Passageiros de França, Espanha, Reino Unido e Alemanha

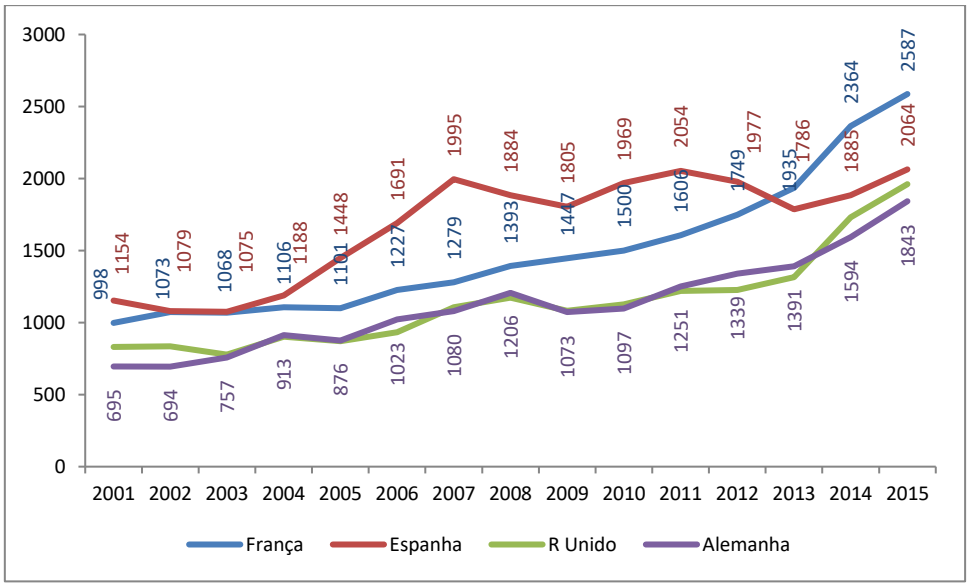
Os gráficos III.2.3.3.g a III.2.3.3.i ilustram a evolução do tráfego de passageiros de França, Espanha, Reino Unido e Alemanha em quantidade, parte do total e variação anual. Nos dois primeiros gráficos destacamos,

-a França, quase eterno segundo, a ultrapassar a Espanha e liderar em quantidade e parte de mercado,

-a Espanha com o segundo lugar ameaçado por mais rápido crescimento de Reino Unido e Alemanha, quando a economia ganha à proximidade.

Gráfico III.2.3.3.g – Passageiros de França, Espanha, Reino Unido e Alemanha quantidade

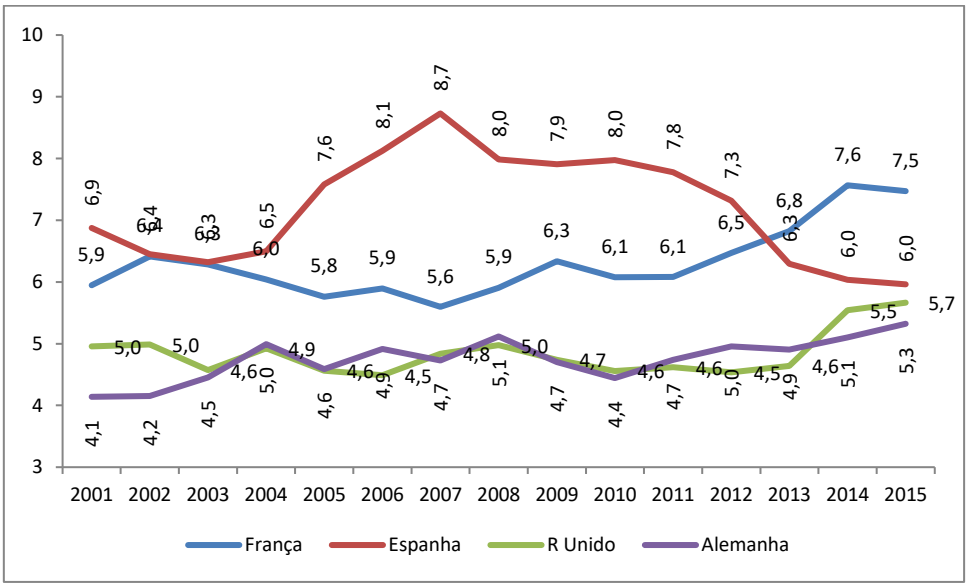
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico III.2.3.3.h – Passageiros de França, Espanha, Reino Unido e Alemanha parte do total

(percentagem)



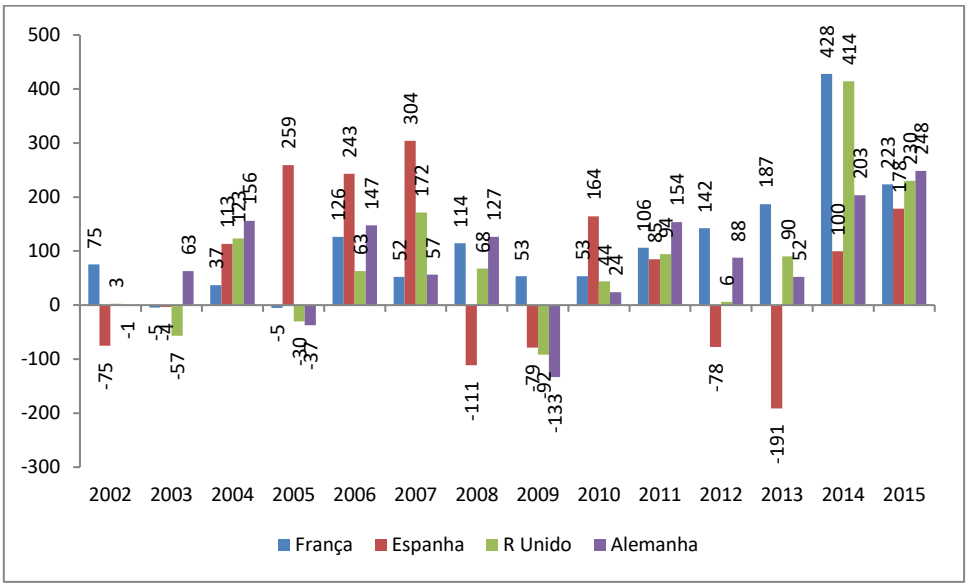
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico III.2.3.3.i ilustra a evolução da variação anual de cada um dos quatro mercados. Destacamos:

-a menos boa performance da Espanha a partir dos anos da crise e o destaque de França, Reino Unido e Alemanha desde 2010.

Gráfico III.2.3.i – Passageiros de França, Espanha, Reino Unido e Alemanha parte do total

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.2.3.4.Passageiros de Itália, Suíça, Holanda e Bélgica

Na variação em quantidade e parte do total dos três mercados (gráfico III.2.3.4.j e III.2.3.4.l), destacamos:

-a liderança da Itália, reforçada em 2015 mas não muito distante dos valores atingidos pelos outros três países,

-entre estes, liderança da Suíça e crescimento mais acentuado da Holanda (desde 2012) e Bélgica (desde 2014).

No gráfico III.2.3.4.m com a evolução da variação anual dos quatro países,

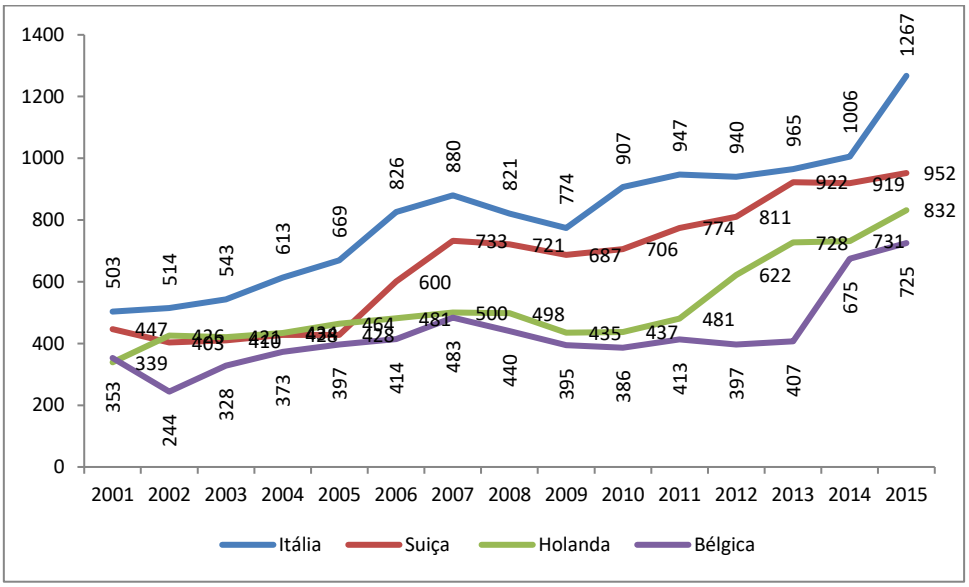
-a Itália cresce de maneira sustentada mas irregular, com excepção dos anos da crise e destaque para o ano de 2015,

-com quantidades menores, o padrão da Suíça é quase idêntico ao da Itália com a excepção de 2015,

-as variações de Itália em 2006, Suíça em 2007, Bélgica em 2014 e Itália em 2015 parecem resultar de crescimento súbito de oferta competitiva que cria procura.

Gráfico III.2.3.4.j – Passageiros de Itália, Suíça, Holanda e Bélgica quantidade

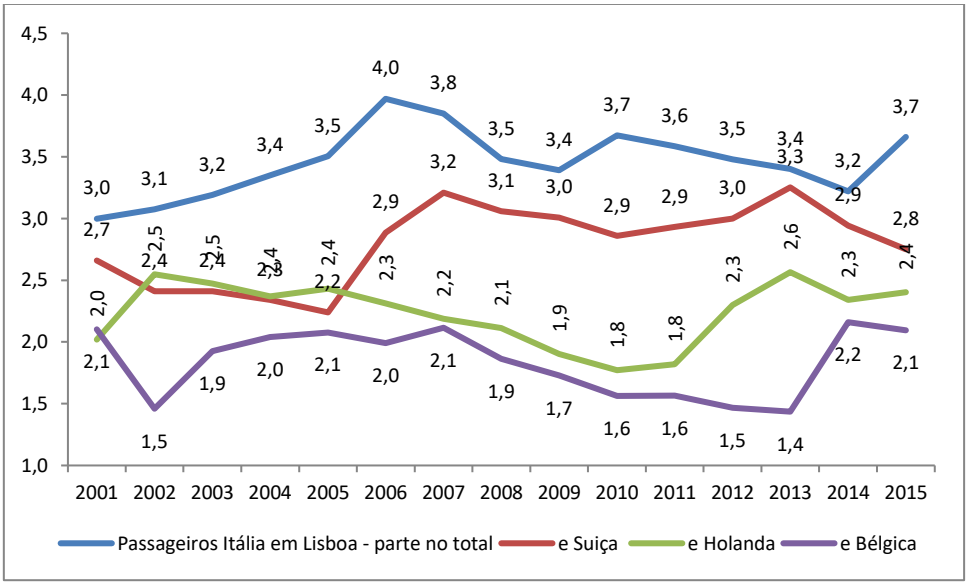
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico III.2.3.4.l – Passageiros de Itália, Suíça, Holanda e Bélgica parte do total

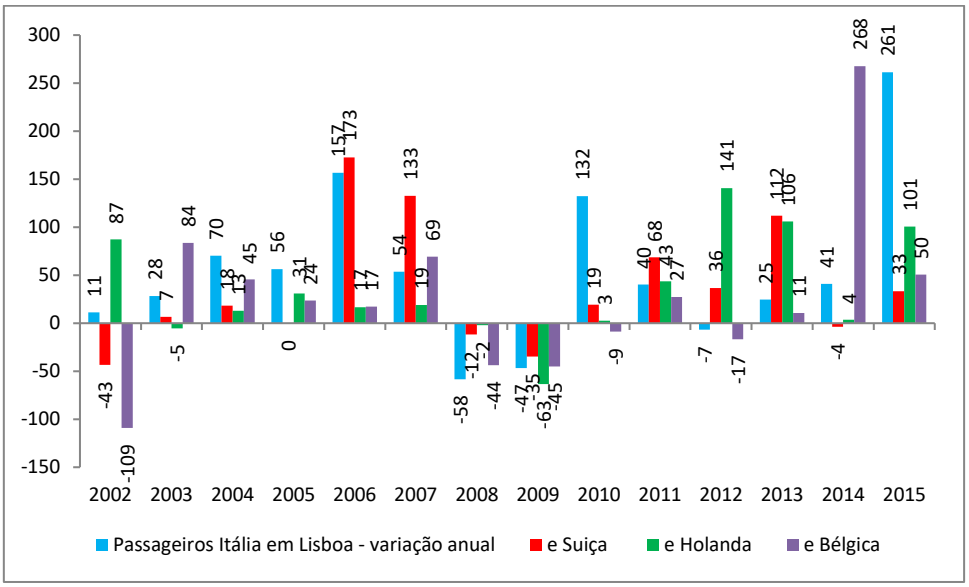
(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico III.2.3.4.m – Passageiros Itália, Suíça, Holanda, Bélgica variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.2.3.5.Passageiros de Países Nórdicos, EUA e Angola, e de Brasil e Portugal

O gráfico III.2.3.5.n ilustra a evolução dos passageiros de Países Nórdicos, EUA e Angola em quantidade. Destacamos:

-a evolução positiva dos Países Nórdicos no seu conjunto e em contraste com o que acontece em Faro onde conhecem o declínio,

-o crescimento dos EUA desde 2012, mas com estabilização em 2015 e a questão de saber se a nova estratégia da TAP dará origem ao crescimento que o tráfego dos EUA nunca teve,

-quebra do ritmo de crescimento do tráfego de Angola e quebra em 2015.

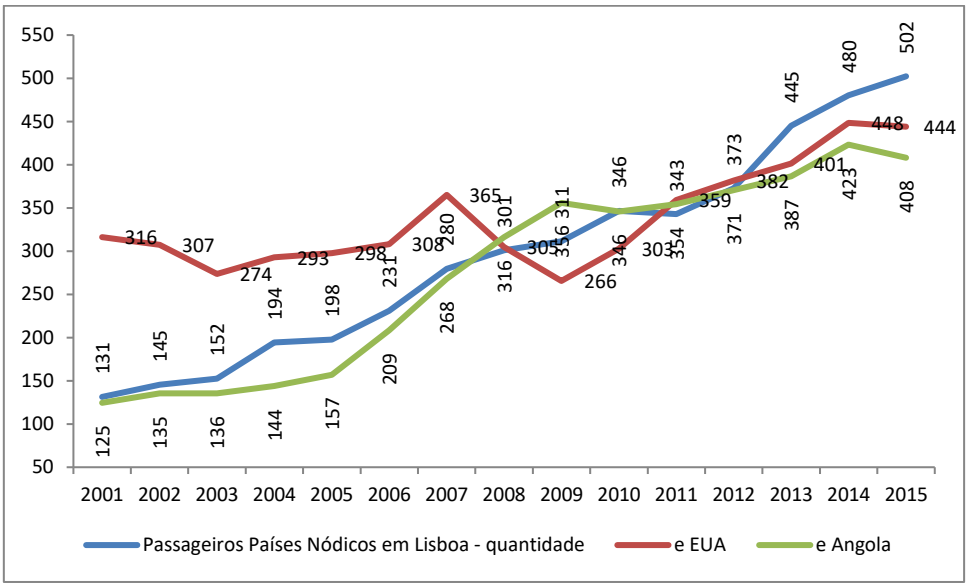
O gráfico III.2.3.5.o ilustra a evolução dos passageiros de Brasil e Portugal em quantidade. Destacamos:

-o crescimento sustentado do Brasil até 2010 com a quebra conjuntural de 2009, seguido de estabilização e quebra em 2015,

-no tráfego de Portugal, o crescimento de 415k em 2015 parece dever-se à operação de LCC na Região Autónoma dos Açores e pressão competitiva a que sujeitaram o tráfego de SATA e TAP [a confirmar com INE – Estatísticas dos Transportes].

Gráfico III.2.3.5.n – Passageiros de Países Nórdicos, EUA e Angola quantidade

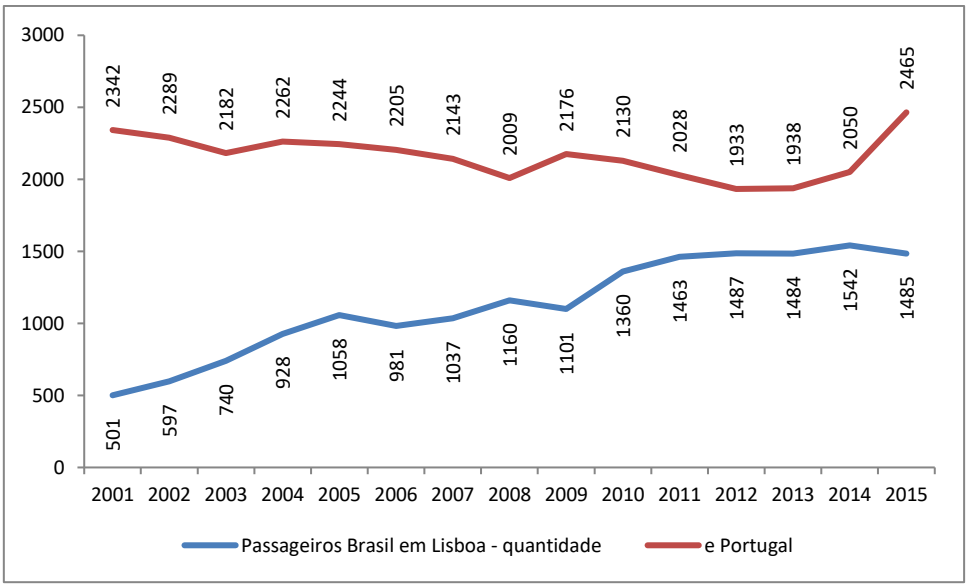
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação AN

Gráfico III.2.3.5.o – Passageiros do Brasil e Portugal quantidade

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.2.4.Aeroporto de Lisboa – tráfego por companhia aérea

IV.2.4.1.Introdução

Em 2013, o tráfego por companhia aérea no aeroporto de Lisboa ainda se resume à 'TAP mais as outras companhias", tal é a diferença entre a líder e a easyJet que é segunda. Sabemos que nos anos de 2014 e 2015 a easyJet encurta a distância com a TAP, por mérito próprio e por a TAP passar por uma fase passageira, pelo menos em teoria, de redução de passageiros.

Lisboa é exemplo de como a liberalização de 1993 perturba os interesses instalados das FSC da Europa: entre 2001/2013 o tráfego do aeroporto aumenta em 4.081k passageiros e as 'sete grandes' FSC perdem 124k [Air France, KLM, British Airways, Iberia, Lufthansa, SWISS e Brussels Airlines].

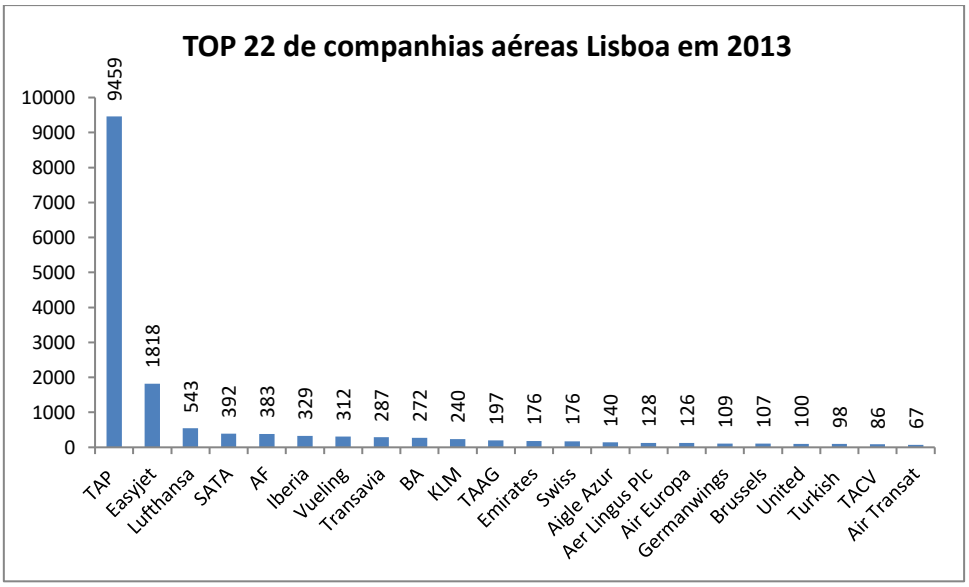
IV.2.4.2.Lisboa – dinâmica de crescimento por companhia aérea

*TOP 2013 das companhias aéreas

O Gráfico IV.2.4.2.a mostra os passageiros das companhias do TOP22 de Lisboa em 2013.

Gráfico IV.2.4.2.a – Lisboa 2013: passageiros das companhias do TOP22

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Do gráfico, destacamos:

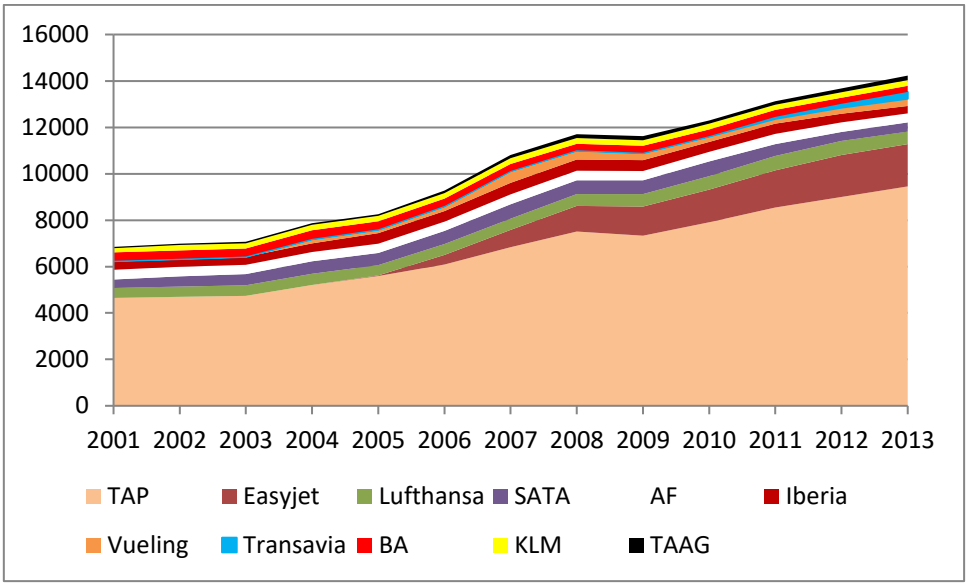
-liderança da TAP seguida de longe pela easyJet e ausência da Ryanair que vai liderar o crescimento em Lisboa e ultrapassar a easyJet nos anos seguintes,

-os lugares relativamente modestos de Vueling e Transavia, que vão ser *drivers* de crescimento e ameaçar o terceiro lugar da Lufthansa, e a incógnita da Eurowings de 2015: ser ou não driver de crescimento.

A nossa análise incide na amostra de onze companhias com tráfego de pelo menos 200k passageiros. O gráfico IV.2.4.2.b ilustra a evolução 2001/13 destes países.

Gráfico IV.2.4.2.b – Lisboa: evolução 2001/13 da amostra de onze países

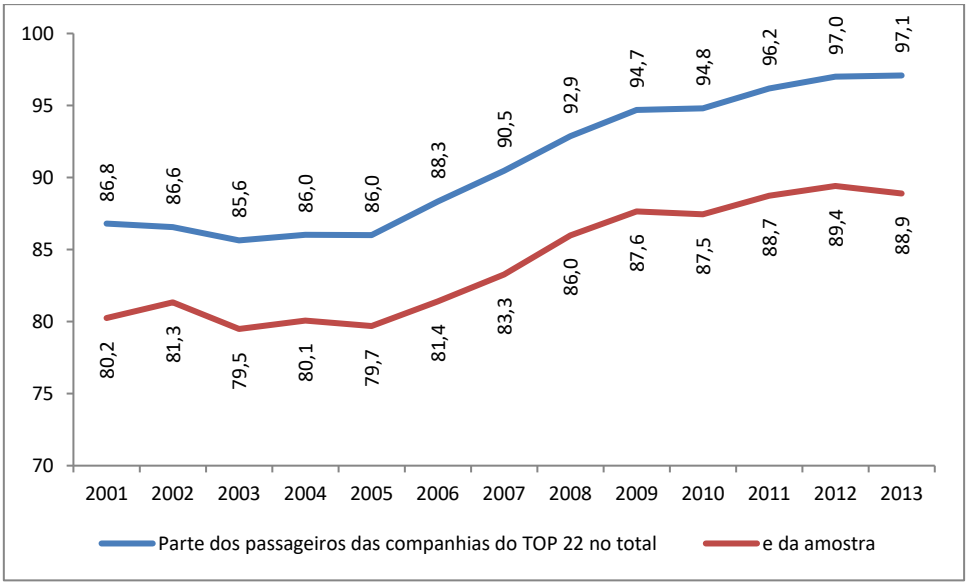
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.2.4.2.c – Soma passageiros TOP22 e amostra: parte do total

(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O Gráfico IV.2.4.2.d ilustra a evolução da parte do total da soma dos passageiros das companhias do TOP22 e da amostra. Em 2013, os onze países representam quase 90% do tráfego do aeroporto.

***Lisboa – crescimento 2001/15 por companhia aérea**

O gráfico IV.2.4.2.d a variação 2001/13 do número de passageiros das onze companhias da amostra no aeroporto de Lisboa. Destacamos:

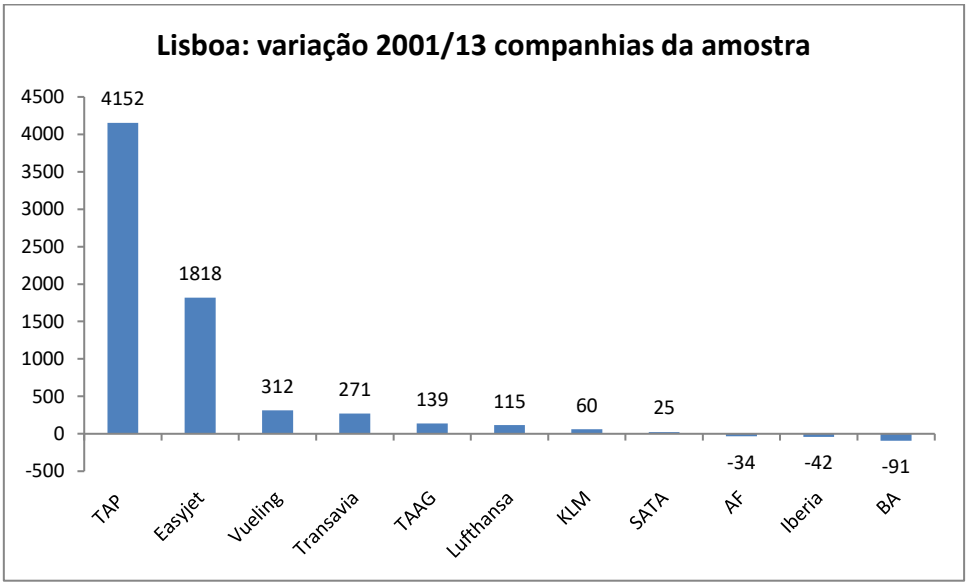
-a liderança do crescimento pela TAP (4.152 passageiros) com o aumento de 2.401k das três LCC a representar 57,8% desde crescimento,

-a presença da KLM, considerando que o essencial do crescimento de 60k acontece entre 2001/02 e o tráfego conhece estabilidade desde então.

O tráfego da TAP inclui o territorial e interior, o de hub, com a percepção, a fundamentar, de uma maior percentagem de passageiros em *outbound* em relação às FSC estrangeiras. Importa aprofundar a análise para situarmos o contributo da TAP para o turismo receptor.

Gráfico IV.2.4.2.d – Lisboa: variação 2001/13 companhias da amostra

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

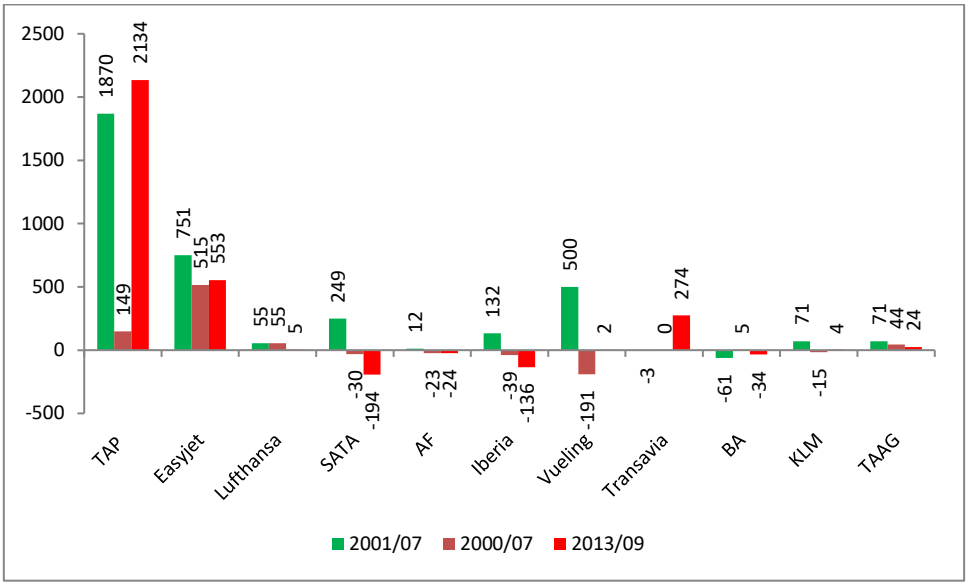
O Gráfico IV.2.4.2.e ilustra a variação entre 2001/13 em três tempos com identidade própria: o da crise de 2008/09 e o antes e o depois. Destacamos:

-apenas TAP e easyJet crescem de maneira significativa em cada um dos três períodos, Lufthansa e TAAG também mas em quantidade bem mais modesta,

-o crescimento da easyJet está repartido sobre os três períodos, a Vueling cresce sobretudo no primeiro e a Transavia no terceiro.

Gráfico IV.2.4.2.e – Variação companhias da amostra por períodos de crescimento

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Por muito que o ritmo de crescimento cresça, e declarações públicas da easyJet mostram que não cresceu exponencialmente, podemos atribuir

-à Ryanair boa parte do crescimento de nnk passageiros do aeroporto de Lisboa entre 2013/15,

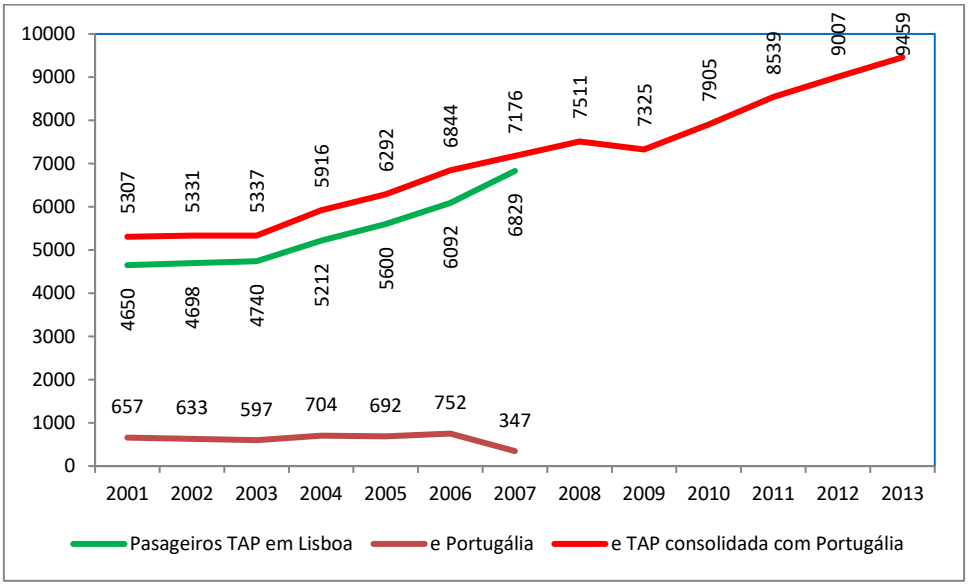
-à Vueling e Transavia crescimento que as aproxima do volume da Lufthansa.

IV.2.4.3.Passageiros da TAP em Lisboa

O gráfico IV.2.4.3.f ilustra a consolidação dos passageiros da TAP e Portugália em Lisboa.

Gráfico IV.2.4.3.f – Consolidação passageiros na TAP em Lisboa

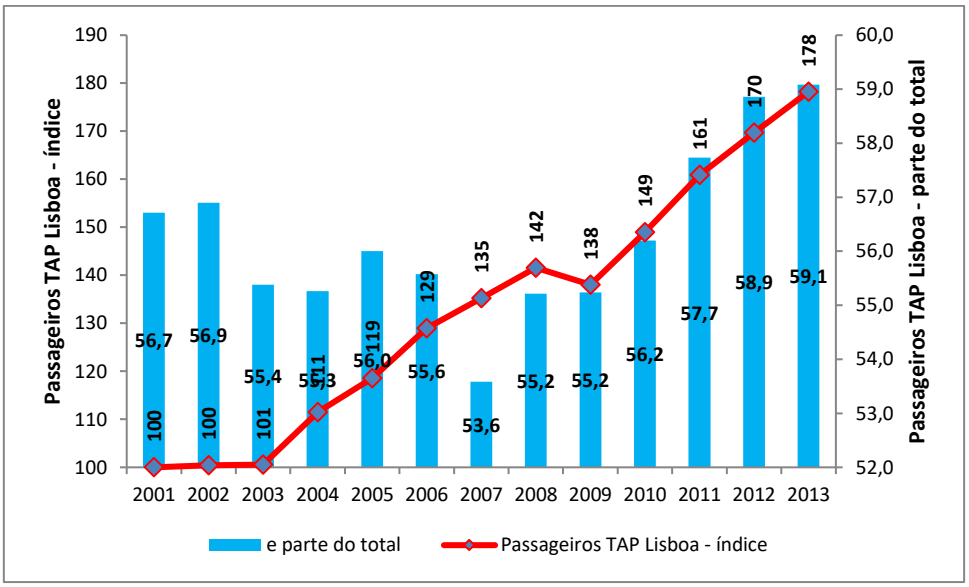
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.2.4.3.g – Passageiros TAP em Lisboa: índice e parte total

(2001=100 e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Do gráfico IV.2.4.3.g sobre a evolução dos passageiros TAP em Lisboa em índice e parte do total, destacamos:

-o crescimento sustentado a partir de 2004, com quebra conjuntural em apenas 2009,

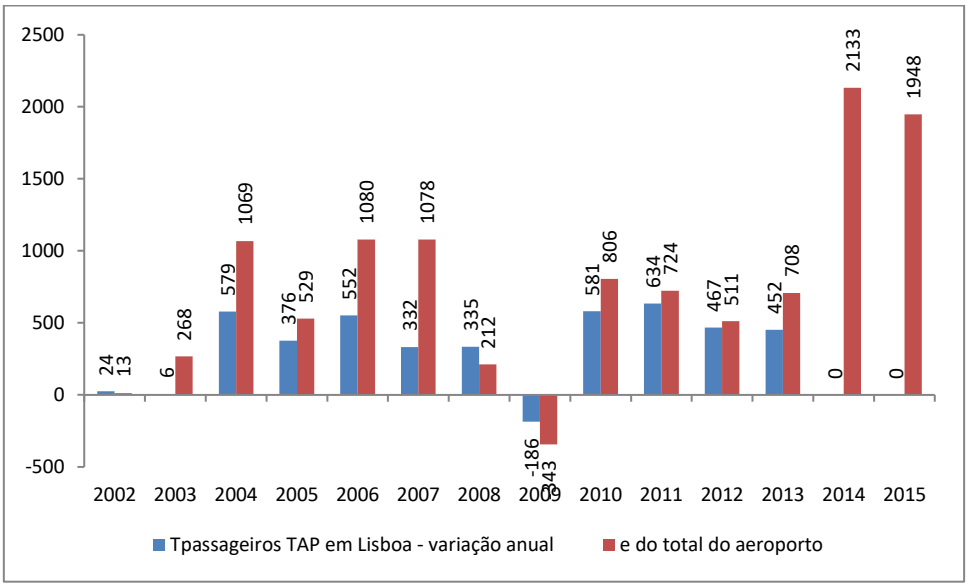
-a parte do total que estabiliza/desde até 2007 para crescer de maneira sustentada até 2013, apesar da concorrência das LCC.

O gráfico IV.2.4.3.h compara a variação anual dos passageiros TAP Lisboa e do total do aeroporto. Do gráfico, destacamos

-o contributo decisivo da TAP para o crescimento do tráfego do aeroporto entre 2008/13 e o contributo menos significativo entre 2004 e 2007.

Gráfico IV.2.4.3.h – Passageiros TAP Lisboa e total: variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.2.4.4.Passageiros da Ryanair em Lisboa

Na prática, a Ryanair começa a operar em Lisboa em 2014 e o ritmo de crescimento do tráfego de passageiros do aeroporto muda.

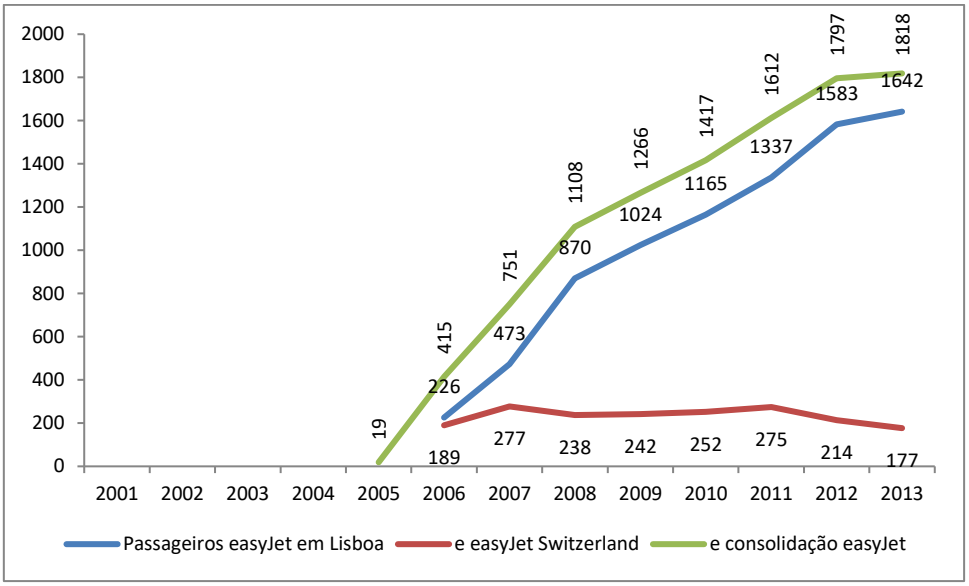
Remetemos o leitor para o gráfico IV.2.4.3.h, com crescimento anual do aeroporto de Lisboa em 2.133k e 1948k passageiros, respectivamente em 2014 e 2015, muito pelo contributo da Ryanair.

IV.2.4.5.Passageiros da easyJet em Lisboa

O Gráfico IV.2.4.5.i mostra a consolidação de passageiros na easyJet.

Gráfico IV.2.4.5.i – Consolidação passageiros na easyJet em Lisboa

(milhares)

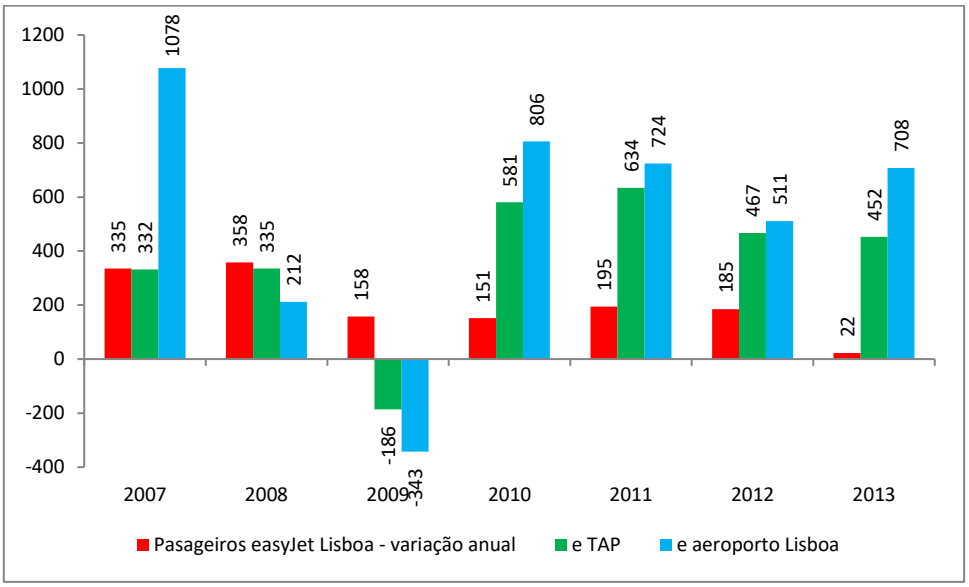


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O tráfego da easyJet cresce de maneira sustentada desde 2006 até estabilizar em 2013. O gráfico IV.2.4.5.j compara a variação anual do tráfego da easyJet, TAP e aeroporto, e situa melhor esta evolução.

Gráfico IV.2.4.5.j – Passageiros easyJet Lisboa e total: variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Do gráfico, destacamos:

-em 2007 e 2008 a variação anual de TAP e easyJet são comparáveis e em 2009 há diferença significativa a favor da easyJet – se considerarmos a importância do tráfego outbound e de hub do tráfego total da TAP com o da easyJet (inde domina o tráfego inbound), o contributo desta para o turismo receptor em Portugal parece ser maior, não sabemos é quanto,

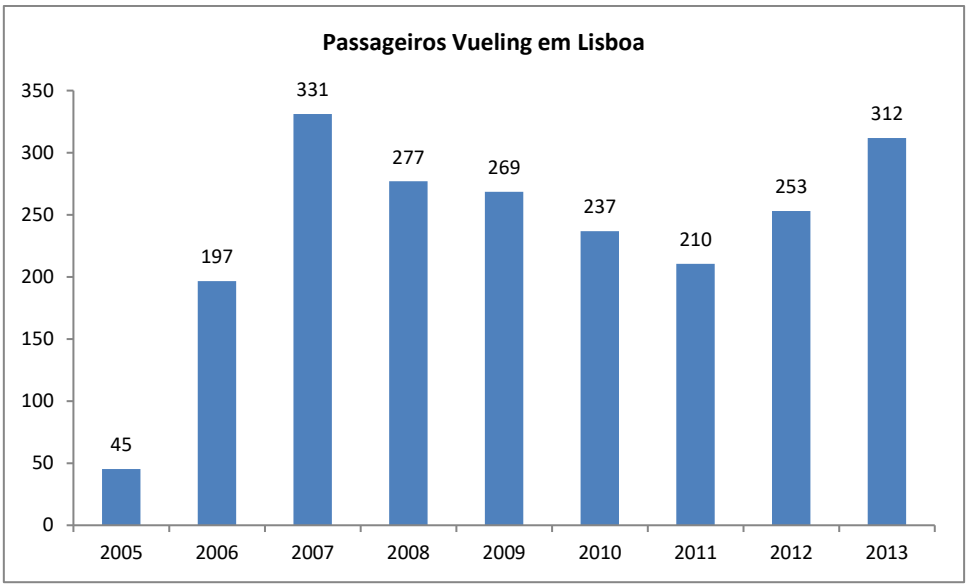
-a partir de 2010, o contributo da TAP para o crescimento do trafego do aeroporto de Lisboa é significativamente superior ao da easyJet.

IV.2.4.6.Passageiros da Vueling em Lisboa

O gráfico IV.2.4.6.l mostra a evolução dos passageiros da Vueling em Lisboa entre a sua criação e 2013, quando é integrada no IAG.

Gráfico IV.2.4.6.l – Passageiros da Vueling em Lisboa

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

A partir de 2013 com a integração no IAG, a Vueling vai ser um dos drivers do crescimento do aeroporto de Lisboa.

IV.2.4.7.Passageiros da Transavia em Lisboa

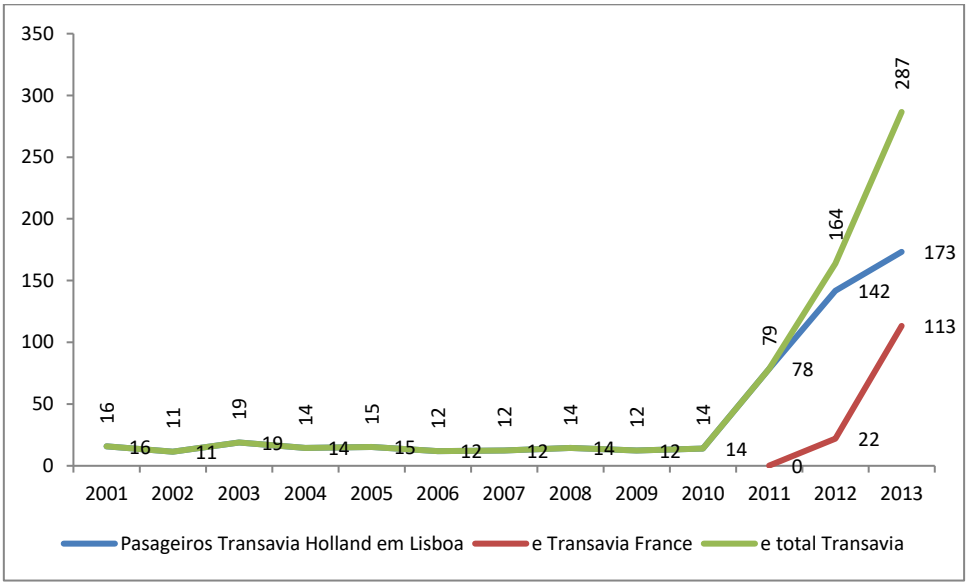
O gráfico IV.2.4.7.m ilustra a consolidação dos passageiros da Transavia em Lisboa. A coerência com o Relatório obriga a considerar a Transavia como uma só empresa. Neste caso concreto, a realidade do mercado exige considerarmos cada uma das duas 'transavias' [ver Ficha.II do Air France/KLM Group e Ficha.III da Transavia].

Na prática,

-entre 2020/13, a situação das 'transavias' em Lisboa é simples, mas a Transavia France, apesar de todos os problemas com que opera, tem potencial de crescimento mais elevado.

Gráfico IV.2.4.m – Consolidação passageiros da Transavia em Lisboa

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.3.Passageiros no aeroporto do Porto

IV.3.1.Introdução

*Diferença do aeroporto do Porto

O aeroporto do Porto só começa a ter importância com o arranque da procura/oferta de turismo em 2003/04. Entre 2001/15, o tráfego no aeroporto do Porto cresce 192% e 5.329k passageiros, um ritmo acima do que encontramos em outros aeroportos da Península Ibérica [ver gráfico IV.5.c].

O aeroporto combina uma *catchment area* importante, do Centro de Portugal ao Noroeste de Espanha e capacidade de atracção turística susceptível de gerar mais crescimento. O aeroporto do Porto tem estado envolvido em polémicas estéreis que prejudicam a identificação objectiva de

-actividade sobretudo ligada a rotas intra-europeias de LCC e de *hub-feeding* de algumas FSC, o que dá prioridade ao posicionamento do aeroporto da Cidade/Vale do Douro/Região na Europa,

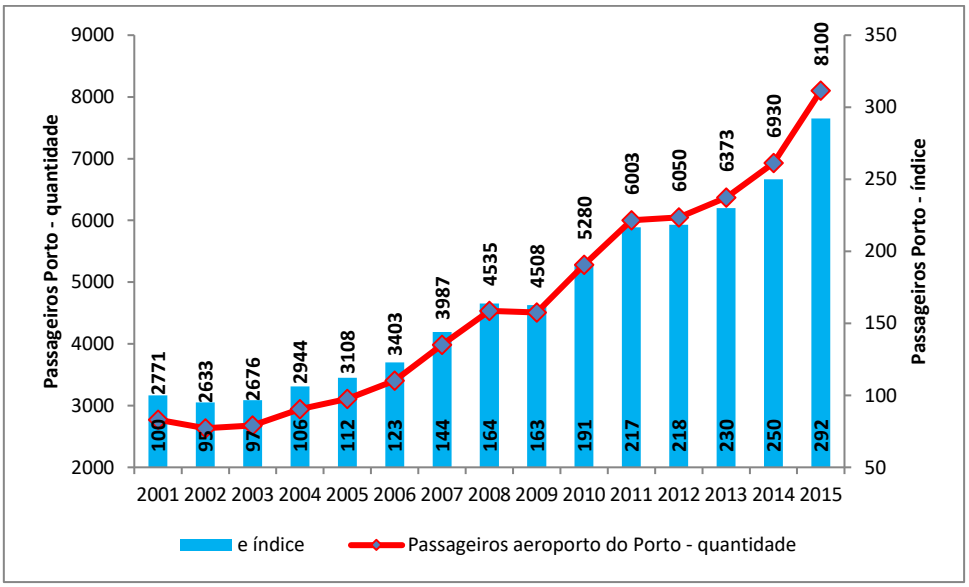
-o hub em Lisboa obriga a TAP a dar prioridade a rotas de *hub-feeding*, caso de Porto/Lisboa, e não a rotas intra-europeias a partir do Porto, e gera actividade de longo-curso simbólica.

a)Crescimento do tráfego de passageiros no Porto

Os gráficos IV.3.a e IV.3.b ilustram o conhecido crescimento do tráfego de passageiros a partir de 2004/05, com estabilidade durante os anos da crise internacional e retoma a partir de 2010, mais os gloriosos 2014 e 2015.

Gráfico IV.3.a – Passageiros no Porto: quantidade e índice

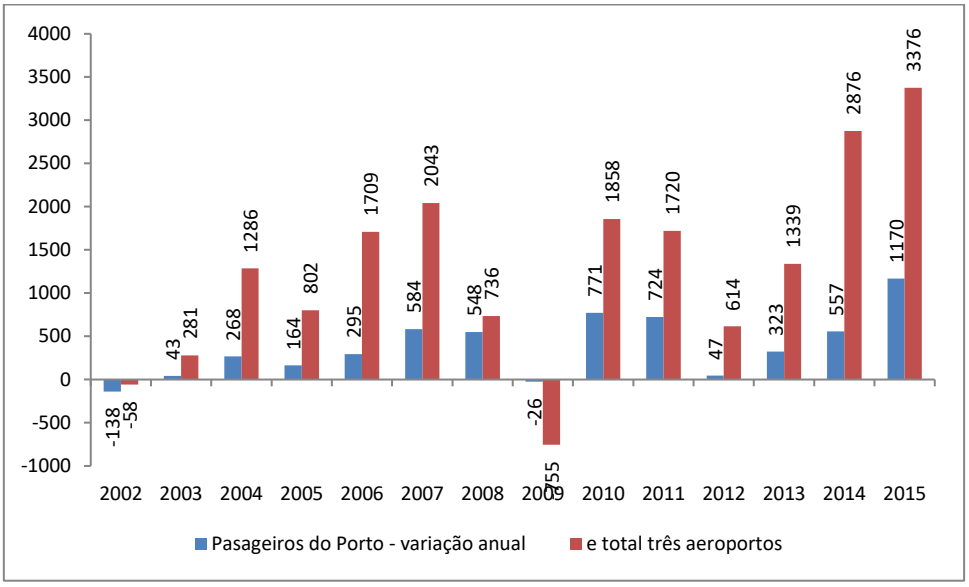
(milhares e 2001=100)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.3.b – Passageiros no Porto e total: variação anual

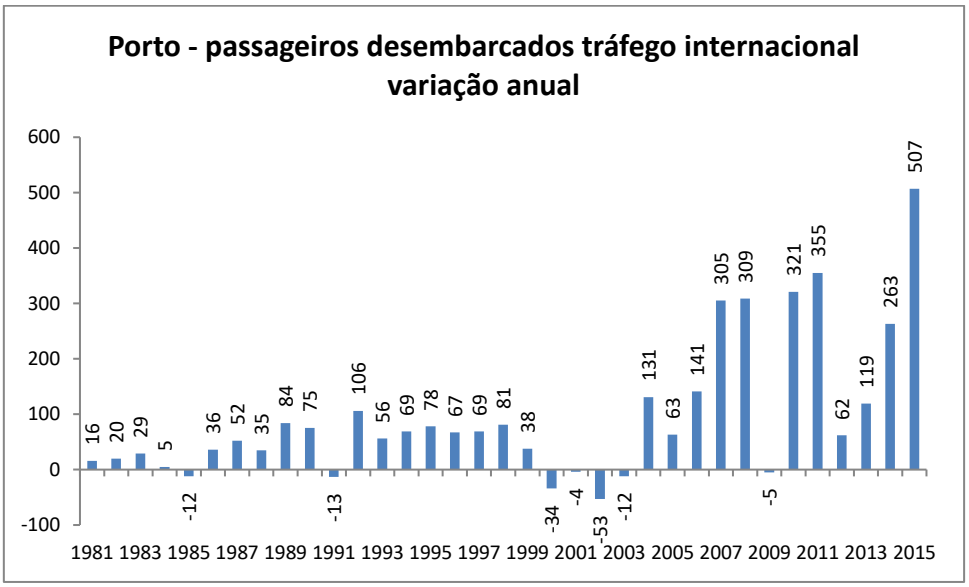
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.3.c – Passageiros no Porto tráfego internacional: variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em INE, Estatísticas dos Transportes

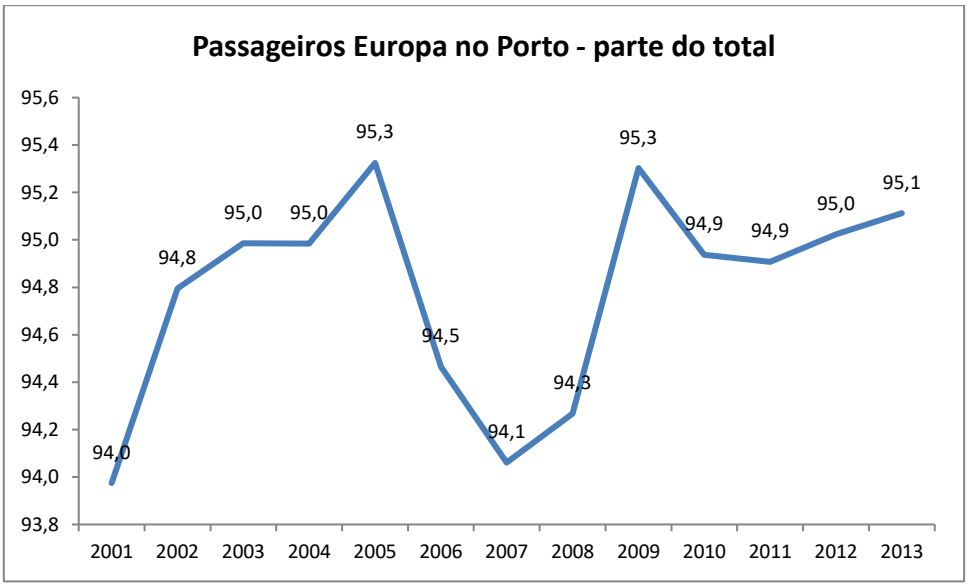
O Gráfico IV.3.c ilustra a variação anual dos passageiros desembarcados no Porto em tráfego internacional (informação INE):

-a queda da variação anual de passageiros de 1999 a 2003 parece indiciar o esgotamento da evolução pacata que o aeroporto conhece desde 1981,mas são seguidos pelo surto de crescimento identificado antes em 2014 e 2015.

b)Tráfego por continente emissor no aeroporto do Porto

Gráfico IV.3.d – Passageiros da Europa no Porto – parte do total

(percentagem)

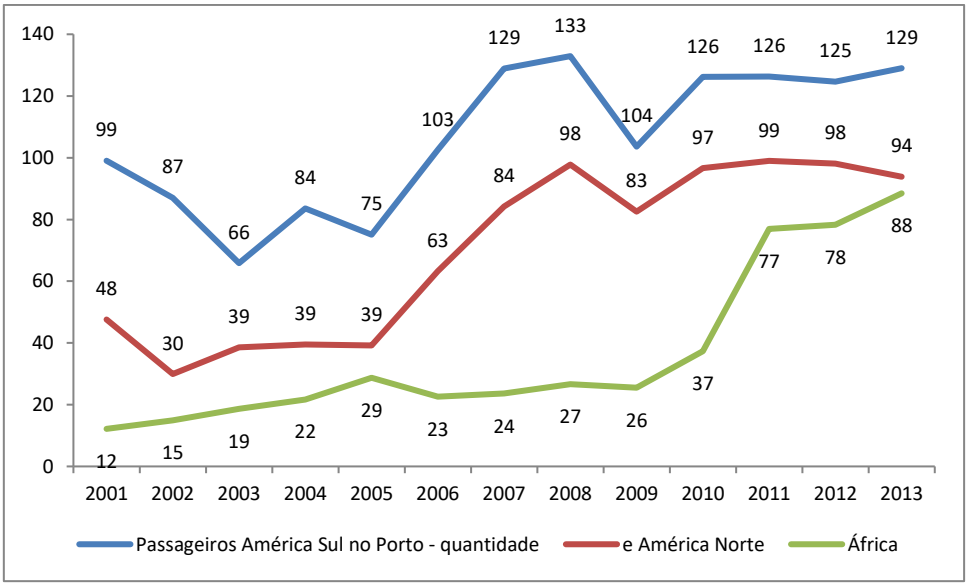


Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

O tráfego por continente emissor no Porto resume-se à Europa e insignificância quantitativa do dos outros continentes (gráfico IV.3.d e IV.3.e). Este tráfego contribui para a imagem da cidade, é útil mas será sempre limitado.

Gráfico IV.3.e – Passageiros outros continentes no Porto – quantidade

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.3.2.Aeroporto do Porto – tráfego por país emissor

IV.3.2.1.Introdução

O tráfego do aeroporto do Porto será cada vez mais intra-europeu. A sua sustentabilidade depende, por ordem de prioridade,

-da capacidade de atracção das duas grandes atracções turísticas com posicionamento internacional: o conjunto Porto e Gaia e o Vale do Douro,

-da procura ainda insuficientemente identificada da diáspora portuguesa,

-da capacidade de turismo emissor.

A escolha dos mercados emissores está condicionado pela estratégia das LCC, com destaque para a Ryanair. É oportuno reler as declarações de David O'Brien, Ryanair chief commercial officer sobre a estratégia comercial da empresa [ver II.3.2.Ryanair Ficha.II].

Sugerimos também a leitura do capítulo IV.5.1.2 - Concentação por continentes, mercados e companhias.

IV.3.2.2.Porto – dinâmica de crescimento por país emissor

***TOP11 de países emissores no Porto em 2015 e entre 2001/15**

Consideramos os onze países que em 2015 têm tráfego superior a 100k passageiros, com Longo Curso a englobar o tráfego de Brasil, Canadá, EUA, Venezuela e Angola, todos com tráfego igual ou inferior a 50k passageiros.

O gráfico IV.3.2.a ilustra o tráfego dos países do TOP11 em 2015 e dele destacamos:

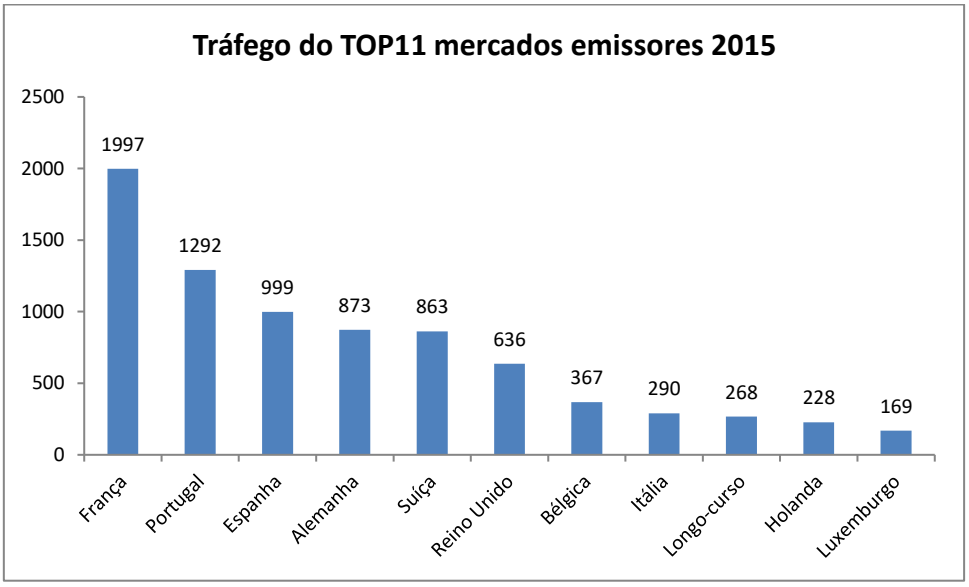
-a França lidera destacada, seguida do caso especial de Portugal e de Espanha, Alemanha e Suíça com tráfego que pode atingir o milhão de passageiros, e Reino Unido com 636k,

-a Bélgica está abaixo, mas ainda assim acima de Itália, Longo Curso e Holanda, com o Luxemburgo a fechar.

O gráfico IV.3.2.2.b ilustra a evolução 2001/2015 do tráfego de passageiros dos países do TOP11 de 2015 no Porto.

Gráfico IV.3.2.a – Porto: tráfego TOP11 dos países emissores em 2015

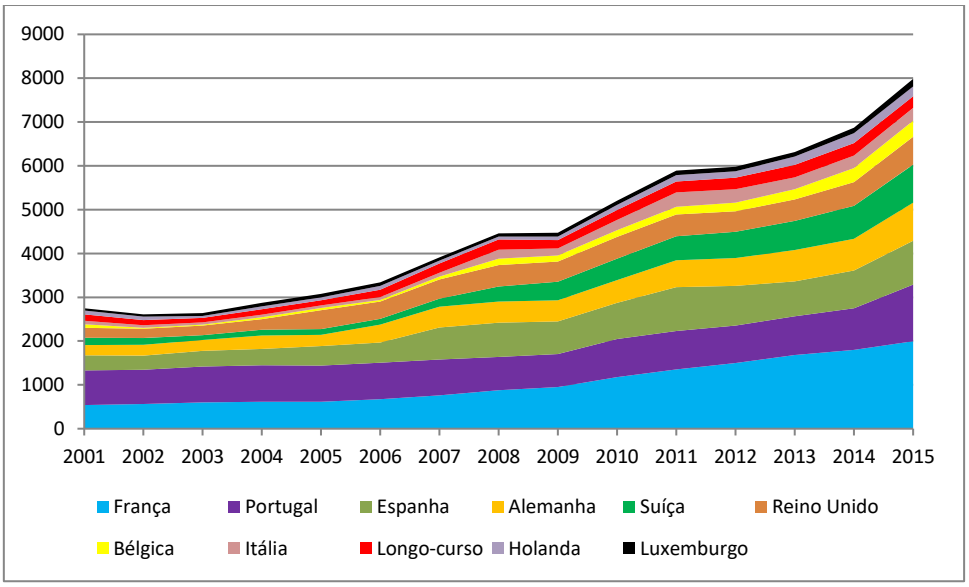
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.3.2.b – TOP 11 de passageiros no Porto por país emissor 2001/13

(milhares)



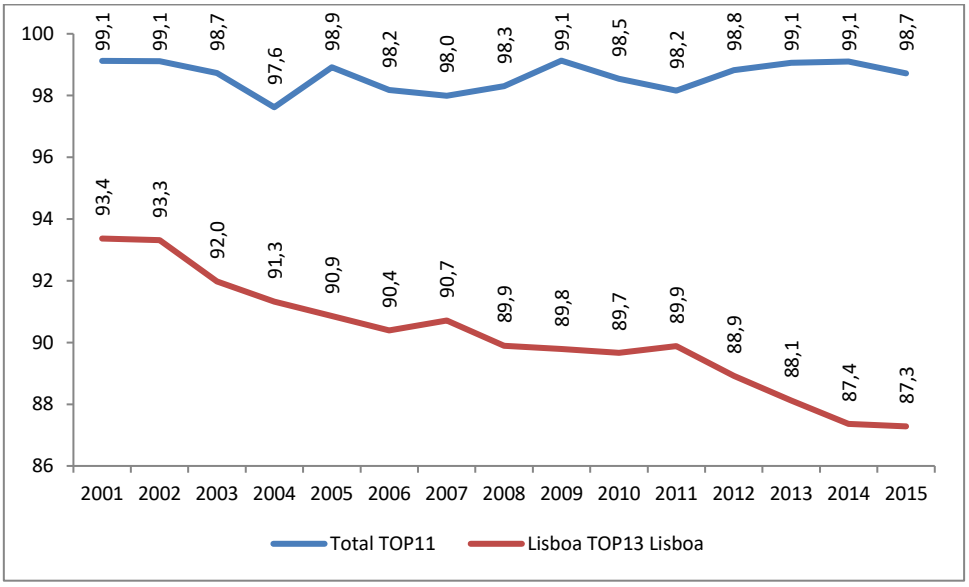
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Como acontece com todos os mapas deste tipo, o gráfico IV.3.2.b é apenas informativo. Destaca a liderança crescente da França e uma evolução sem rupturas, fora à crise conjuntural de 2009 e o aparente início de um surto de crescimento mais rápido a partir de 2014.

A parte do total do trafego dos países do TOP11 (gráfico III.3.2.c) é quase constante entre 2001/15 e diverge da evolução equivalente de Lisboa.

Gráfico III.3.2.c – Parte do TOP 11 de passageiros no Porto no total do aeroporto

(percentagem)

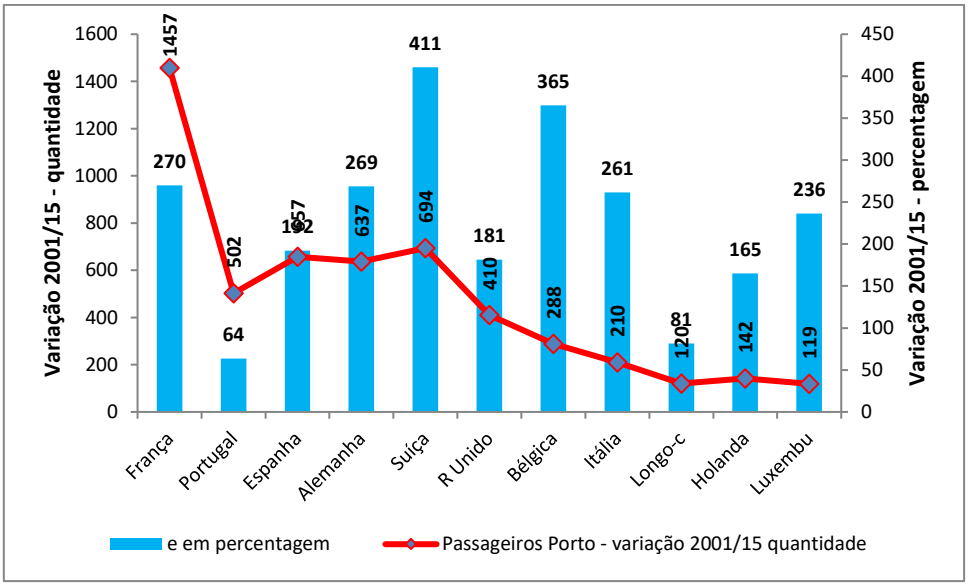


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

*Aeroporto do Porto – dinâmica de crescimento 2001/2015

O gráfico de III.3.2.d mostra a variação entre 2001 e 2015, em quantidade e percentagem, dos países do TOP11.

Gráfico IV.3.2.d – Porto: variação 2001/15 países TOP 11 em quantidade e percentagem



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Deste gráfico destacamos:

-a taxa de crescimento da França em terceiro lugar na percentagem, mas com o maior valor absoluto e valor base mais elevado,

-as da Suíça e Bélgica pela conjugação de quantidade e percentagem,

-as da Alemanha, Itália e Reino Unido com algum significado.

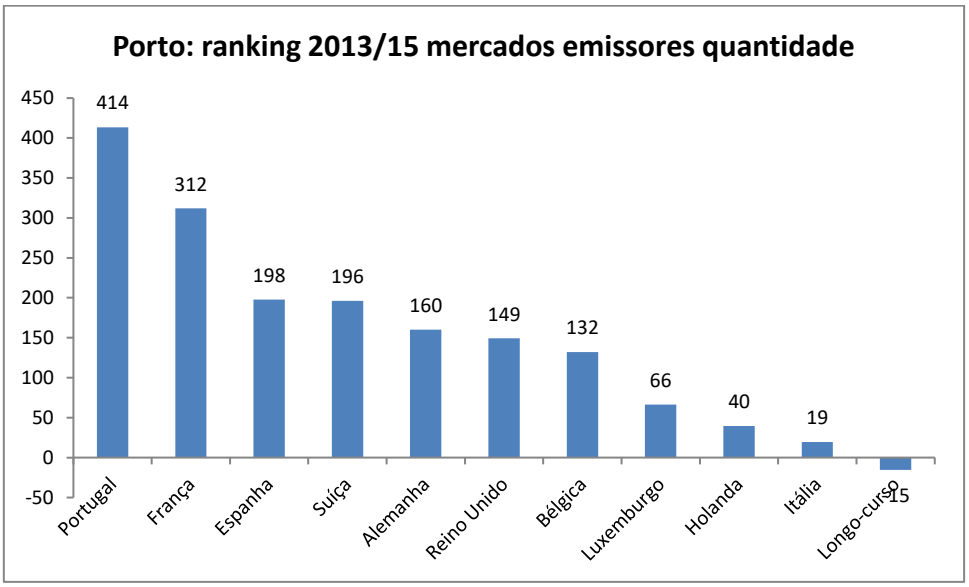
O ranking de países no total do crescimento em 2014 e 2015 (gráfico III.3.2.e)

-é liderado por Portugal com valor que só podemos comentar depois do INE publicar as Estatísticas de Transportes de 2015, seguido pelo líder França,

-os seis países seguintes têm crescimento em valor absoluto que não diferencia nenhum.

Gráfico III.3.2.e – Porto: ranking 2013/2015 países emissores – quantidade

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

A observação da variação do tráfego de passageiros entre 2001 e 2015 e entre 2013 e 2015 é completada pelo gráfico III.3.2.f que ilustra a variação anual nos três períodos mais pertinentes. Destacamos

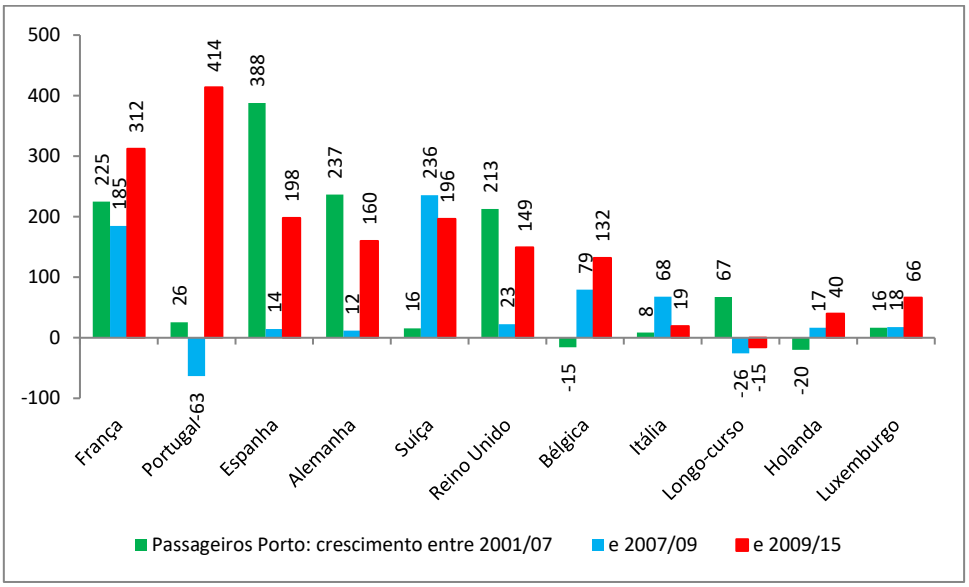
-Espanha, Alemanha Reino Unido e Longo-Curso crescem mais entre 2001/07,

-França, Portugal, Holanda e Luxemburgo crescem mais entre 2009/15,

-França, Suíça, Reino Unido, Bélgica e Itália crescem entre 2007/2009, com destaque para Suíça e França.

Gráfico III.3.2.f – Porto: variação do tráfego dos países do TOP11 em três períodos

(milhares)



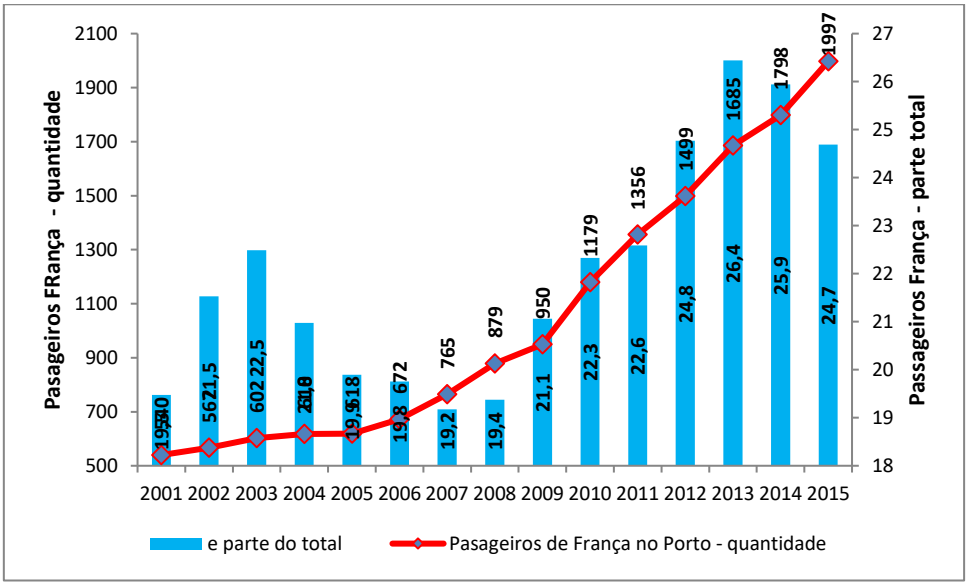
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.3.2.3.Passageiros de França no Porto

Os gráficos III.3.2.g e III.3.2.h ilustram a formação da liderança da França no aeroporto do Porto.

Gráfico III.3.2.g – Passageiros da França no Porto quantidade e parte total

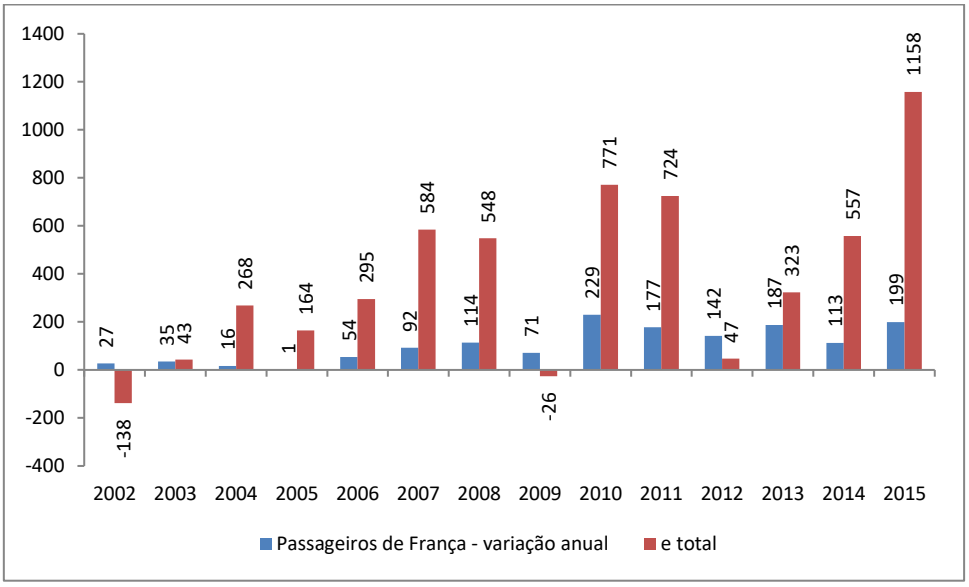
(milhares e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico III.3.2.h – Passageiros da França no Porto variação anual

(milhares)



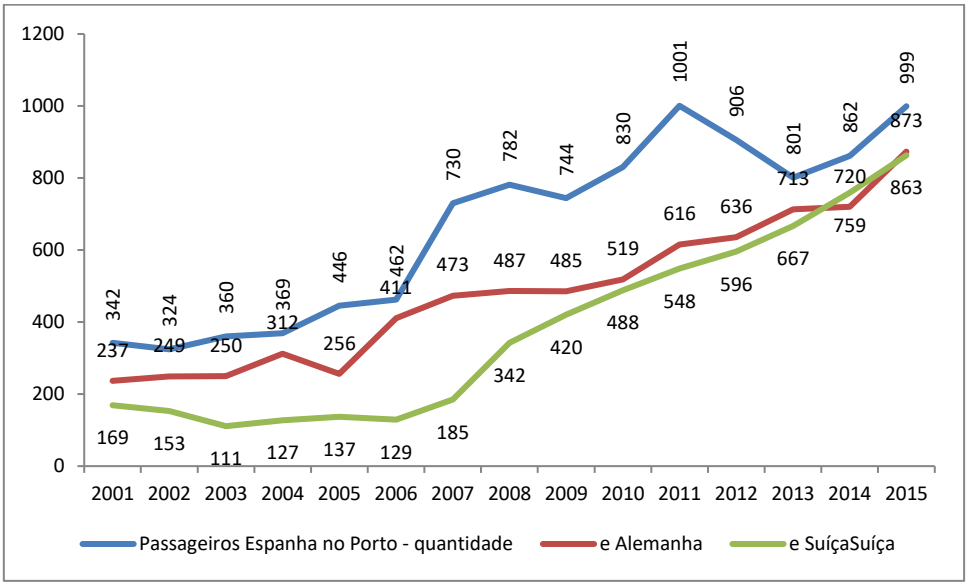
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.3.2.4.Passageiros de Espanha, Alemanha e Suíça no Porto

Os gráficos III.3.2.i e III.3.2.j ilustram a evolução, em quantidade e tráfego do total, dos passageiros de Espanha, Alemanha e Suíça.

Gráfico III.3.2.i – Passageiros de Espanha, Alemanha e Suíça quantidade

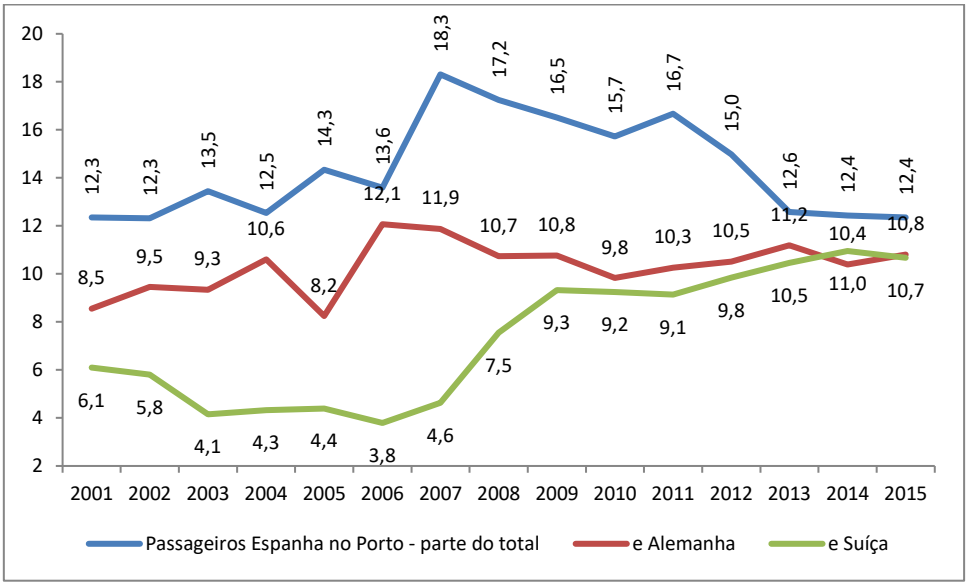
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico III.3.2.j – Passageiros de Espanha, Alemanha, Suíça parte do total

(percentagem)



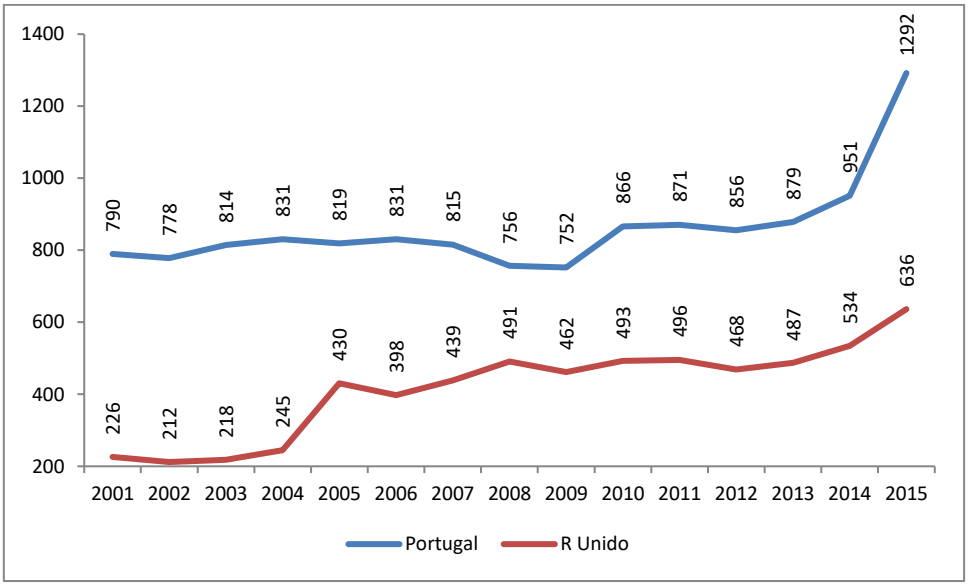
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Destacamos evolução positiva da Alemanha, a comparar com queda em Faro, a performance da Suíça desde 2007 e liderança atribulada da Espanha.

IV.3.2.5.Passageiros de Portugal e Reino Unido no Porto

Gráfico III.3.2.l – Passageiros de Portugal e Reino Unido quantidade

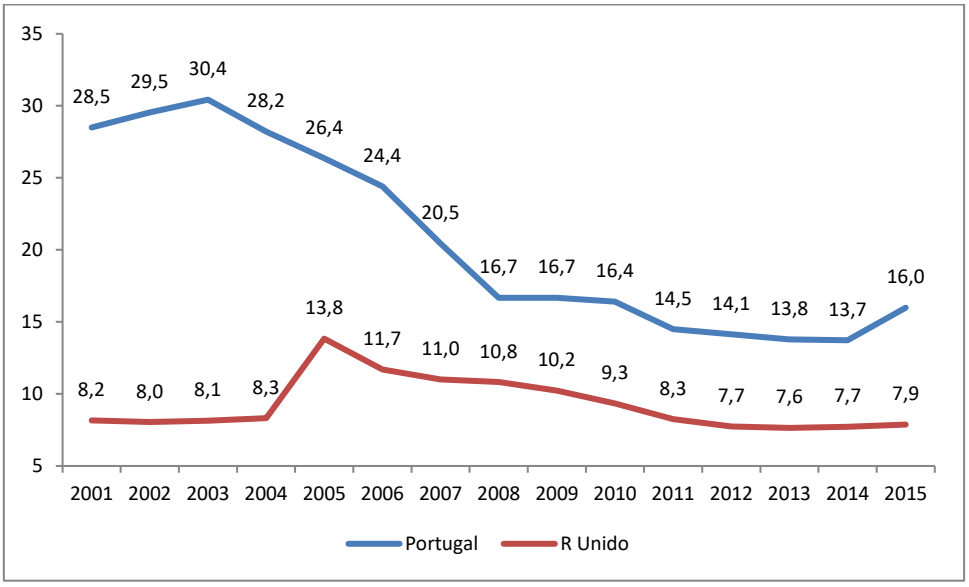
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico III.3.2.m – Passageiros de Portugal e Reino Unido parte do total

(percentagem)



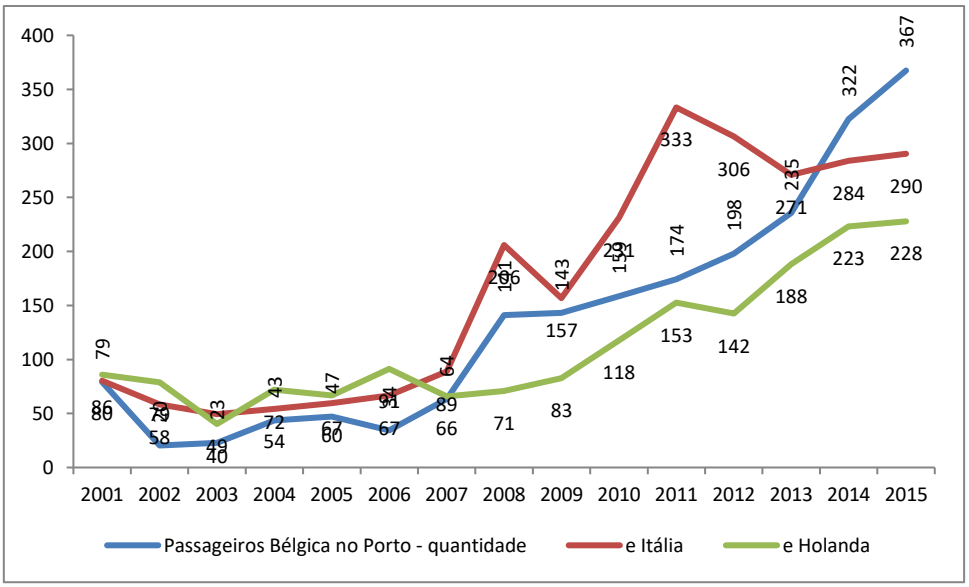
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Na evolução dos passageiros de Portugal e Reino Unido (gráficos III.3.2.l e III.3.2.m) destacamos o já referido caso de Portugal e o crescimento lento mas sustentado do Reino Unido, ao qual o crescimento do *river cruise* no Vale do Douro não é estranho.

IV.3.2.6.Passageiros de Bélgica, Itália e Holanda no Porto

Gráfico III.3.2.n – Passageiros de Bélgica, Itália e Holanda quantidade

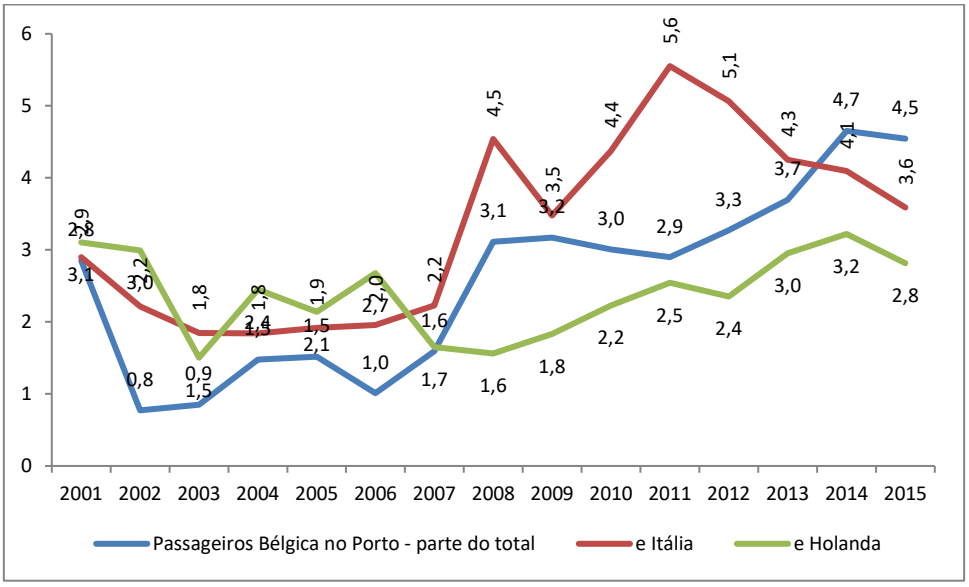
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico III.3.2.o – Passageiros Bélgica, Itália, Holanda Portugal parte total

(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Por fim, os passageiros de Bélgica, Itália e Holanda, com destaque para o crescimento da Bélgica, a liderar em quantidade e com 4,5% de parte do total.

IV.3.3.Aeroporto do Porto – tráfego por companhia aérea

IV.3.3.1.Introdução

A história das companhias aéreas no aeroporto do Porto entre 2013 perspectiva para 2015 é fácil de contar:

-o tráfego da TAP com Portugália consolidada é estável ao longo do período e a ponte aérea para Lisboa não altera esta tendência de maneira decisiva,

-Ryanair é e vai continuar a ser a 'transportadora aérea regional', leader no tráfego e primeiro driver de crescimento,

-a easyJet é segunda em tráfego, mas tudo aponta para que o conjunto de Vueling e Transavia seja o segundo grande driver de crescimento,

-outras companhias tendem para estabilidade, salvo a discreta Air Nostrum.

O futuro passa mais por a cidade, Vale do Douro e Região responderem às exigências do sucesso que é o aeroporto do Porto [ver gráfico IV.5.2.c].

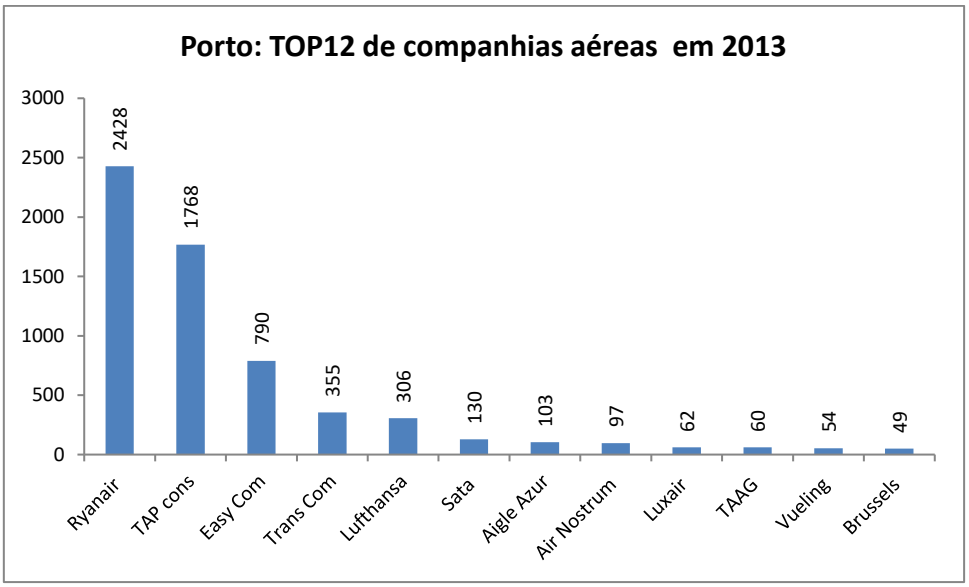
IV.3.3.2.Porto – dinâmica de crescimento por companhia aérea

*TOP 2013 das companhias aéreas

O gráfico IV.3.2.a ilustra o tráfego das companhias do TOP12 no Porto em 2013. A liderança da Ryanair é evidente e, apesar da estabilidade no tráfego, a TAP mantém um seguro segundo lugar.

Gráfico IV.3.2.a – Porto: TOP12 de companhias aéreas em 2013

(milhares)

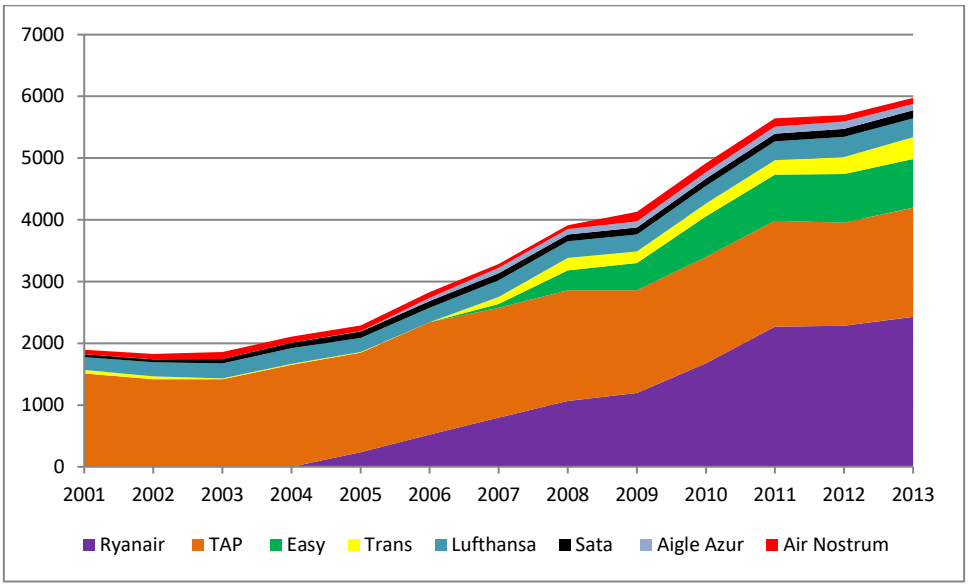


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico IV.3.2.b ilustra a evolução do tráfego de passageiros de uma amostra de oito companhias entre 2001/13. Ryanair, easyJet e Transavia são drivers de crescimento. A Vueling ainda não existe no Porto.

Gráfico IV.3.2.b – Porto: passageiros de amostra de oito companhias 2001/2013

(milhares)

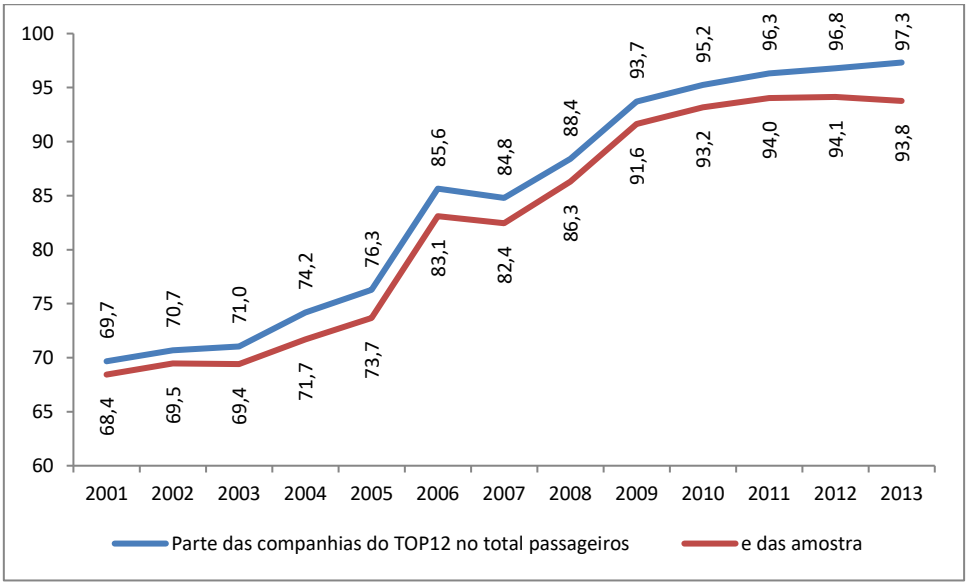


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Em 2013 o tráfego das companhias do TOP12 e da amostra representa, respectivamente 97,3% e 93,8% do total.

Gráfico IV.3.2.c – Parte da soma passageiros TOP12 e amostra no total

(quantidade)



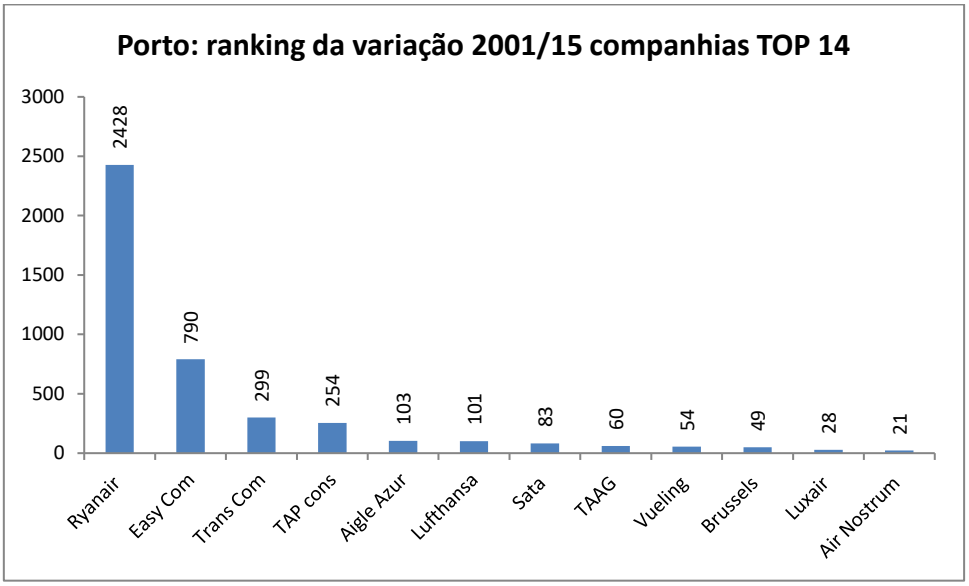
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

*Porto – crescimento 2001/13 por companhia aérea

O gráfico IV.3.2.d ilustra como as companhias do TOP12 se posicionam no ranking da variação de tráfego entre 2001/13. O gráfico IV.3.2.e ilustra a variação do tráfego das companhias da amostra por períodos de crescimento.

O Gráfico IV.3.2.d – Porto: ranking da variação 2001/13 companhias TOP12

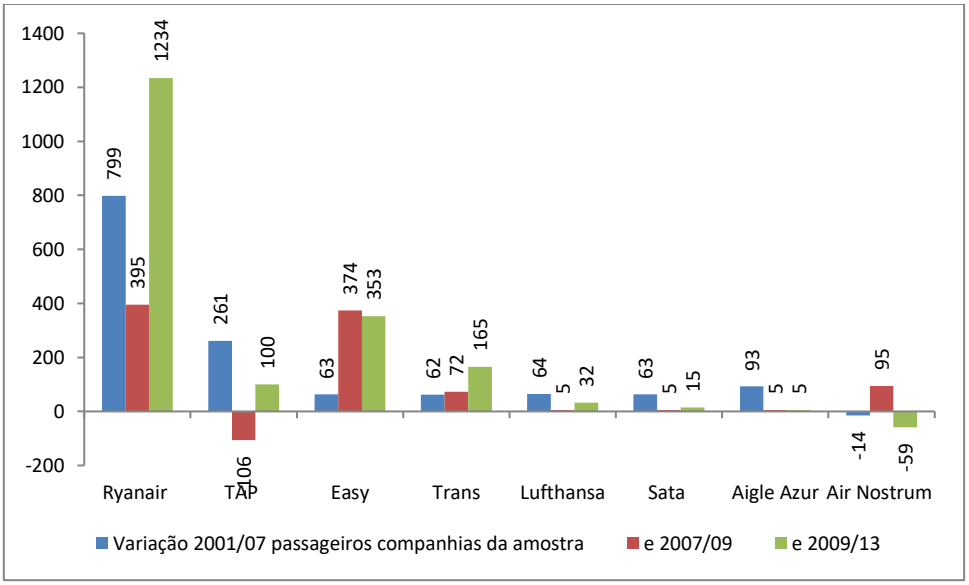
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.3.2.e – Variação companhias da amostra por períodos de crescimento

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Da observação conjunta dos dois gráficos, destacamos:

-o crescimento sustentado da Ryanair, com a queda conjuntural de 2009 e ainda assim com quantidade a registar,

-o crescimento da TAP, sobretudo entre 2001/07, quando adquire a Portugália,

-o crescimento da easyJet, que começa depois do da Ryanair e é mais pacato,

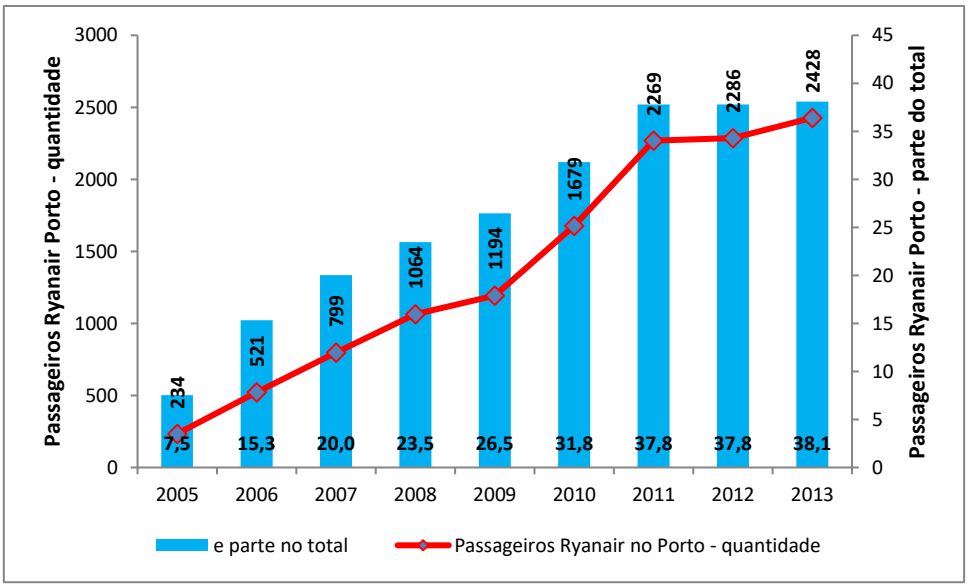
-o crescimento da Transavia, a anunciar o que acontece em 2014 e 2015.

IV.3.3.3.Passageiros da Ryanair no Porto

O gráfico IV.3.3.3.a ilustra a evolução do número de passageiros da Ryanair no Porto em quantidade e parte do total. O indicador mais expressivo é o da parte do total, que cresce de 7,5% em 2005 para 38,1% em 2013. Em 2014 e 2015, este crescimento é reforçado.

Gráfico IV.3.3.3.a – Passageiros Ryanair no Porto – quantidade e parte do total

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico IV.3.3.3.b ilustra a variação anual dos passageiros da Ryanair no Porto e compara com a do aeroporto. Da observação conjunta dos dois gráficos, destacamos:

-o crescimento sustentado da Ryanair, com a queda conjuntural de 2009 e ainda assim com quantidade a registar,

-o crescimento da TAP, sobretudo entre 2001/07, quando adquire a Portugália,

-o crescimento da easyJet, que começa depois do da Ryanair e é mais pacato,

-o crescimento da Transavia, a anunciar o que acontece em 2014 e 2015.

Com base apenas no gráfico IV.3.3.3.b, vemos como o crescimento da Ryanair no Porto

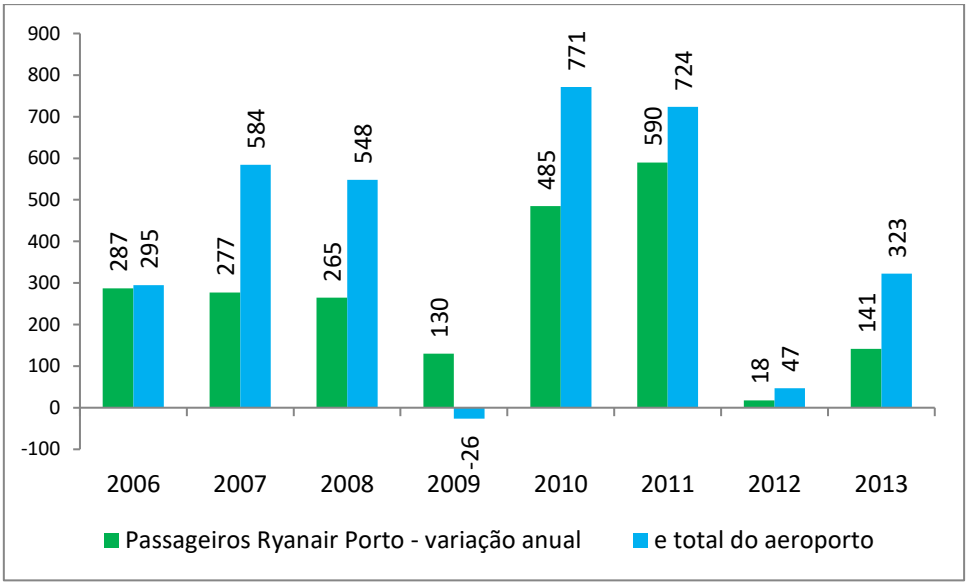
-é igual ao do aeroporto em 2006, e cerca de metade em 2007 e 2008,

-depois, em 2010 e 2011, cresce em volume e é superior a metade do do aeroporto,

-em 2012 e 2013 cresce muito menos e o aeroporto cresce pouco mais.

Gráfico IV.3.3.3.b – Passageiros Ryanair Porto e total: variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.3.3.4.Passageiros da TAP no Porto

*Passageiros da TAP no Porto

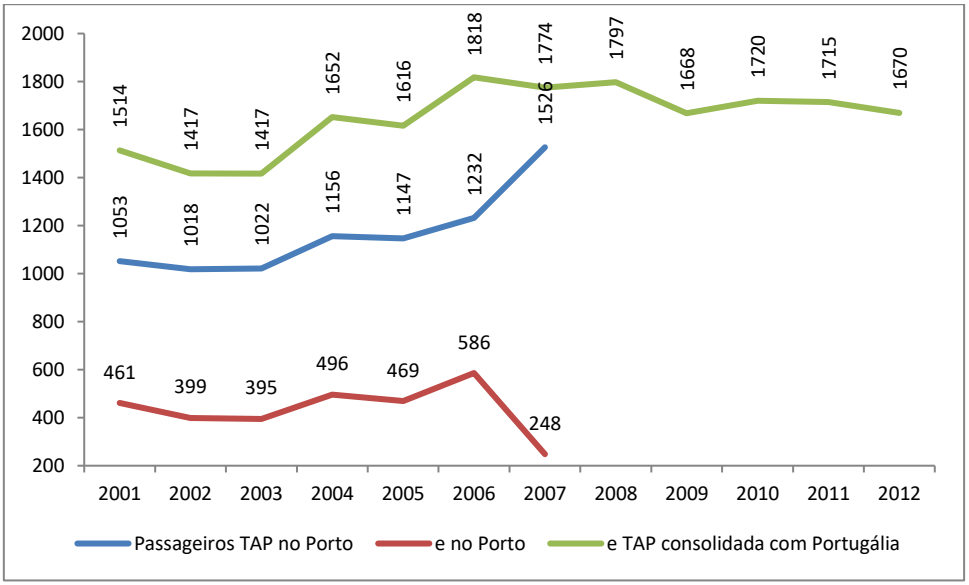
O gráfico IV.3.3.4.a ilustra a consolidação dos passageiros Portugália na TAP no Porto. Constatamos que a TAP

-entre 2001/06 cresce lentamente, sobe bruscamente em 2007 com a consolidação da Portugália, mas depois perde tráfego até 2013.

Para situar o tráfego da TAP no Porto, temos de considerar que entre 2001/06, cresce 179k passageiros (17,0%).

Gráfico IV.3.3.4.a – Consolidação passageiros na TAP no Porto

(milhares)



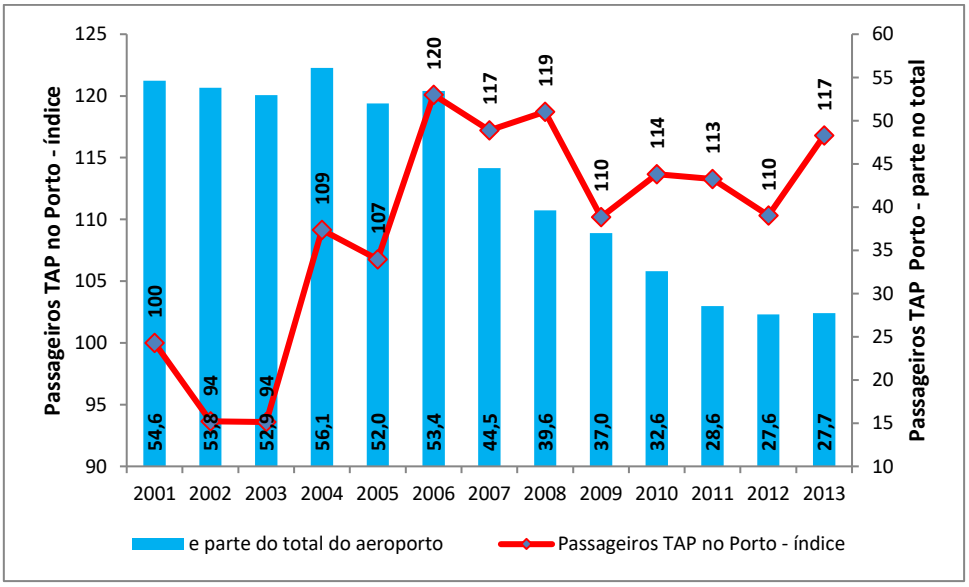
Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

O Gráfico IV.3.3.3.b ilustra a evolução entre 2001/13 dos passageiros da TAP consolidada no Porto, em índice e parte total. Destacamos:

-a queda da parte de mercado da TAP desde 2004 (56,1%), com um ligeiro plateau devido à consolidação do tráfego da Portugália, e queda sustentada a partir de 2007 por ter arrancado o crescimento do tráfego no aeroporto,

Gráfico IV.3.3.4.b – Passageiros TAP no Porto: índice e parte total

(2001=100 e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

Na Ficha.III sobre a TAP, recordamos

-a estratégia da empresa assente no hub de Lisboa do qual depende a existência da empresa e que implica centralizar rotas em Lisboa,

-a sucessão de resultados líquidos negativos e a conhecida descapitalização da empresa criam stress que obriga os novos accionistas ao maior rigor,

-começar a haver a consciência que a TAP tem de ser sustentável em mercado concorrencial aberto e sem ajuda do Estado.

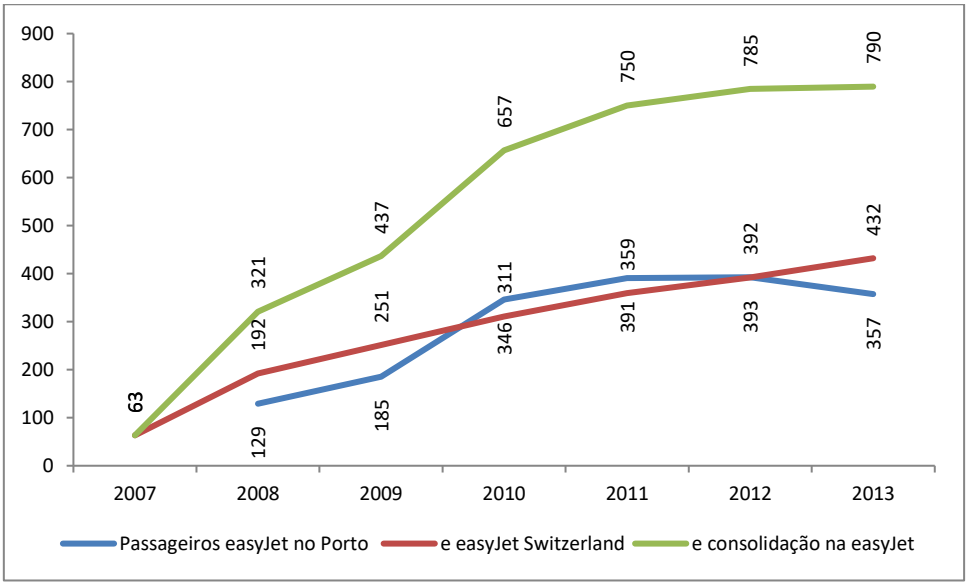
IV.3.3.5.Passageiros da easyJet no Porto

*Passageiros da easyJet no Porto

Para analisar o tráfego da easyJet no aeroporto do Porto utilizamos o tráfego consolidado (gráfico IV.3.3.5.a). O tráfego da easyJet Switzerland resulta da vantagem em criar uma empresa suíça e dá ideia da importância deste mercado.

Gráfico IV.3.3.5.a – Consolidação de passageiros na easyJet no Porto

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico IV.3.3.5.b ilustra a evolução, em índice e parte do total, do tráfego de passageiros da easyJet no Porto. Do gráfico, destacamos

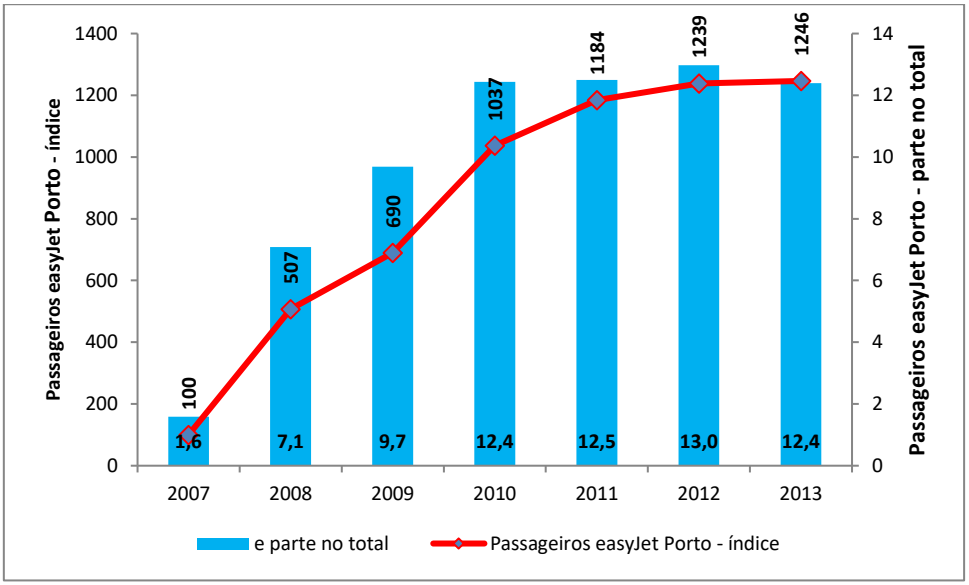
-o crescimento até 2010 e a estabilidade depois,

-evolução similar da parte do total da easyJet no Porto.

Fica a impressão de falta de incentivo público/privado ao crescimento.

Gráfico IV.3.3.5.b – Passageiros easyJet Porto – índice e parte total

(milhares)



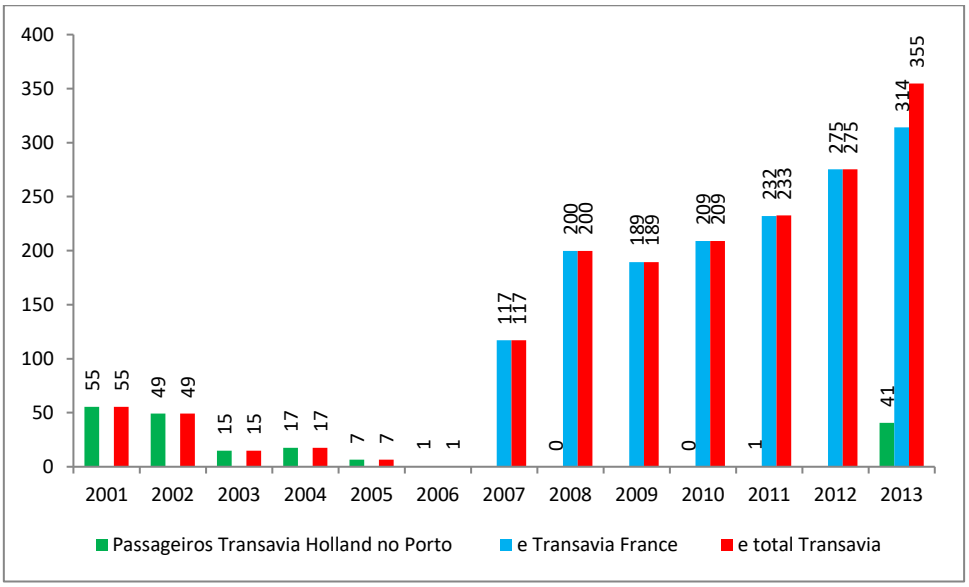
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.3.3.6.Passageiros da Transavia e outras companhias no Porto

Apesar do tráfego marginal da Transavia Holland, a companhia representa um potencial de crescimento autónomo do da Transavia France (gráfico IV.3.3.6.a).

Gráfico IV.3.3.6.a – Consolidação de passageiros da Transavia no Porto

(milhares)

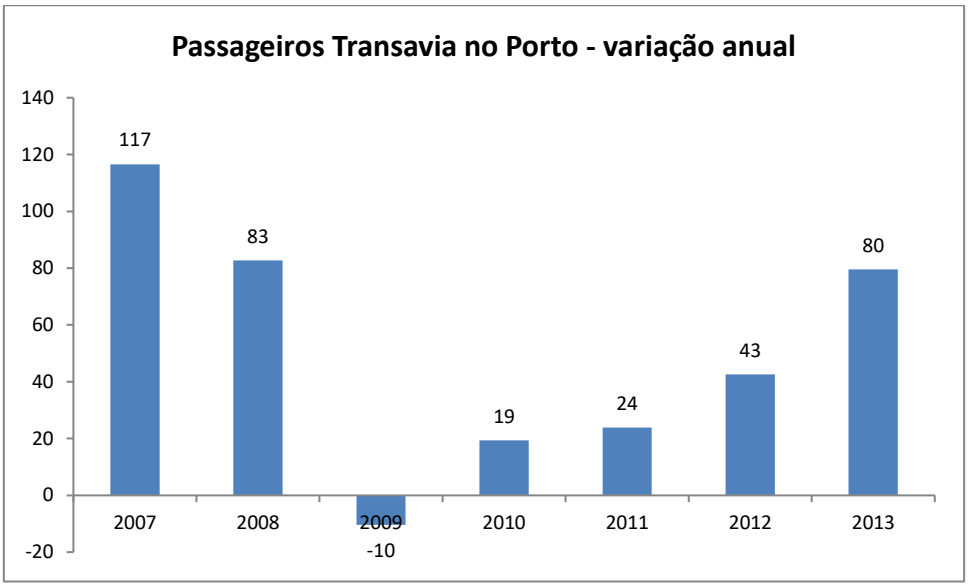


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

A variação anual do tráfego da Transavia [ver relação com Air France em III.4.9.1] mostra forte fase inicial, queda forte em 2009 e retoma lenta do crescimento. A pressão da Air France sobre a Transavia vai contribuir para alterar o ritmo de crescimento.

Gráfico IV.3.3.6.b – Passageiros Transavia no Porto – variação anual

(milhares)

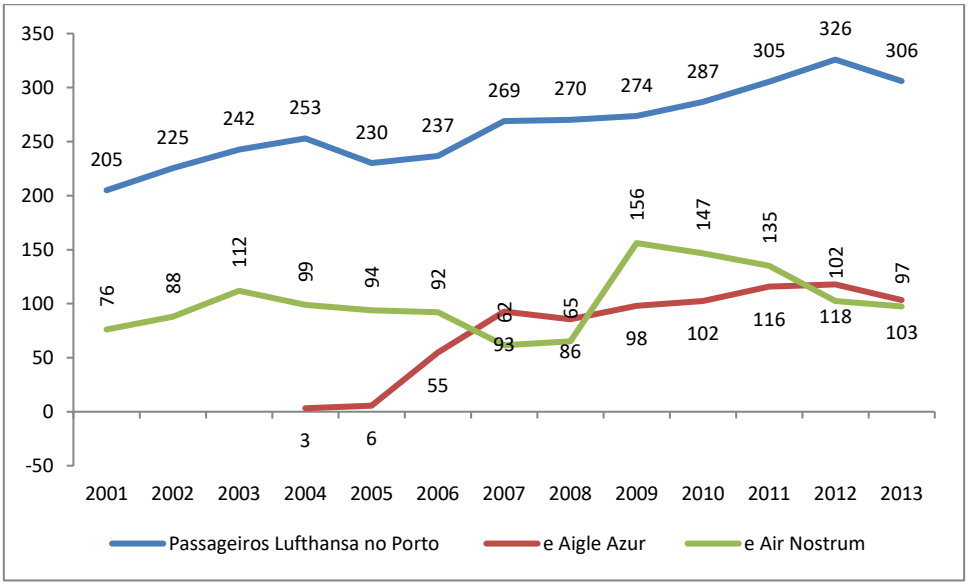


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico IV.3.3.6.c o tráfego de passageiros de Lufthansa, Aigle Azur e Air Nostrum no Porto e é meramente informativo.

Gráfico IV.3.3.6.c – Passageiros Lufthansa, Aigle Azur, Air Nostrum Porto

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.4.Passageiros no aeroporto de Faro

IV.4.1.Introdução

***Diferença do aeroporto de Faro**

O essencial da diferença do aeroporto de Faro reside em

-ser um aeroporto construído por decisão politica numa região sem tráfego *outbound* que o justifique e destinado a integrar a futura Área Turística do Algarve na bacia turística alargada do Mediterrâneo então em formação, com oferta hoteleira e de imobiliária turística.

Mesmo os factores mais recentes da diferença do aeroporto de Faro têm origem na sua génese. Entre outros, lembramos pontos que analisamos no Relatório e Anexo

-efeitos da crise internacional de 2008/09 na imobiliária turística,

-menor crescimento da procura por deslocações de estadia do que as de tour urbano e cultural,

-fase de maturidade da indústria regional da hotelaria,

-lenta adaptação às exigências do mercado que resultam da transformação da década de 1990.

***Crescimento do tráfego de passageiros de Faro**

Os gráficos IV.4.1.a e IV.4.1.b são meramente informativos, mas os números são claros:

-entre 2001/15, o aeroporto de Faro cresce 38%, os de Lisboa e Porto 115% e 192%, respectivamente,

-entre 2013/15, o aeroporto de Faro cresce 8%, os de Lisboa e Porto 26% e 27%, respectivamente.

O Gráfico IV.4.1.c ilustra a variação anual dos passageiros desembarcados no Porto em tráfego internacional (informação INE). Destacamos:

-grandes variações no número de passageiros desembarcados, com origem em alguma instabilidade no mercado do *package holiday*,

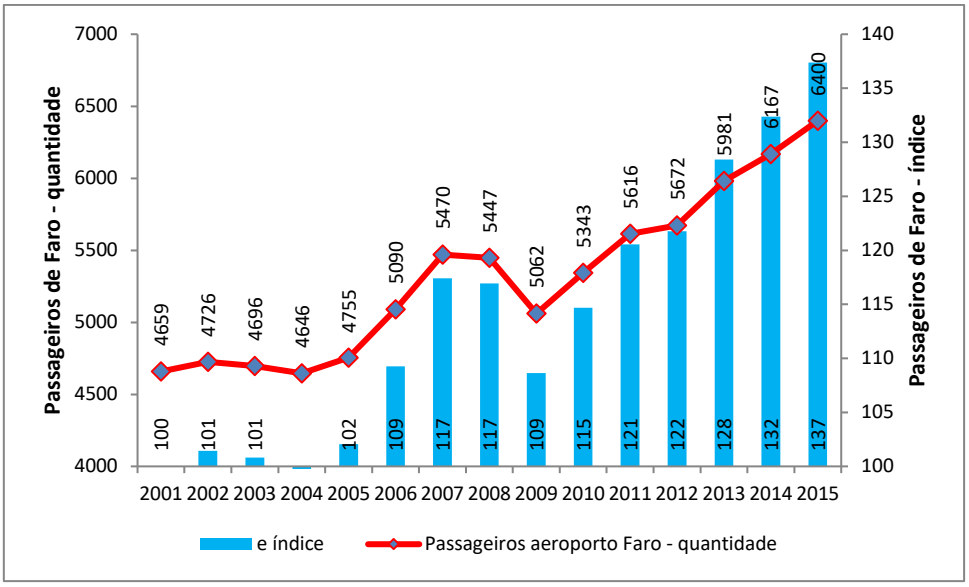
-crescimento importante entre 1981/91 com interrupção em 1988 e 1989, ligado à década da luta por *market share* no mercado do Reino Unido,

-passado a ano muito mau de 1993, retoma do crescimento até 1999 e queda que se prolonga até 2004, na ressaca da adaptação à transformação da década de 1990,

-depois é o tempo em que Lisboa e Porto crescem e Faro cresce bem menos, como referimos antes.

Gráfico IV.4.1.a – Passageiros de Faro: quantidade e índice

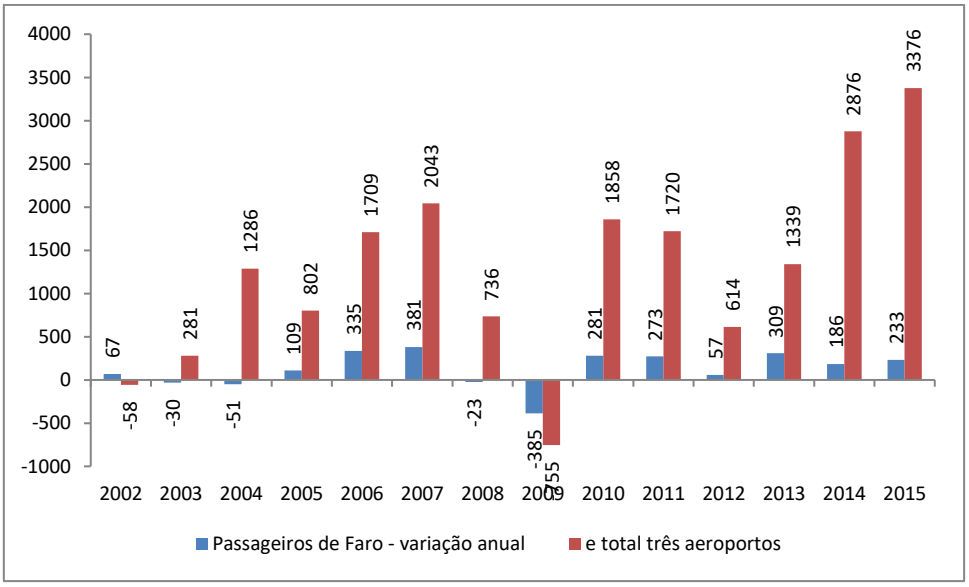
(milhares e 2001=100)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.4.1.b – Passageiros em Faro e total: variação anual

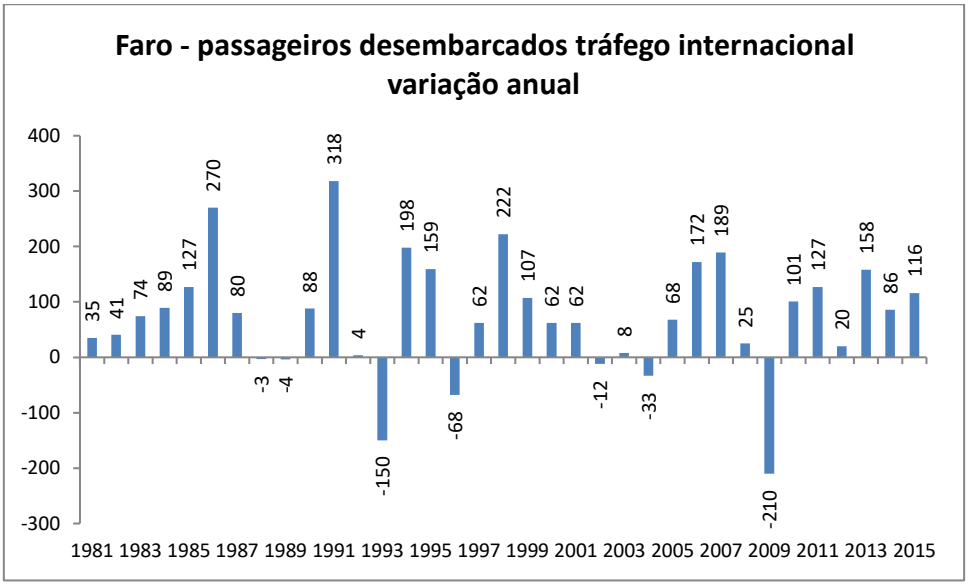
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.4.1.c – Passageiros Faro tráfego internacional: variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

*Nota final

A síntese desta informação e algumas referências ao turismo do Algarve no texto que segue são explicadas na I Parte e no Anexo sobre *Package holiday* e *independent travel* - o Algarve no contexto europeu.

IV.4.2.Aeroporto de Faro – tráfego por país emissor

IV.4.2.1.Introdução

***Quatro mercados e 83,7% do tráfego de Faro**

Em 2015,

-o mercado *leader* Reino Unido representa 54,4% do total, quando a França, mercado leader em Lisboa e Porto, representa 7,5% e 24,6% respectivamente,

-os 54,4% de parte de mercado do líder é inferior ao máximo de 59,0% (em 2007 e 2009) mas acima dos 49,2% de 2001,

-em segundo lugar está o mercado da Alemanha que entre 2001/15 vê a sua parte do total descer de 19,6% a 11,3%,

-seguem dois pequenos países, com o mais pequeno (a Irlanda) a gerar mais passageiros e parte do total do que o maior (a Holanda).

Juntos, estes quatro países representam 83,7% do mercado de Faro, mas os quatro primeiros representam 26,2% de Lisboa e 63,8 % do Porto.

***Concentração do tráfego aéreo em empresas**

O caso dos mercados emissores no aeroporto de Faro é exemplo maior de problema que encontramos no total dos três aeroportos e em cada um deles e isto para o caso de mercados emissores e companhias aéreas:

-um número limitado de mercados e empresas representa mais de 80% do tráfego aeroportuário em questão.

Faro também é exemplo maior de como intervenção pública e gestão aeroportuária lidam com a iniciativa privada nesta dualidade de situações:

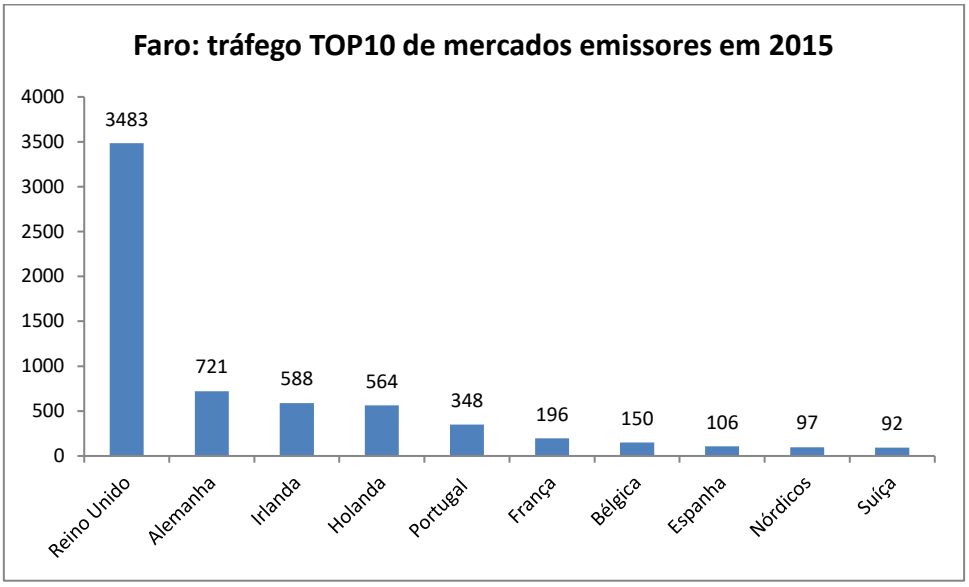
-lidar com 'key clientes accounts' e não descurar a pequena iniciativa privada que descobre nichos em pequenos mercados, companhias aéreas e distribuição.

IV.4.2.2.Faro – dinâmica de crescimento por país emissor

O gráfico IV.4.2.a mostra o TOP10 dos mercados emissores de Faro em 2015, por terem trafego de cerca de 100k passageiros e acima. Em 2015, estes onze países representam 98,6% do tráfego de Faro (gráfico IV.4.2.b).

Gráfico IV.4.2.a – Faro: tráfego TOP11 dos países emissores em 2015

(milhares)

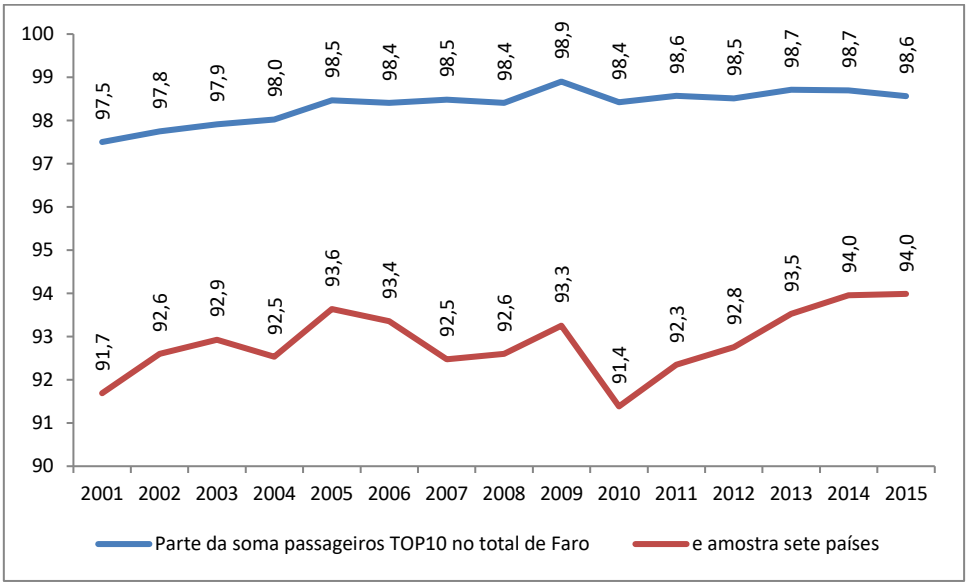


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

A amostra dos sete países com tráfego superior a 150k passageiros representa 94% do total (gráfico IV.4.2.b). Na análise que segue apenas consideramos estes sete mercados, não esquecendo a observação sobre a chamada Lei de Pareto.

Gráfico III.4.2.b – Parte dos países do TOP 10 e da amostra no total do aeroporto

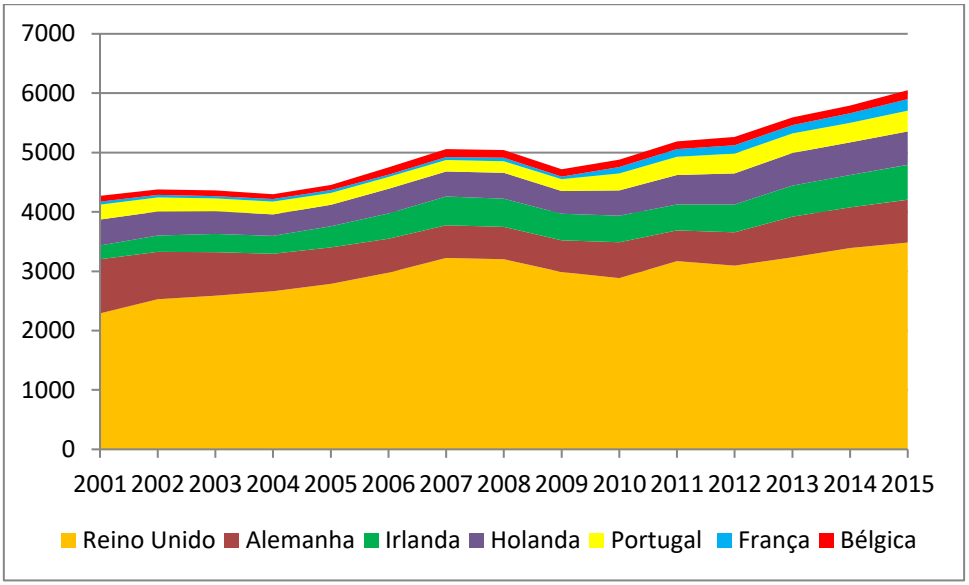
(percentagem)



O gráfico IV.4.2.c ilustra a evolução 2001/15 do número de passageiros dos sete mercados da amostra e, mais uma vez, confirma tratar-se de evolução com estabilidade estrutural.

Gráfico IV.4.2.c – Evolução 2001/15 da amostra de sete países

(milhares)

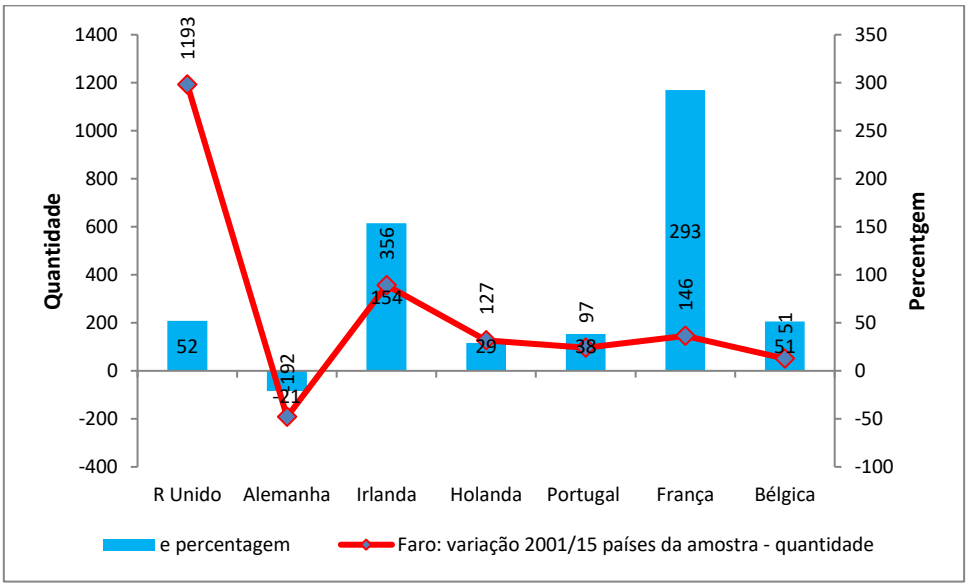


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

*Aeroporto de Faro – dinâmica de crescimento 2001/2015

Gráfico IV.4.2.d – Faro: variação 2001/15 países da amostra em quantidade e percentagem

(milhares e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Na variação entre 2001 e 2015 (gráfico IV.4.2.d), em quantidade e percentagem de crescimento, destacamos:

-o crescimento da França em 146% por partir de quantidade baixa,

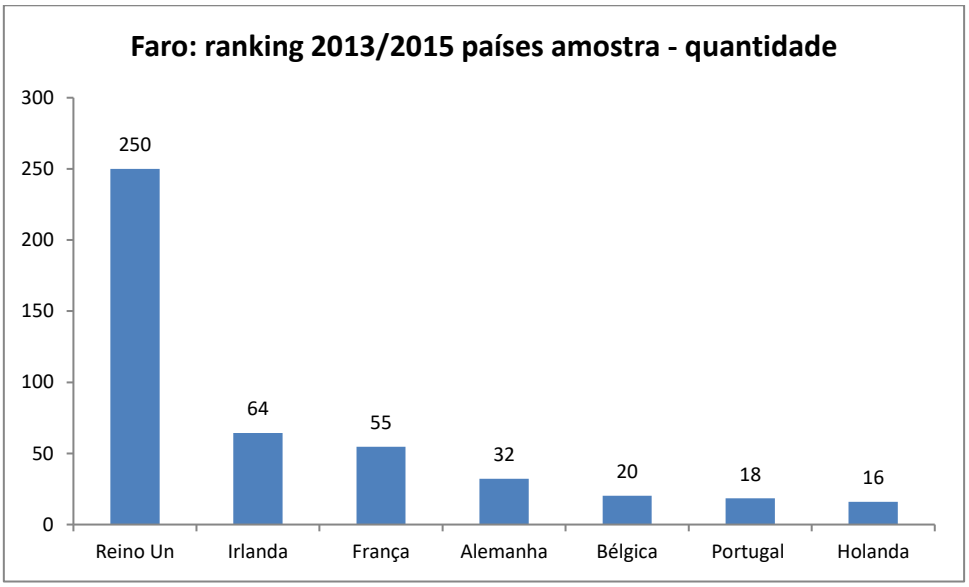
-a diminuição da Alemanha em 21%,

-o crescimento moderado dos outros cinco mercados, em linha com o do aeroporto.

O gráfico IV.4.2.e deve ser observado em conjunto com os equivalentes de Lisboa e Porto, para termos a noção de como nesses aeroportos há um crescimento do tráfego sem comparação com o de Faro.

Gráfico IV.4.2.e – Faro: ranking 2013/2015 países amostra – quantidade

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

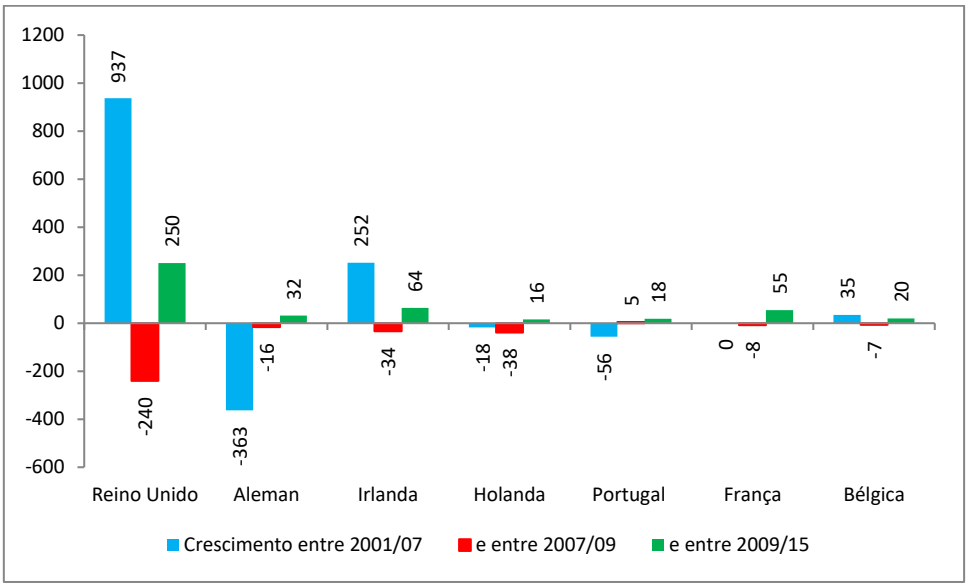
Do gráfico IV.4.2.f, destacamos:

-o crescimento de Reino Unido e Irlanda entre 2001/17 e a estabilidade 'positiva' dos outros mercados,

-a queda da Alemanha concentrada entre 2001/07.

Gráfico IV.4.2.f – Faro: crescimento países da amostra em três períodos variação anual

(milhares)

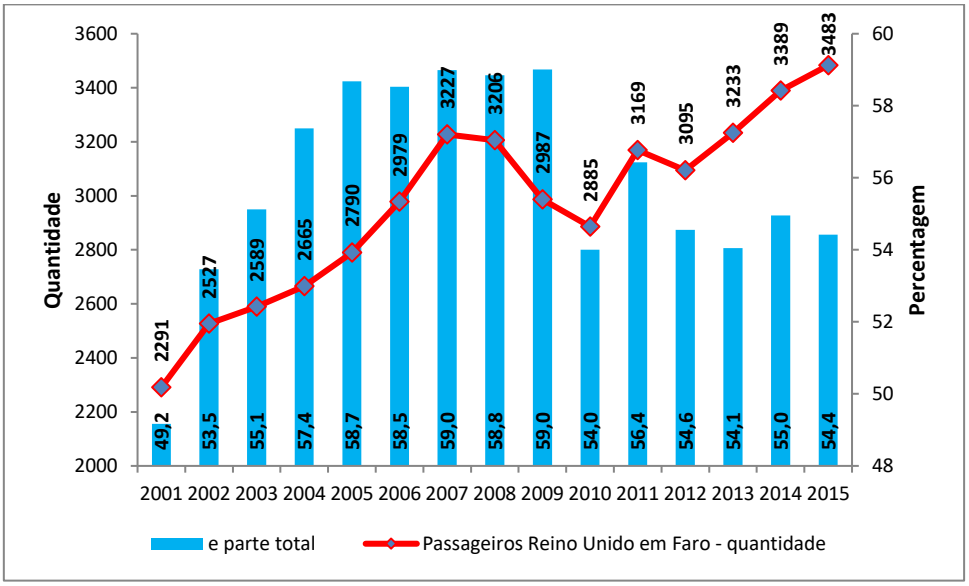


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.4.2.3.Passageiros do Reino Unido em Faro

Gráfico IV.4.2.h – Passageiros Reino Unido Faro – quantidade e parte total

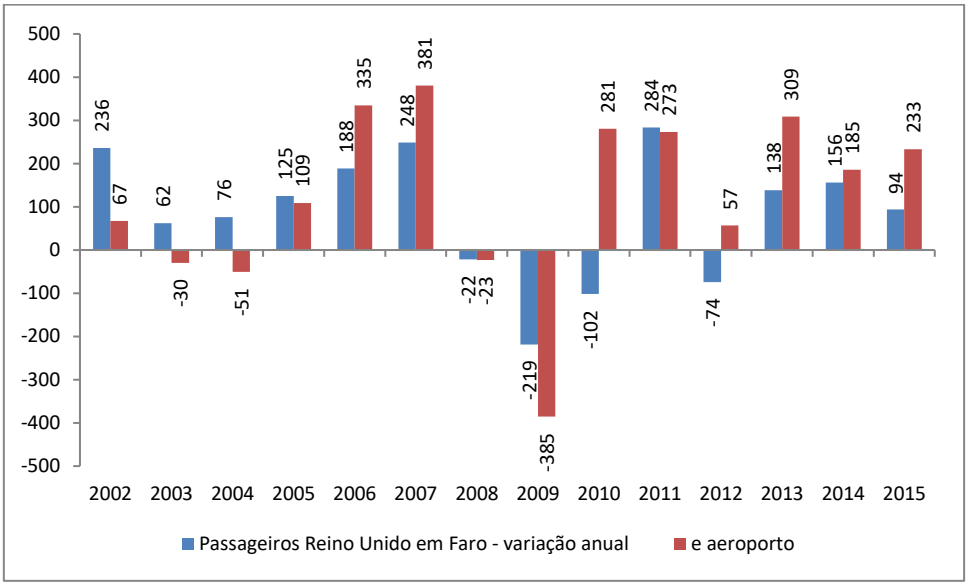
(milhares e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.4.2.i – Passageiros Reino Unido em Faro – variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Da evolução do mercado do Reino Unido em Faro, destacamos:

-crescimento até queda/perturbação da crise e retoma a partir de 2015,

-a parte no total cresce de 49,2% até 59% e parece estabilizar nos 54%,

-na variação anual é determinante e talvez o único a influenciar a do total.

IV.4.2.4.Passageiros de Alemanha, Irlanda e Holanda em Faro

Comentários sobre o crescimento em quantidade e variação da parte do total (gráficos IV.4.2.j e IV.4.2.l):

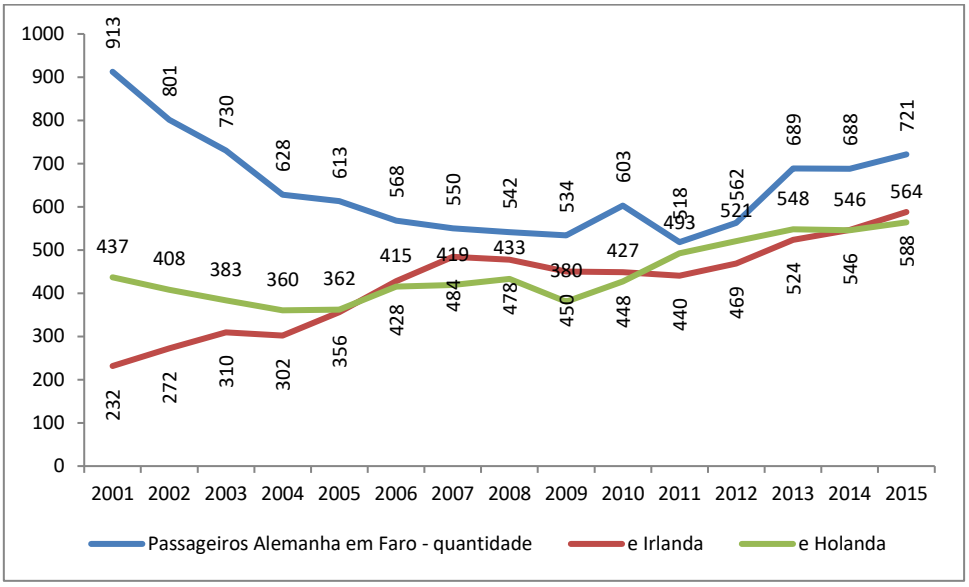
-Alemanha baixa do máximo de 2001 (913k) até ao mínimo de 2011 (518k), para subir a 721k em 2015, com parte do total a baixar do máximo de 19,6% (em 2001) para 8,8 em 2011 e recuperar para 11,3%, muito abaixo de 2001,

-Irlanda cresce de 232k (2001) passageiros a 564 em 2015, em parte total cresce de 5,0% a 9,2%, apenas 2,1 pontos abaixo da Alemanha,

-Holanda cresce menos em quantidade (de 437k a 588k) e perde parte do total, de 9,4% para 8,8%.

Gráfico IV.4.2.j – Passageiros de Alemanha, Irlanda e Holanda quantidade

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Sobre a evolução anual de passageiros oriundos dos mercados de Alemanha, Irlanda e Holanda (gráfico IV.4.2.m) destacamos:

-variações negativas da Alemanha até 2009, seguidas de variações positivas e irregulares, com queda atípica em 2011,

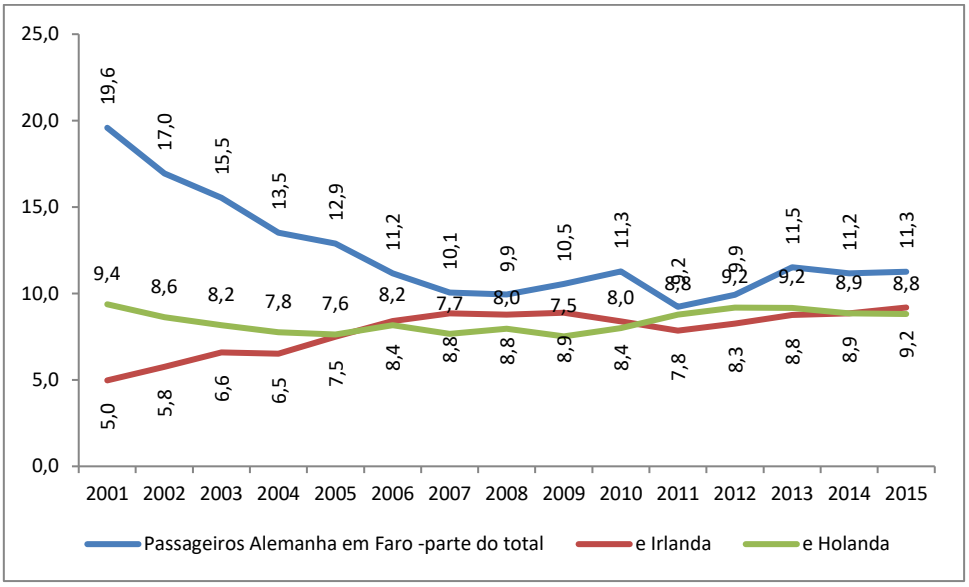
-variações positivas da Irlanda em todos os anos, com quedas pouco relevantes nos anos de 2008 a 2011,

-variações negativas e positivas alternadas da Holanda até 2009, com bons anos de 2010 a 2015,

-nas actuais condições, nenhum destes mercados pode influenciar decisivamente a variação do aeroporto.

Gráfico IV.4.2.l – Passageiros Alemanha, Irlanda, Holanda parte do total

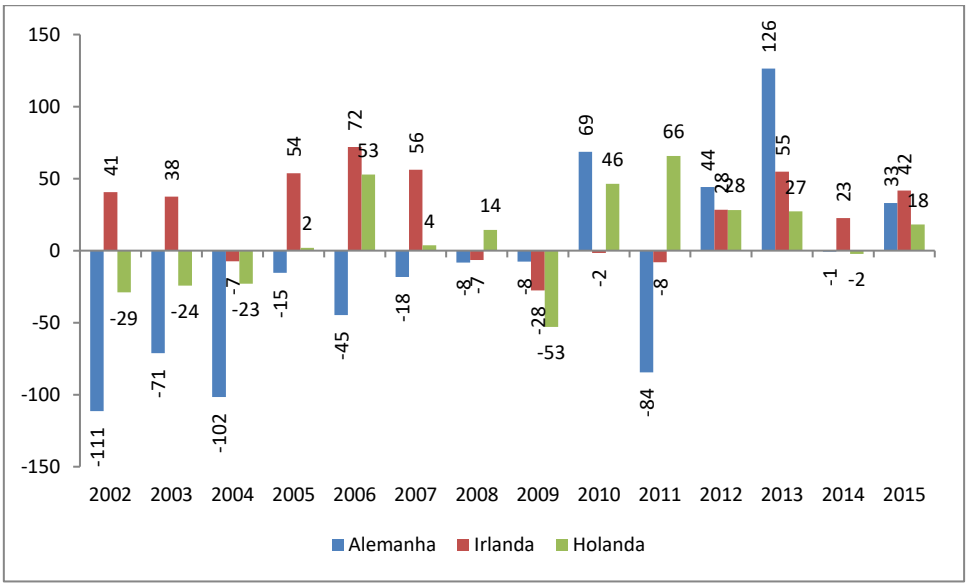
(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.4.2.m – Passageiros Alemanha, Irlanda, Holanda variação anual

(milhares)



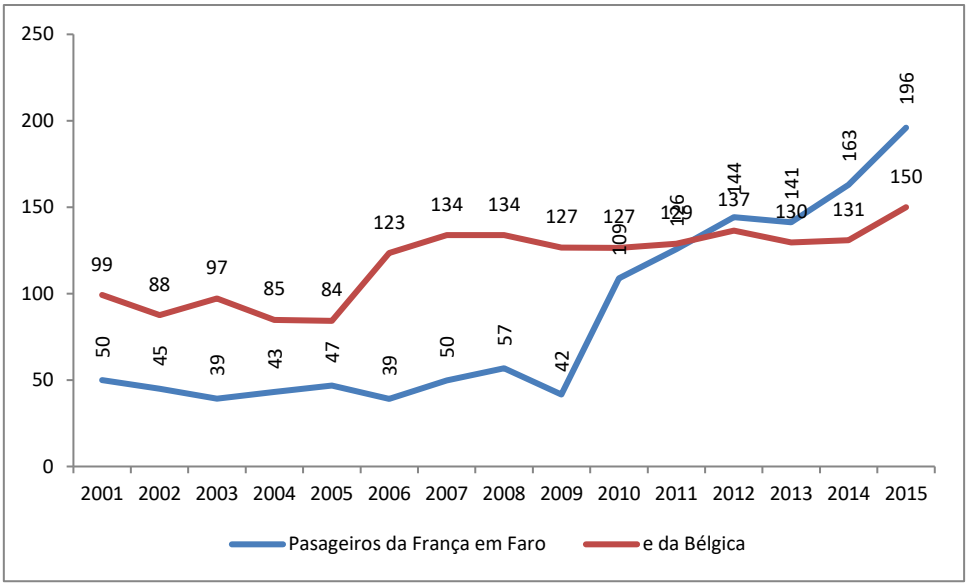
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.4.2.5.Passageiros de França e Bélgica em Faro

O número de passageiros da França e Bélgica em Faro (gráfico IV.4.2.n) chamam a atenção para o potencial de crescimento destes dois mercados, com natural destaque do de França.

Gráfico IV.4.2.n – Passageiros de Alemanha, Irlanda e Holanda quantidade

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.4.3.Aeroporto de Faro – tráfego por companhia aérea

IV.4.3.1.Introdução

***Companhias aéreas na diferença do aeroporto de Faro**

Para manter a consistência da IV Parte, apresentamos o ponto IV.4.3.2.Faro – dinâmica de crescimento por companhia aérea nos mesmos moldes dos aeroportos de Lisboa e Porto.

A relação entre as companhias aéreas e o aeroporto é descrita no Anexo IV.4 – Tráfego por companhia aérea em Faro entre 1995/2013. Estamos no cerne do impacte

-da transformação da década de 1990 na procura por deslocações de estadia no Algarve,

-da liberalização de 1993 que transforma as companhias charter, de operadores turísticos ou independentes, em transportadoras aéreas europeias.

Recordamos um dos factos que diferencia o aeroporto de Faro:

-no TOP18 das companhias aéreas em 2013 no total dos três aeroportos, há três empresas só activas em Faro: Monarch, Jet2.com e as do TUI Group, respectivamente 6ª, 11ª e 13ª [ver ponto III.4.1].

IV.4.3.2.Faro – dinâmica de crescimento por companhia aérea

A exemplo do que fizemos na análise dos aeroportos de Lisboa e Porto, consideramos o TOP das empresas com tráfego superior a 40k passageiros e uma amostra das oito empresas mais importantes em 2013 mais a Thomas Cook Airlines dada a sua importância na nossa análise.

Fora do TOP16, destacamos Vueling e Air Nostrum que começam a voar de Barcelona e Madrid (2015) e podem abrir o mercado de Espanha para o Algarve.

***Faro 2013: TOP16 das companhias aéreas**

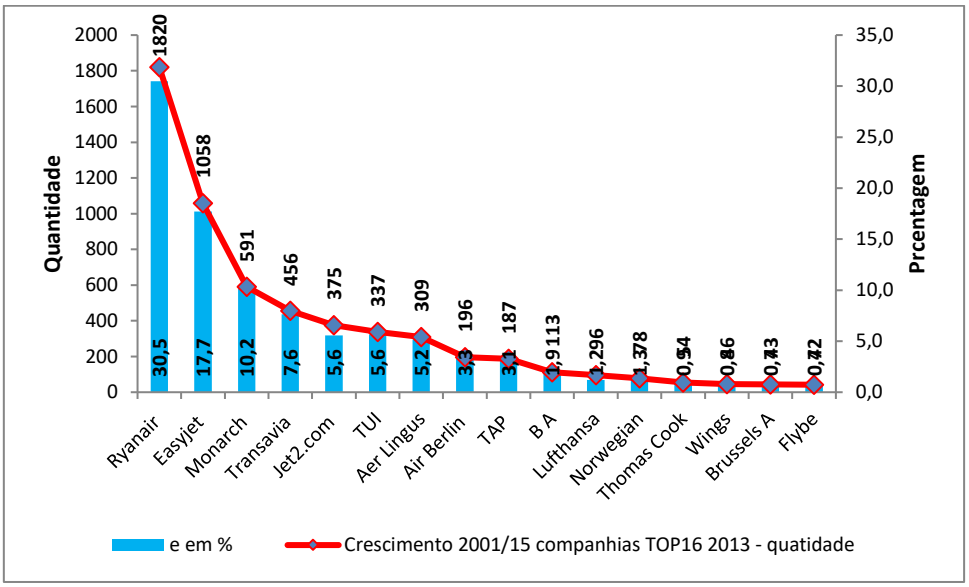
O gráfico IV.4.3.a ilustra o TOP16 das companhias aéreas no aeroporto de Faro em 2013. Destacamos:

-a liderança da Ryanair, seguida à distância pela easyJet, inquestionável segunda,

-seis LCC/híbridas, seguidas das três FSC (TAP, British Airways e Lufthansa) com mais importância qualitativa do que quantitativa e a Brussels Airlines em 15ª.

Gráfico IV.4.3.a – Crescimento 2001/13 companhias TOP16 2013, quantidade e percentagem

(milhares e percentagem)

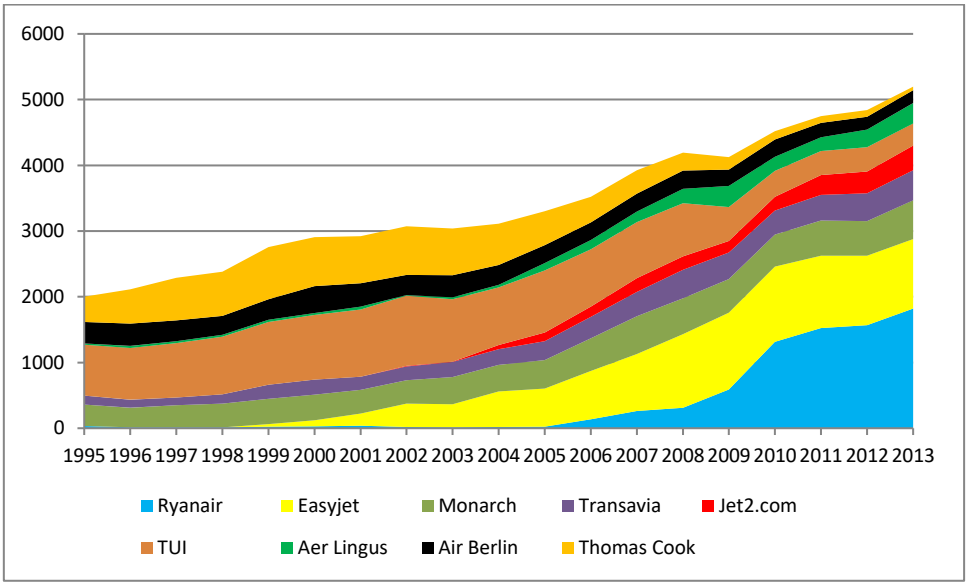


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico IV.4.3.b ilustra o não haver escolha entre companhias *charter/low cost*, mas sim evolução de uma amostra de nove transportadoras aéreas europeias com procura de *package holiday* e *independent travel*.

Gráfico IV.4.3.b – Faro 2001/2013 amostra de nove companhias aéreas

(milhares)

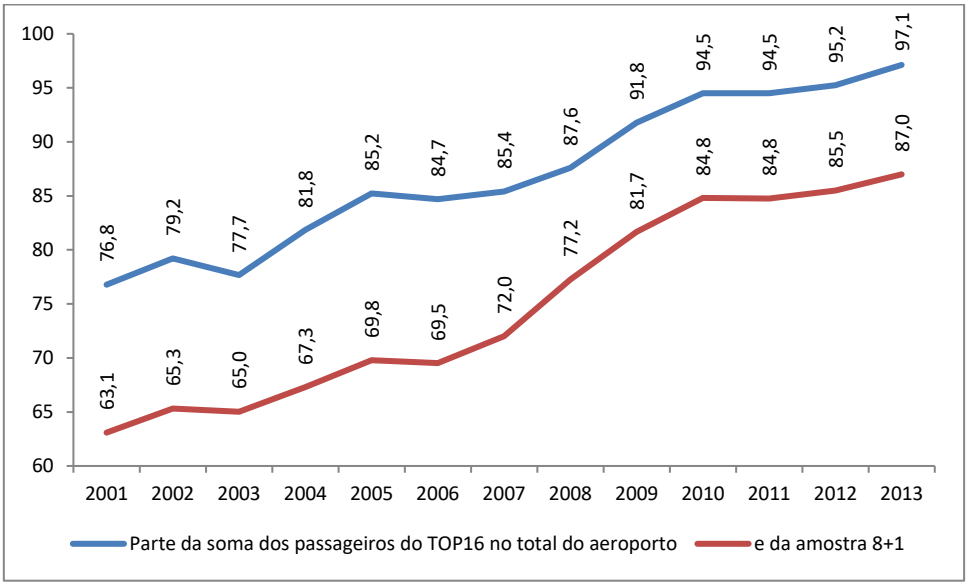


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico IV.4.3.c mostra que, na actualidade, as empresas do TOP16 estão perto dos 100% e que as nove companhias da amostra são as mais importantes. No Capítulo IV.5 analisamos a concentração da procura em mercados e companhias.

Gráfico IV.4.3.c – Parte da soma passageiros TOP16 e amostra no total

(milhares)

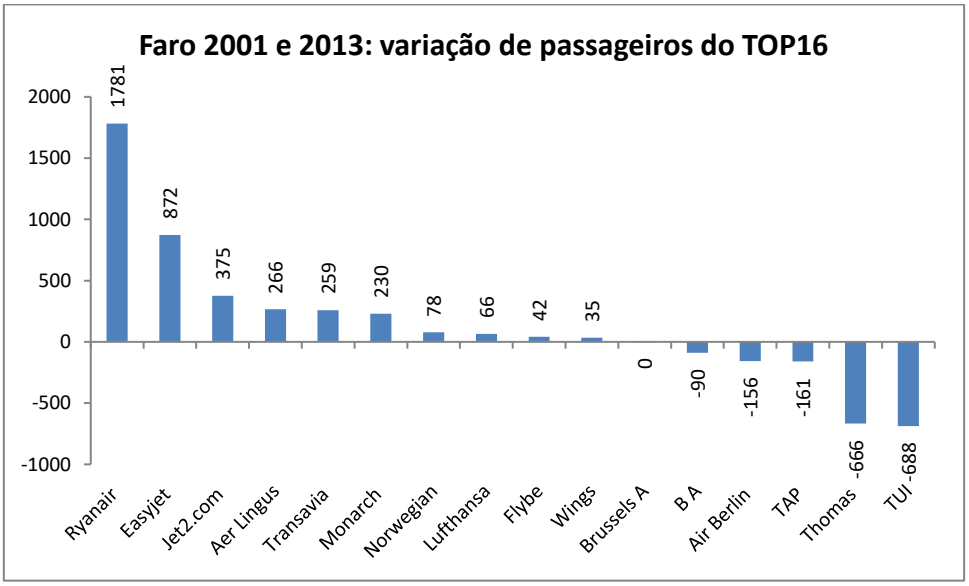


Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico IV.4.3.d deve ser lido com cautela porque omite variações que ocorrem entre 2001/13, mas ficamos com ideia sobre as companhias aéreas que são *drivers* de crescimento.

Gráfico IV.4.3.d – Faro 2001 e 3: variação de passageiros do TOP16

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Destacamos:

-Ryanair, e easyJet, são as companhias importantes, seguidas de Jet2.com, AerLingus,Transavia e Monarch têm crescimento relevante,

-na queda de tráfego, destaque para as companhias do TUI e Thomas Cook, seguidas pela TAP e da airberlin em reestruturação permanente.

O gráfico IV.4.3.e permite ler o que se passou durante os três períodos de crescimento:

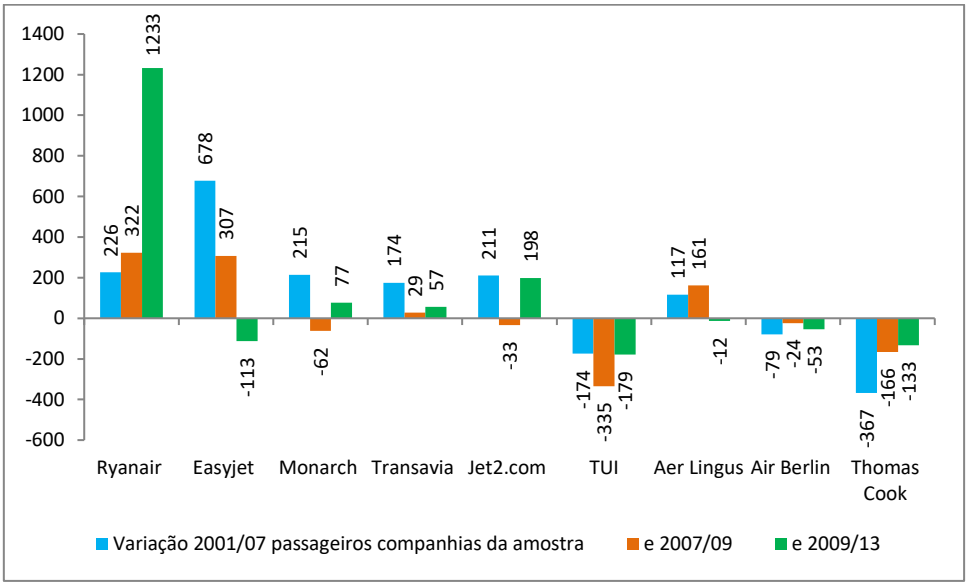
-a Ryanair cresce em todos os período, e TUI, airberlin e Thomas Cook também caem em todos,

-Monarch, Transavia e Jet2.com apenas baixam durante os anos da crise, com a Monarch negativa,

-a easyJet, driver de crescimento no gráfico anterior, perde passageiros entre 2009/13.

Gráfico IV.4.3.e – Variação do número de passageiros por períodos de crescimento

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

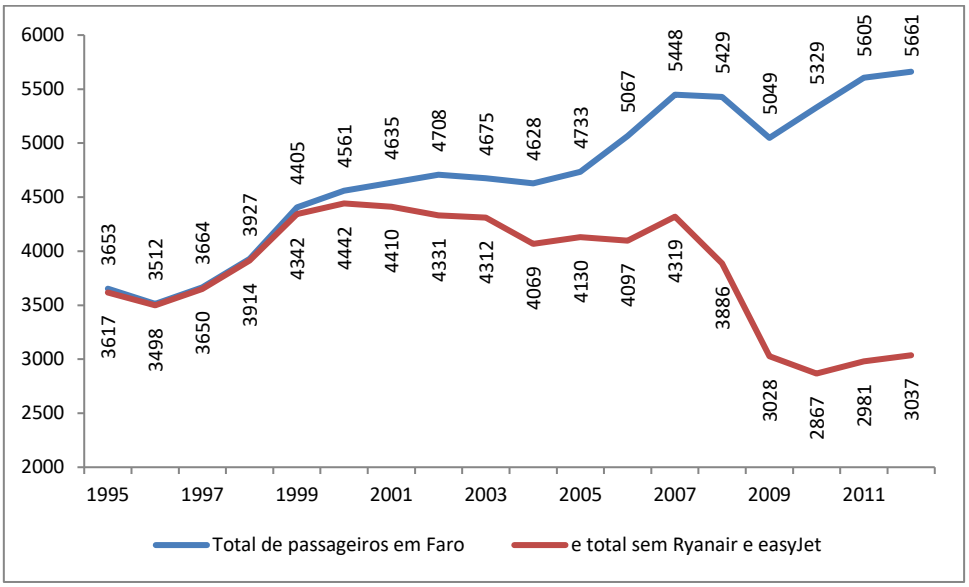
*Importância de Ryanair e easyJet

O Gráfico IV.4.3.3 dá uma ideia da importância de uma companhia aérea se chamar easyJet ou Ryanair, ao ilustrar o crescimento real do tráfego no aeroporto de Faro entre 1995/2013 e o que teria sido sem easyJet e Ryanair. Este gráfico

-exclui leitura linear e radical do género 'sem easyJet e Ryanair teríamos tido um desastre', e dá uma ideia de como o aeroporto de Faro se adapta à transformação do mercado europeu do transporte aéreo.

Gráfico IV.4.3.f – Passageiros aeroporto de Faro, com e sem Ryanair e easyJet

(milhares)

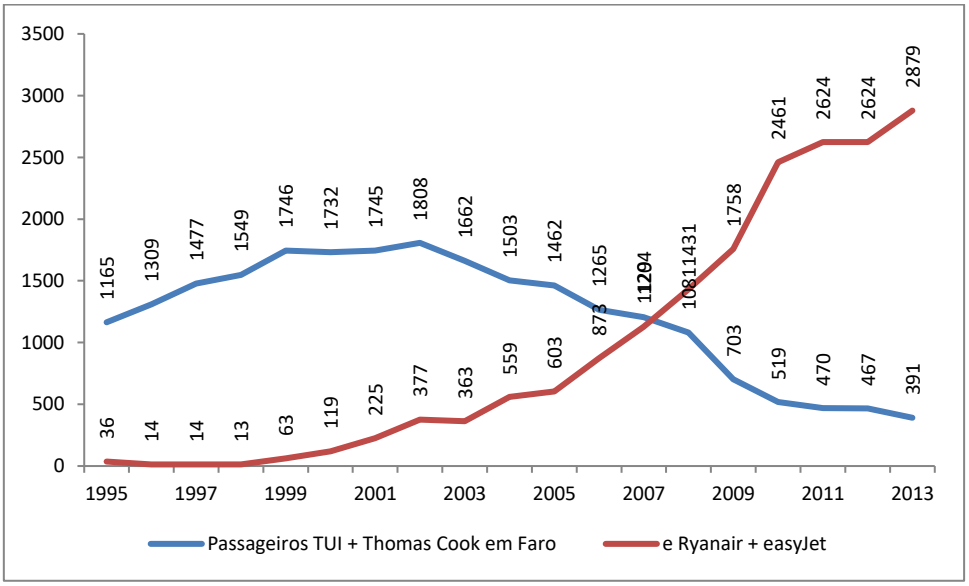


Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

O gráfico IV.4.3.g compara o total dos passageiros de Ryanair e easyJet com o total dos passageiros das companhias consolidadas nos operadores TUI e Thomas Cook.

Gráfico IV.4.3.g – Passageiros de Ryanair+easyJet e TUI+Thomas Cook em Faro

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

Esta evolução é detalhada no Anexo *Package holiday* e *independent travel* - o Algarve no contexto europeu, pelo que aqui só destacamos:

-a queda sustentada de TUI e Tomas Cook em Faro, porque é só de Faro que se trata, começa em 2003, quando arranca o crescimento de Ryanair e easyJet,

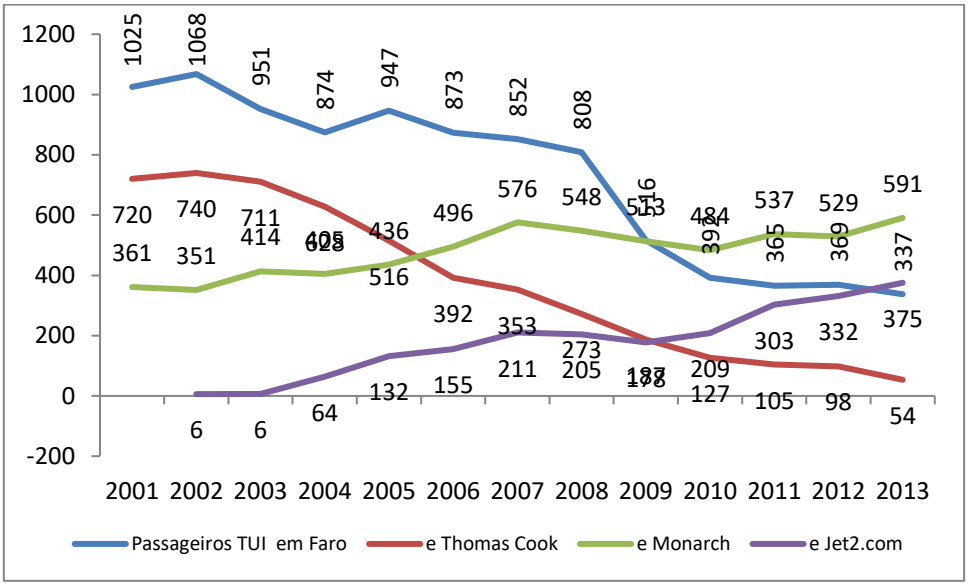
-coincidência ou não, mas simbólico sim, as duas evoluções cruzam-se em 2007, ano da *grand finale* do processo de consolidação de TUI e Thomas Cook iniciado em 1992 quando o operador LTU e o WESTLB compram a tradicional agência de viagens Thomas Cook Limited [ver Anexo sobre Algarve].

***Reino Unido – companhias aéreas de quatro operadores**

O gráfico IV.4.3.h ilustra a evolução do número de passageiros de quatro companhias aéreas ligadas a operadores de *package holiday*.

Gráfico IV.4.3.h – Passageiros das companhias aéreas de quatro operadores

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

Antes de continuar, voltamos a lembrar que pode haver uma diferença enorme entre passageiros transportados pela companhia aérea e clientes de *package hokiday* do operador do grupo que a integra.

Dito isto, as companhias dos operadores TUI, Thomas Cook, Cosmos Holidays e Jet2 Holidays partilham

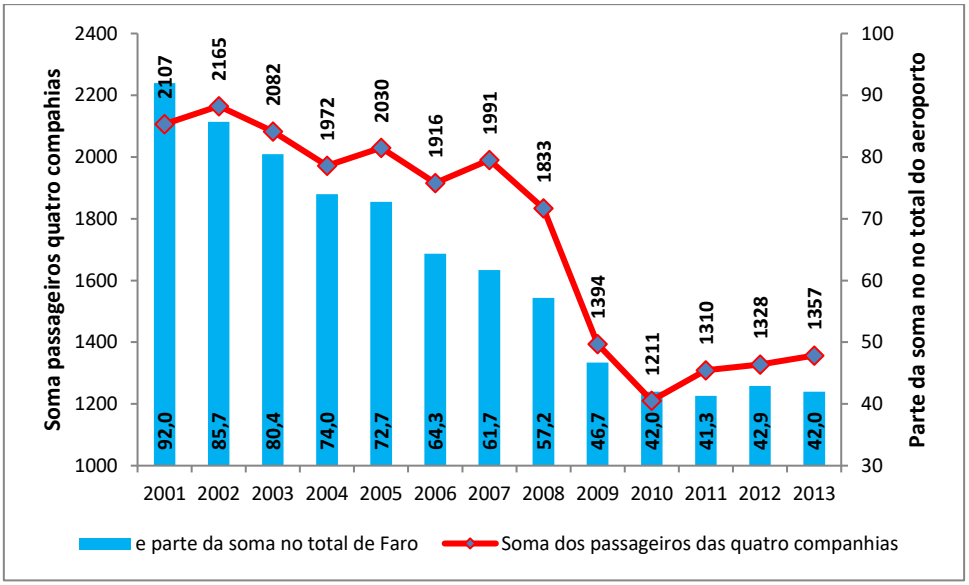
-a circunstância comum de pertencerem a um operador de *package holiday*, podendo transportar passageiros de outros operadores, e todas operarem no mercado do Reino Unido,

-a diferença de TUI e Thomas Cook quase desaparecerem e de Monarch e Jet2.com crescerem, com esta última a surgir no mercado em plena *debacle* das duas primeiras.

O gráfico IV.4.3.i ilustra a evolução da soma dos passageiros das quatro companhias em quantidade e parte do total.

Gráfico IV.4.3.i – Soma passageiros das companhias de quatro operadores: quantidade e parte do total

(milhares e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

Este item é um contributo factual para a análise que fazemos na I Parte e no Anexo *Package holiday* e *independent travel* - o Algarve no contexto europeu.

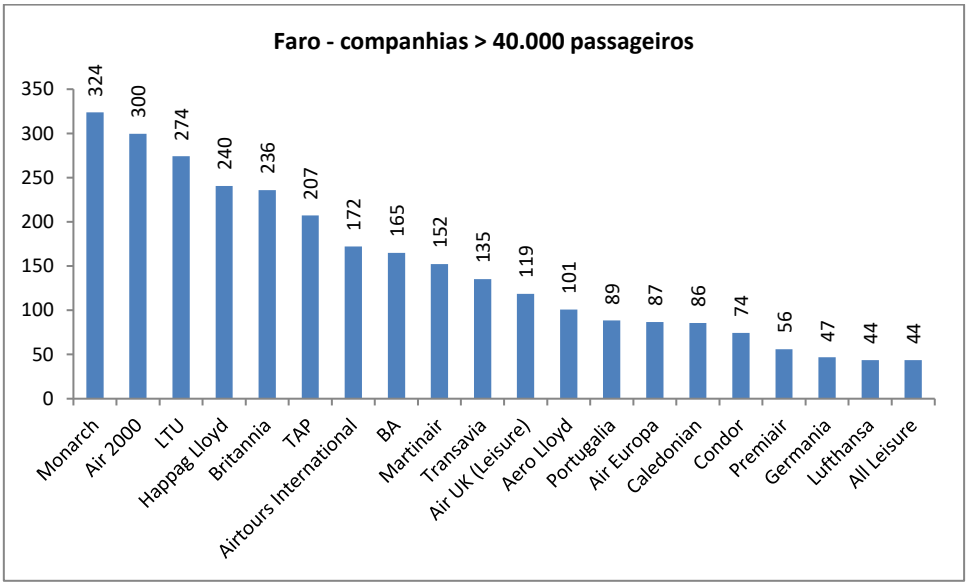
Anexo – Tráfego por companhia aérea em Faro entre 1995/2013

*Faro – companhias aéreas em 1995

As companhias activas em Faro em 1995 são listadas em dois gráficos (A.0.a e A.0.b) e divididas entre as activas em 2013, e as que já operaram em Faro e não operam em 2013.

Gráfico A.0.a – Faro 1995 – companhias aéreas com >40k passageiros

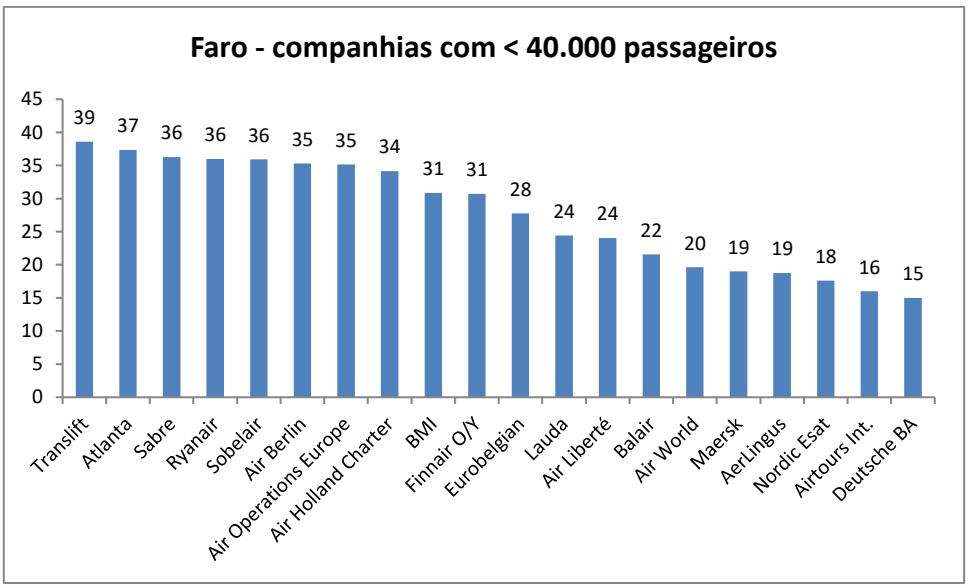
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

Gráfico A.0.b – Faro 1995 – companhias aéreas com <40k passageiros

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

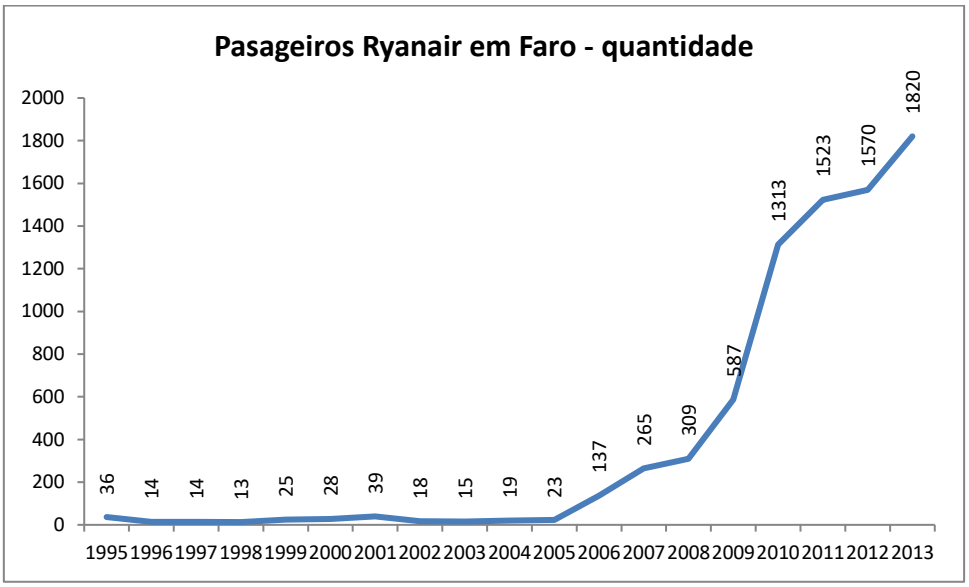
A.1.Companhias aéreas em Faro activas em 2013

A.1.1.Passageiros da Ryanair em Faro

O tráfego da Ryanair em Faro cresce a partir de 2005 e significativamente partir de 2009 (gráficos A.1.1.a e A.1.1.b).

Gráfico A.1.1.a – Passageiros Ryanair em Faro – quantidade

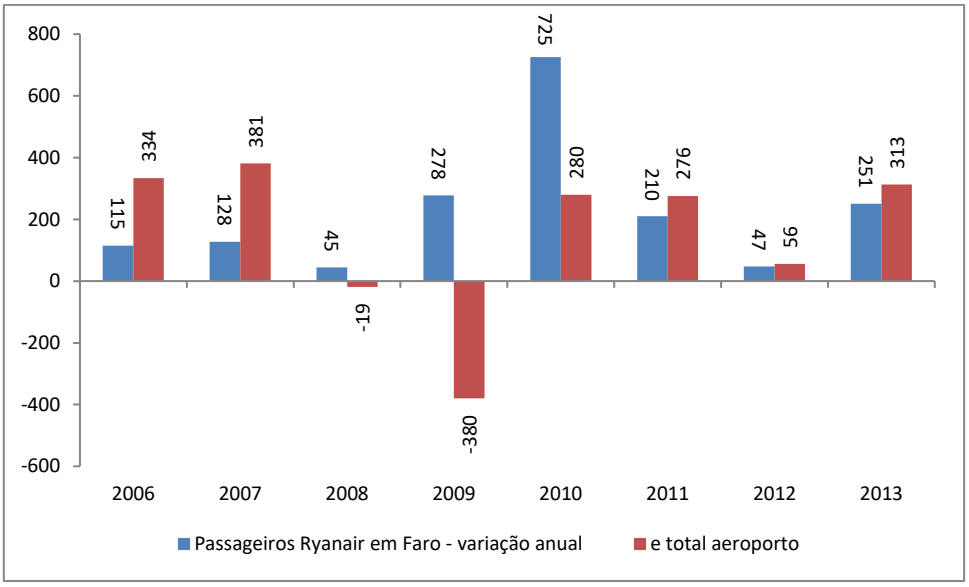
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

Gráfico A.1.1.b – Passageiros Ryanair em Faro – variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

O gráfico A.1.1.b ilustra o crescimento anual da Ryanair e do aeroporto. Em 2006 e 2007 o crescimento anual tem alguma importância.

Entre 2009 e 2013, a Ryanair é decisiva no crescimento de tráfego:

-em 2009, quando a crise leva o aeroporto a perder 380k passageiros, a Ryanair cresce 278k,

-em 2010, primeiro ano da base, a Ryanair cresce duas vezes e meia mais do que o aeroporto,

-de 2011 a 2013, o crescimento da Ryanair é praticamente o do aeroporto.

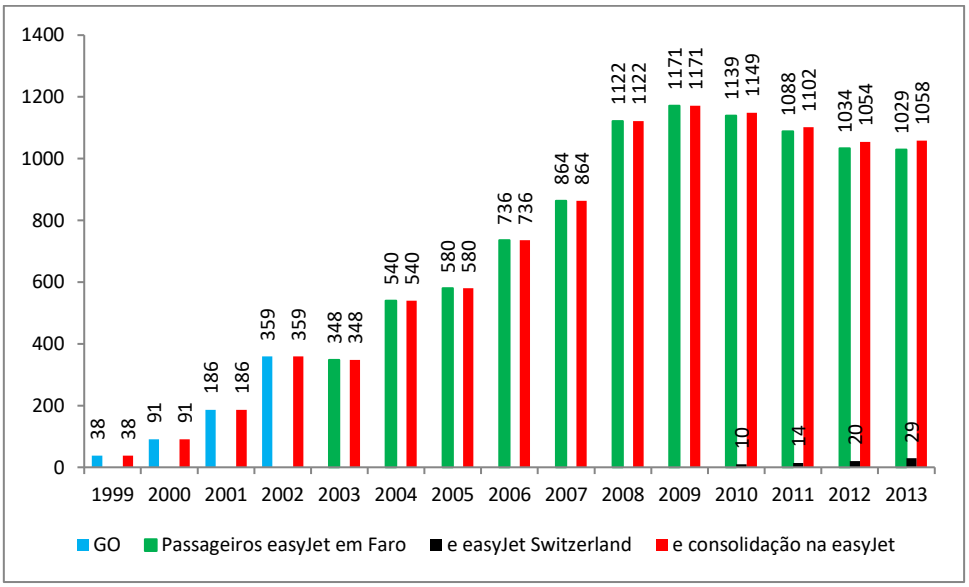
A.1.2.Passageiros da easyJet em Faro

A Go Fly é uma LCC criada pela British Airways em 1998, objecto de um management buy-out em 2001. A easyJet é criada em 1995 e em 2003 adquire a GO Fly e assim começa a voar para Faro. Em 2008 adquire a GB Airways, mas o tráfego desta empresa em Faro é consolidado com o da British Airways [ver gráfico A.1.9.b]. A easyJet Switzerland é filial 100% da casa mãe e resulta de disposição legal local.

O gráfico A.1.2.a ilustra a consolidação do tráfego de passageiros no tráfego da consolidação na easyJet (a vermelho).

Gráfico A.1.2.a – Passageiros das empresas consolidadas na easyJet

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

O gráfico A.1.2.b ilustra a evolução, entre 2000/13 da variação anual dos passageiros consolidados na easyJet em Faro. A contribuição da easyJet

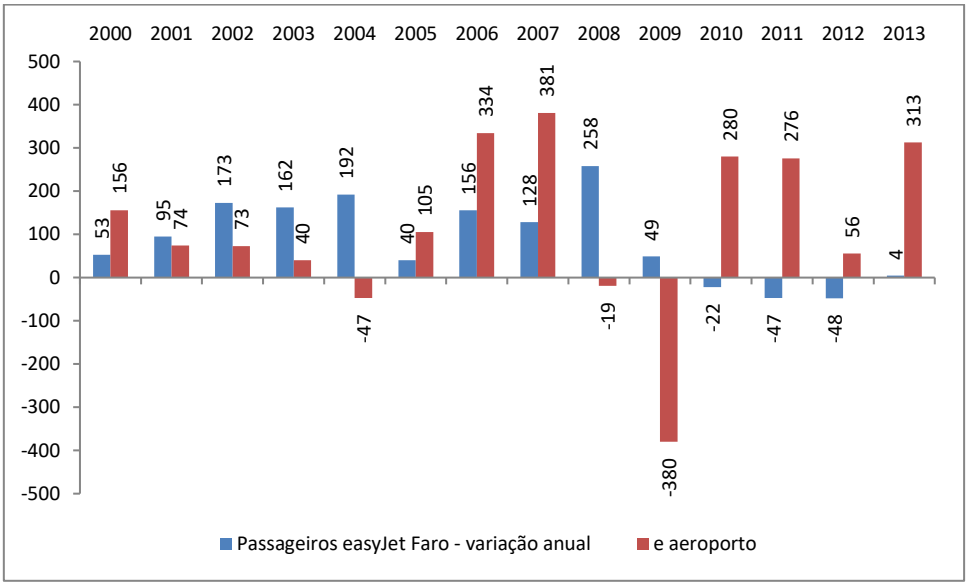
para o crescimento do aeroporto de Faro entre 2000/2009 tem dois tempos importantes

-durante os anos maus de 2001 a 2004, a easyJet cresce mais do que o aeroporto e cresce também nos anos da crise financeira internacional,

A partir de 2009 e até 2013, o contributo da easyJet para o crescimento do aeroporto é negativo ou insignificante.

Gráfico A.1.2.c – Passageiros consolidados na easyJet variação anual

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A.1.3.Passageiros da Monarch Airways em Faro

*Passageiros da Monarch Airways em Faro

A Monarch ocupa a sexta posição no TOP18 das companhias aéreas do conjunto dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro e só voa para Faro.

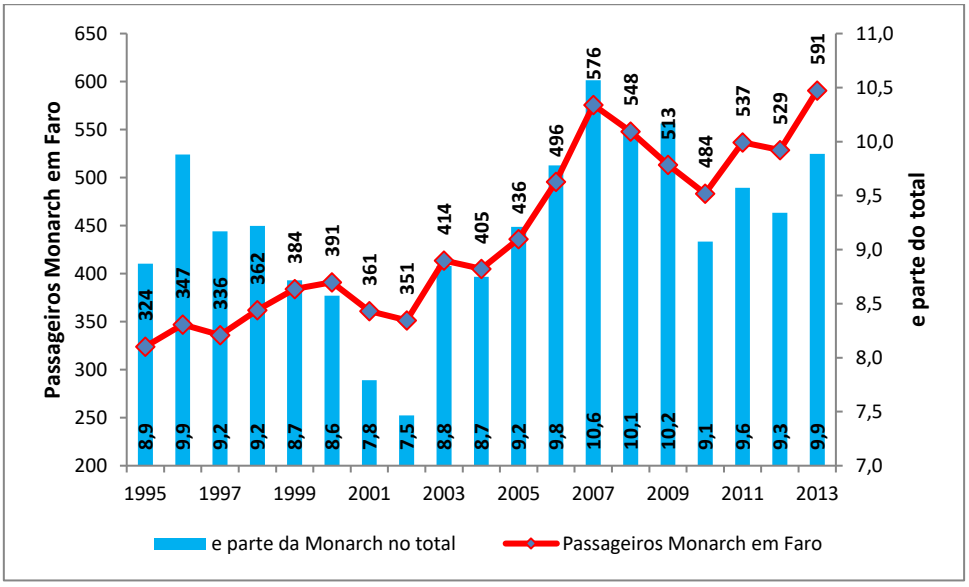
O gráfico A.1.3.a ilustra a evolução dos passageiros Monarch em Faro, em quantidade e parte do total. O ano de 2013 é o último da tendência de crescimento da Monarch em Faro.

O gráfico A.1.3.b mostra como o load factor cai em 2014, anos em que a Monarch enfrenta uma crise financeira que leva à mudança de accionista, programa de reestruturação e conversão formal em LCC.

Esta transformação culmina uma evolução de quase meio século.

Gráfico A.1.3.a – Passageiros Monarch em Faro – quantidade e parte do total

(milhares e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

*Introdução à Monarch Airways

A Monarch Airways [ver II.3.9.Monarch Ficha.II] data da década de 1960 e começa por ser companhia charter de grupo empresarial que integra o operador in-house Cosmos Holidays. A Monarch diferencia-se por um serviço superior e, ainda na década de 1980, é muito activa no mercado do seat-only e consegue autorização para operar voos regulares. Quando chega a liberalização de 1993, a actividade B2C é conhecida da empresa que se adapta ao novo mercado.

A adaptação da Monarch ao novo mercado conhece problemas graves. No final de 2014 e no seguimento de uma reestruturação profunda, com sacrifícios para os Montegaza e os trabalhadores, a Monarch é adquirida pelo fundo Greybull Capital, conhecido pela capacidade de turnaround de empresas.

A Monarch anuncia a sua conversão em LCC. Sinal dessa evolução, em 2016 começa a voar para Lisboa.

O gráfico A.1.3.b ilustra o progressivo afastamento na Monarch do mercado charter, mas exige que insistamos numa clarificação:

-o tráfego charter da Monarch tem como clientes o operador in-house ou outro, e estes operadores podem vender lugares em seat-only,

-o tráfego não charter da Monarch já era vendido como tráfego regular de LCC e também podia ser vendido em blocos de lugares a operadores de package holiday.

Gráfico A.1.3.b – Monarch Airlines passenger numbers (million) and passenger load factor calendar 2005 to 2014

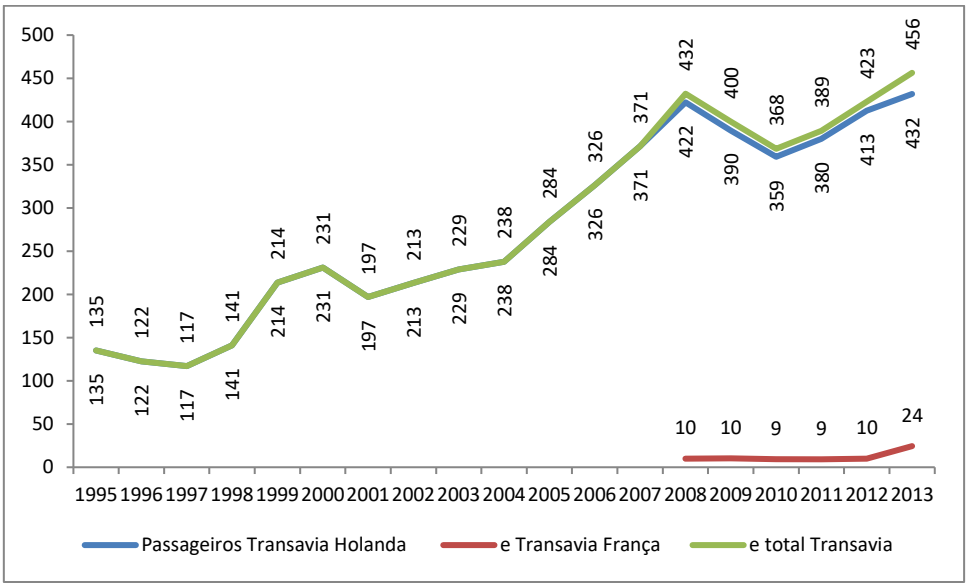
Notes: calendar years; load factor based on proportion of ASKs sold Source: CAPA - Centre for Aviation, Civil Aviation Authority

Fonte: Copiado de CAPA, Monarch Airlines' 1H2015 shows recovery progress after a near-death experience in 2014, 7 Julho 2015

A.1.4.Passageiros da Transavia em Faro

Gráfico A.1.4.a – Passageiros das empresas consolidadas na Transavia

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A referência a Transavia engloba a Transavia Holland e a Transavia France. O Gráfico A.1.4.a mostra os passageiros das empresas consolidadas na Transavia e o total consolidado.

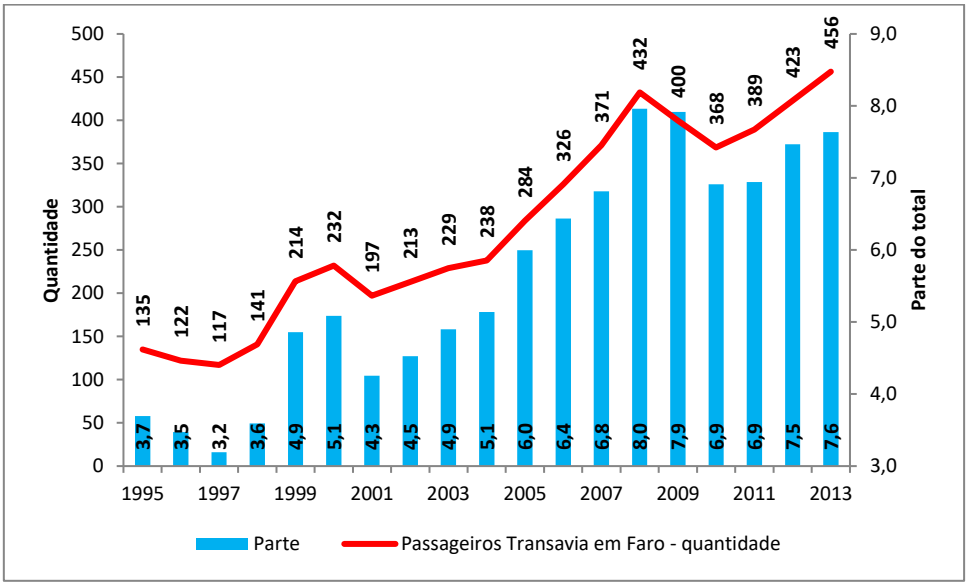
O gráfico A.1.4.b ilustra a evolução em quantidade e parte do total dos passageiros da Transavia em Faro. Depois de anos em que só a Transavia Holland voa para Faro, o ano de 2013 parece marcar uma viragem:

-estabilidade da Transavia Holland e até declínio se expansão no estrangeiro não trouxer passageiros adicionais,

-crescimento importante da Transavia France, por efeito da procura e por partir de base baixa.

Gráfico A.1.4.b – Passageiros consolidados na Transavia quantidade e parte do total

(milhares e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

Com efeito,

-apesar de uma adaptação a LCC iniciada há cerca de dez anos, a Transavia Holland enfrenta o desafio de "Adapting to faster than expected decline in Dutch charter market", no qual tem 20% de parte mercado e tem de procurar crescer com bases no estrangeiro (Munique em 2016),

-a Transavia France está confinada ao mercado emissor de França, mas beneficia da realidade e potencial da procura por deslocações a Portugal.

A.1.5.Passageiros da Jet2.com em Faro

O gráfico A.1.5.a ilustra a evolução dos passageiros Jet2.com em Faro, em quantidade e parte do total. O caso da Jet2.com e do operador in-house Jet2 Holidays é quase fascinante pela maneira como se formam a partir de um negócio que exigia o transporte aéreos de flores e pelo timing e sucesso da sua operação em Faro:

-a Jet2.com começa a crescer a partir de 2004, ano que a TUI considera o tipping point do package holiday ser ultrapassado pelo independent travel no Reino Unido,

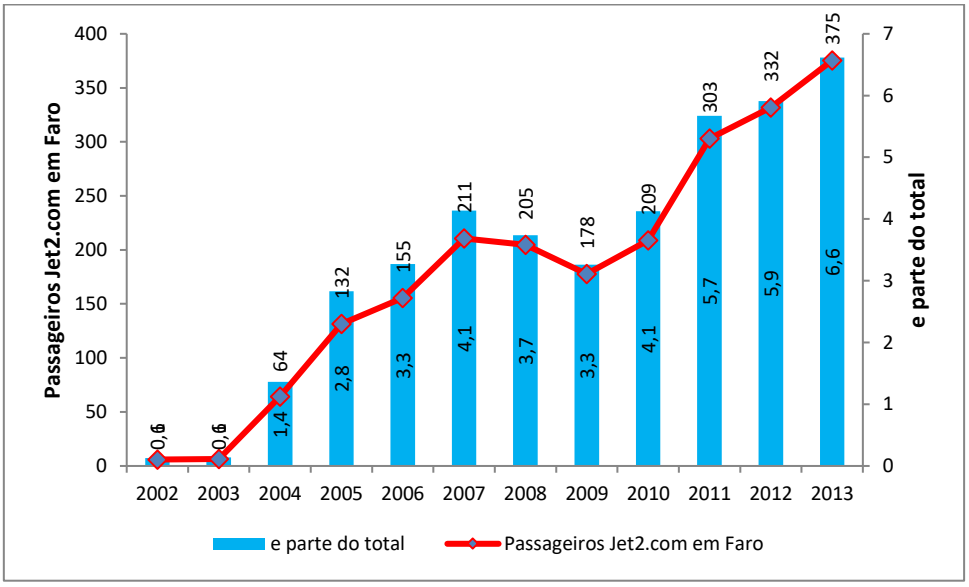
-em Faro, o operador First Choice já está a perder clientes,

-o número de passageiros da Jet2.com cresce de maneira sustentada, até estabilizar em anos recentes.

Contextualizamos este processo no Anexo *Package holiday* e *independent travel* - o Algarve no contexto europeu.

Gráfico A.1.5.a– Passageiros Jet2.com em Faro – quantidade e parte do total

(milhares e percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A.1.6.Passageiros companhias consolidadas em TUI e Thomas Cook

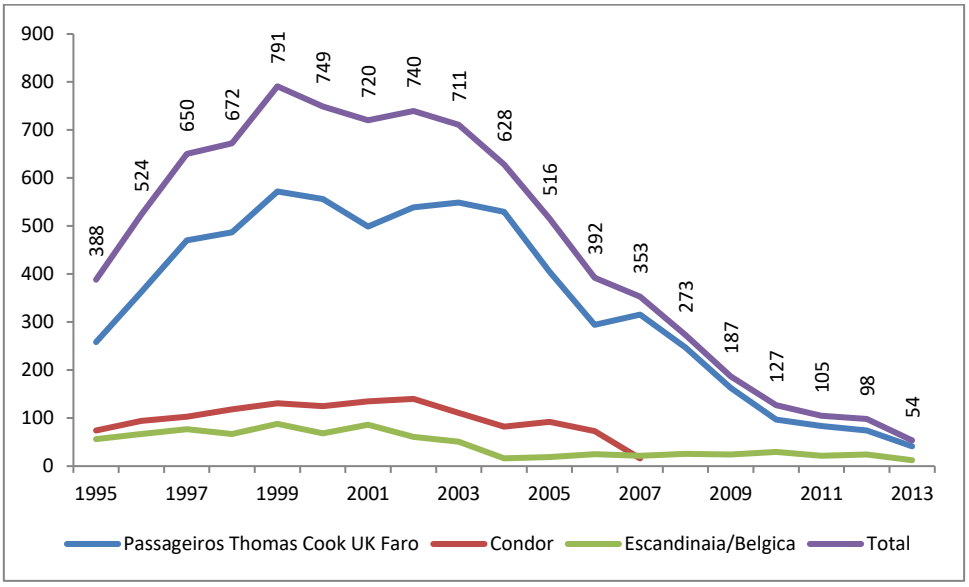
A consolidação de operadores turísticos nos dois grandes de hoje (TUI e Thomas Cook) arrasta a das companhias aéreas do modelo da integração vertical dos operadores de package. A importância e complexidade deste

processo e o facto de só envolver o aeroporto de Faro explicam o Anexo *Package holiday* e *independent travel* - o Algarve no contexto europeu.

Neste ponto apenas apresentamos o total de passageiros das companhias consolidadas em cada um dos dois operadores e o detalhe por mercado emissor.

Gráfico A.1.6.a – Passageiros das companhias TUI Reino Unido em Faro

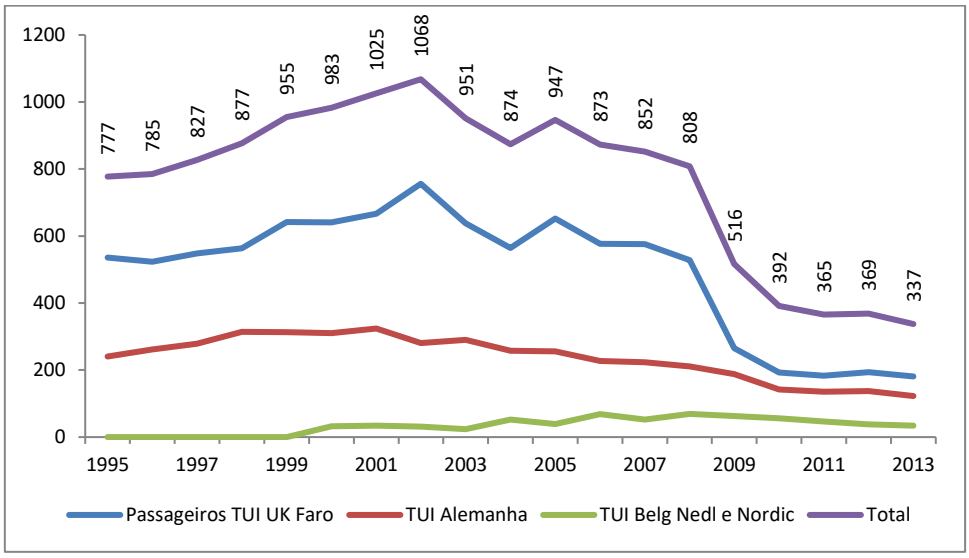
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico A.1.6.b – Passageiros das companhias Thomas Cook Reino Unido em Faro

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Nesta profunda transformação do mercado do aeroporto de Faro, destacamos a diferença entre Thomas Cook e TUI. O TUI mantém uma operação com algum significado e potencial de relançamento. O conjunto das companhias aéreas do TUI é 13º no ranking 2013 das companhias no total dos três aeroportos.

A.1.7.Passageiros da AerLingus em Faro

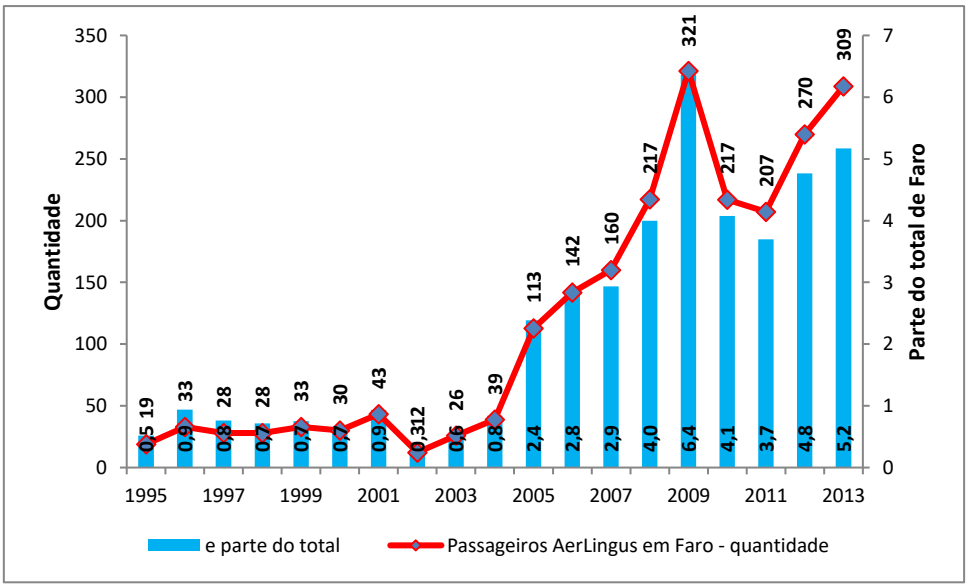
O gráfico A.1.7.a ilustra a evolução do tráfego da AerLingus em Faro, em quantidade e em parte do total. A AerLingus é o melhor exemplo que conhecemos de

-um grupo de companhias híbridas com operação de FSC em rotas de longo curo e LCC/*no frills* em rotas de *medium-haul non hub feeding*, como é o caso de airberlin e Brussels Airlines.

O tráfego da AerLingus começa a crescer a partir de 2003 e atinge o máximo em 2009 em contraciclo com o padrão europeu. O choque da crise chega em 2010 e 2011, com posterior recuperação do tráfego. Esta performance é assinalável por acontecer no mercado base da Ryanair, porventura o mais duro dos concorrentes possíveis.

Gráfico A.1.7.a – Passageiros da AerLingus em Faro – quantidade e parte do total

(milhares)



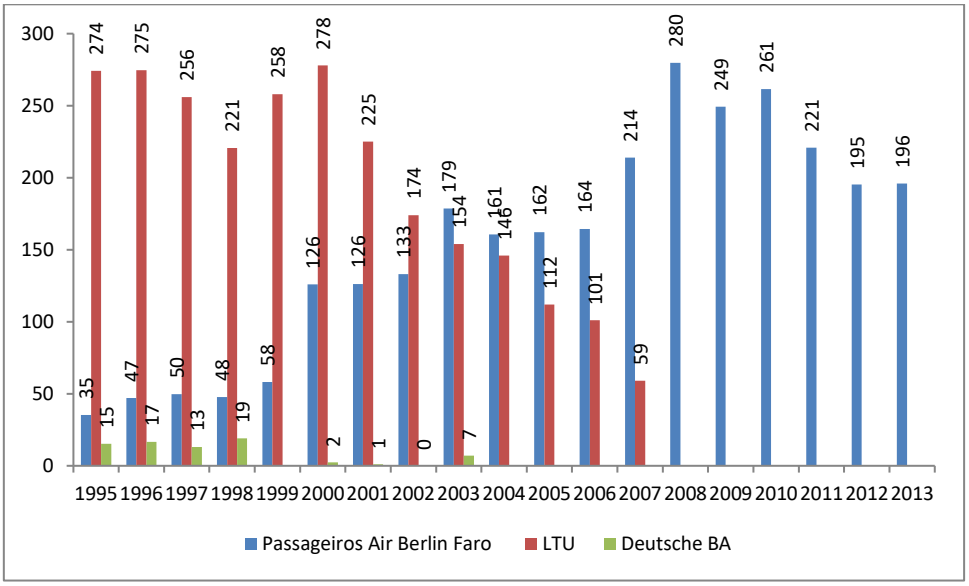
Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A.1.8.Passageiros da airberlin em Faro

Até 2002, a LTU transporta mais passageiros do que a airberlin. Depois a airberlin é mais importante e em 2007 integra a LTU, com a DBA integrada em 2006 (gráfico A.1.8.a). A DBA voa para o Algarve entre 1995/1998. A air berlin tem vindo a atravessar anos difíceis e sucessivos planos de reestruturação. Ignoramos até que ponto as rotas de Faro são sustentáveis.

Gráfico A.1.8.a – Passageiros em Faro consolidados na air berlin

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

Na evolução do número de passageiros consolidados pela airberlin em Faro, registamos o pico de 2000 (406k) e a descida sustentada até ao mínimo de 2012 e 2013 (195k). Em 2014 e 2015 terá havido muito modesta recuperação.

A DBA Luftfahrtgesellschaft mbH é criada em 1992 pela British Airways e tem uma longa história, que acaba em 2006 com a sua integração na Air Berlin e passa por 2005, ano em que pela primeira vez tem lucro.

A Lufttransport-Union é fundada em 1955 e opera o primeiro voo em Março 1966, de Frakfurt para a Sicília. Vai ser a companhia in-house do LTU Group Holding GmbH, terceiro operador turístico da Alemanha, depois de TUI e Neckermann. Em 2007 é adquirida pela air berlin e extinta em 2011.

A.1.9.Passageiros de companhias aéreas que exigem atenção

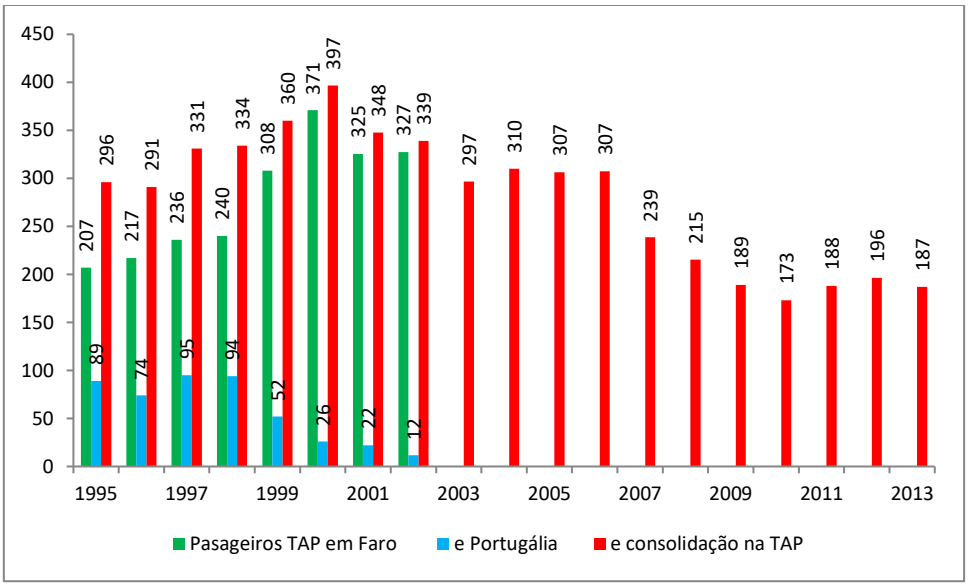
a)TAP

O gráfico A.1.9.a tem o interesse histórico de situar a Portugália na TAP em Faro e conduz a uma constatação actual:

-o hub em Lisboa veio ainda reduzir mais a actividade da TAP em Faro e não parece que esta tendência seja invertida de maneira significativa.

Gráfico A.1.9.a – Passageiros empresas consolidadas TAP em Faro – quantidade

(milhares)

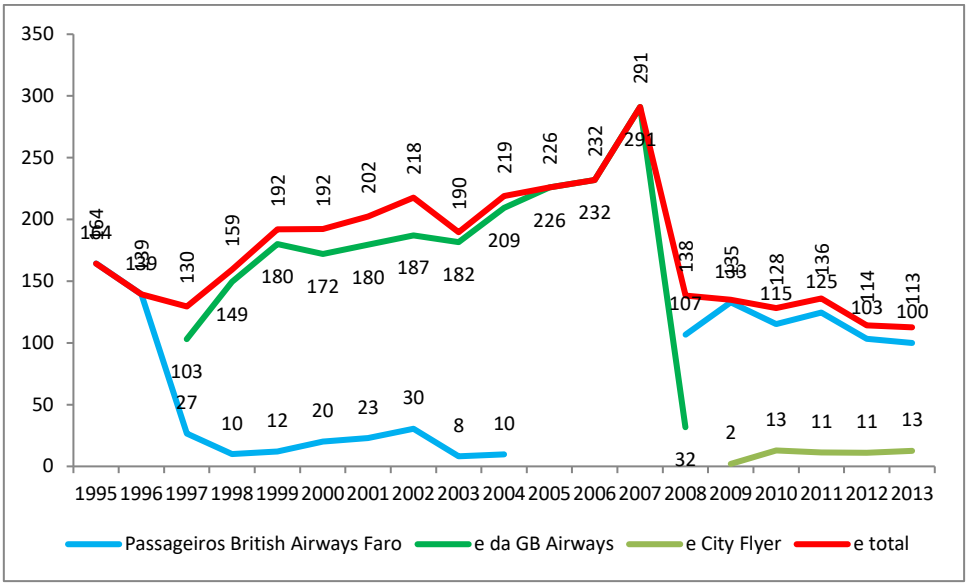


Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

b)British Airways

Gráfico A.1.9.b – Passageiros companhias consolidadas na British Airways em Faro

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

O gráfico A.1.9.b ilustra os passageiros consolidados na British Airways em Faro. Destacamos

-a Gibraltar Airways operava com franchising da BA e a BA City Flyer é uma empresa do IAG,

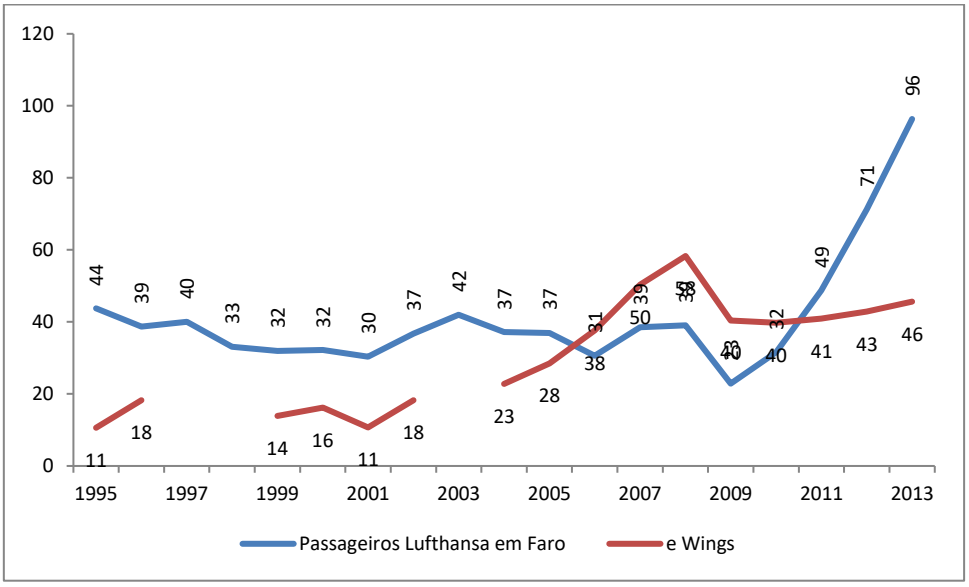
-o tráfego a atingir um máximo em 2007, a conhecer uma queda brusca com a crise e a não recuperar, antes acentuar a queda.

c)Lufthansa e Wings em Faro

O gráfico A.1.9.c ilustra a evolução dos passageiros Lufthansa e Wings em Faro. No seio da FSC Lufthansa, a rota de Faro parece ser essencialmente destinada a clientes com milhas para gastar. Depois de um processo atribulado, a Eurowings é a LCC do Lufthansa Group a partir de 2015 – neste contexto, Wings refere o conjunto de Eurowings/Germanwings, com esta desactivada e a operação a ser transferida para a Lufthansa.

Gráfico A.1.9.c – Passageiros Lufthansa e Wings em Faro

(milhares)



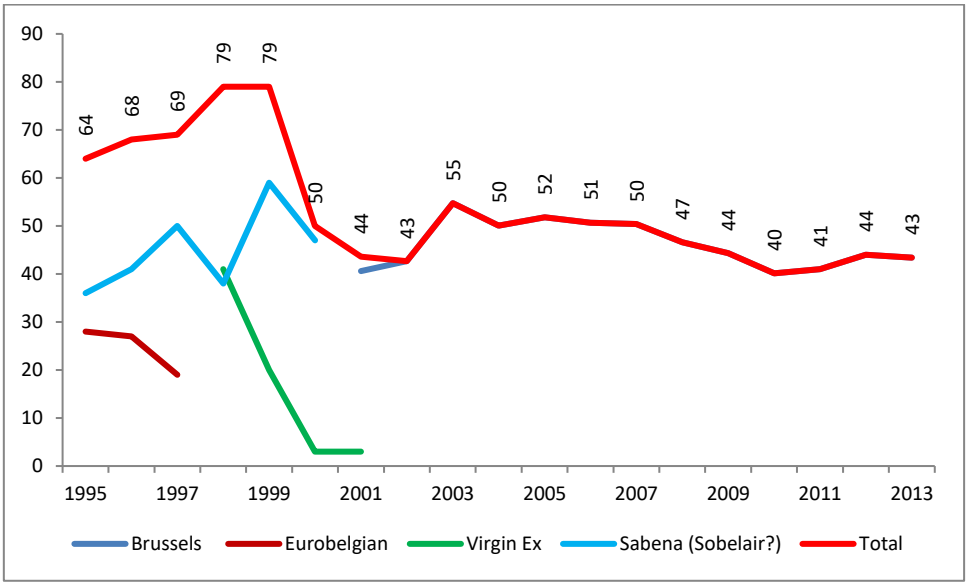
Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

d)Brussels Airlines

O gráfico A.1.9.d ilustra os passageiros das companhias consolidadas na Brussels Airlines em Faro.

Gráfico A.1.9.d – Passageiros companhias consolidadas na Brussels Airlines em Faro

(milhares)



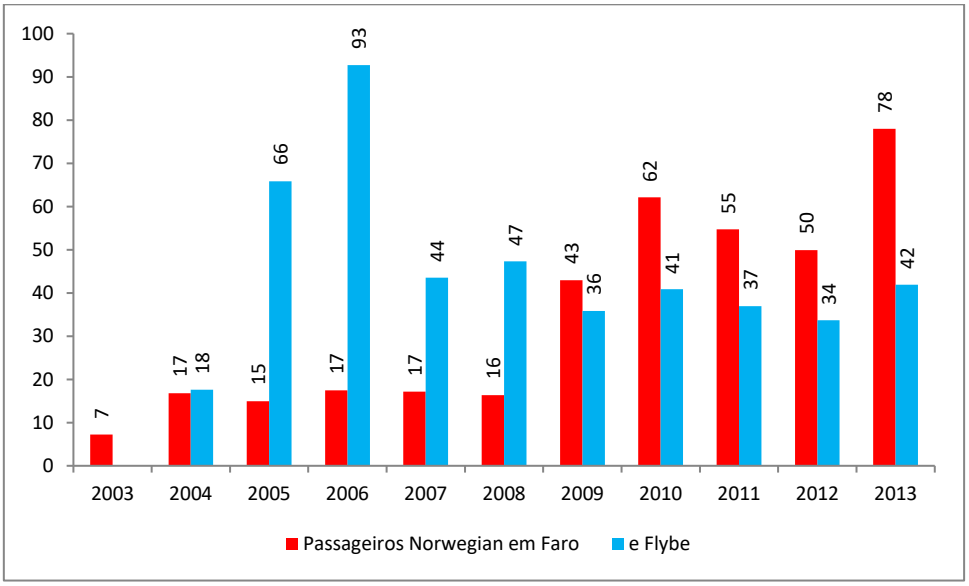
Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

O gráfico tem interesse histórico, que não detalhamos aqui, por situar a operação da Virgin Express, que será absorvida pela Brussels Airlines, criada sobre a falência da Sabena. Tem interesse actual por mostrar como a Brussels perdeu tráfego na consolidação e declina/estagna desde 2003

e)Norwegian e Flybe em Faro

Gráfico A.1.9.e – Passageiros Norwegian e Flybe em Faro

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

O Gráfico A.1.9.e mostra os passageiros de Norwegian e Flybe em Faro por mera poupança de espaço.

A operação da Norwegian para Faro é modesta mas a dinâmica da companhia não pode ser ignorada. A Norwegian pode vir a ser importante se houver vontade de recuperar turismo dos países Nórdicos para o Algarve.

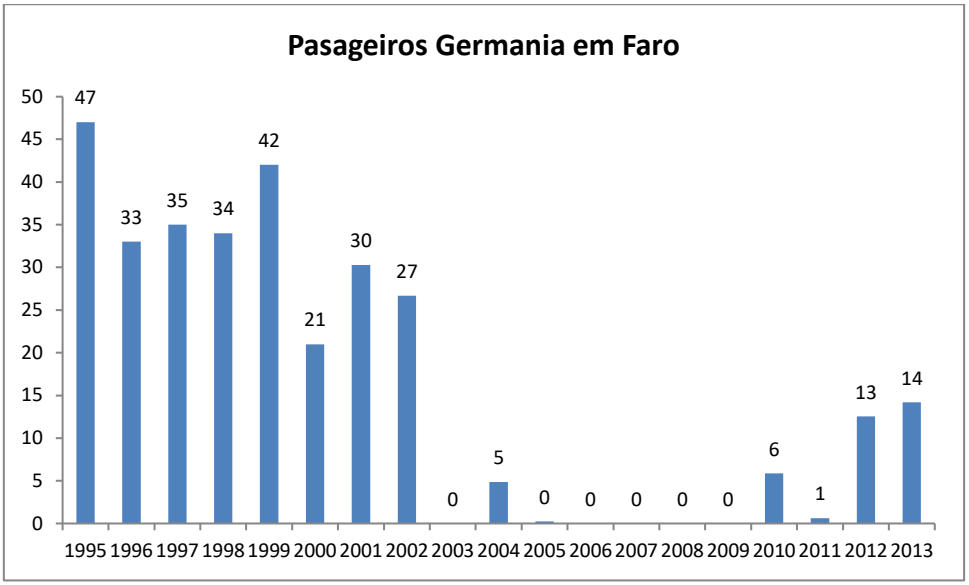
A Flybe é companhia regional do Reino Unido, com operação modesta para Faro, a registar pelo dinamismo que lhe é reconhecido.

f)Germania

A Germania é companhia charter desde 1978. Após integração falhada na air berlin, a Germania retoma a sua identidade. Em 2016 anuncia voos entre seis cidades da Alemanha e Portugal.

Gráfico A.1.9.f – Passageiros da Germania em Faro

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

g)Vueling, Air Nostrum e Wizz Air

Em 2015, a Vueling opera Barcelona Faro e a Air Nostrum Madrid Faro. Os números são irrisórios, mas voltam a operar em 2016 e suscitam perguntas à iniciativa privada e intervenção pública no Algarve:

-há ou não capacidade e vontade para um programa de marketing & vendas em Espanha?

-pode a Vueling operar Roma/Faro?

-pode a Air Nostrum operar de outras cidades de Espanha?

A WIZZ Air não voa para Faro, mas

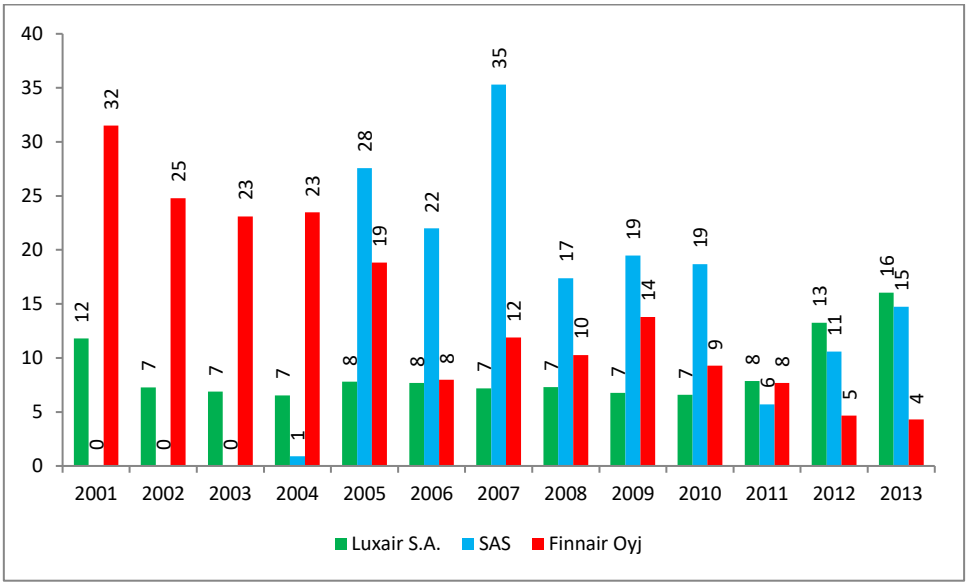
-tem potencial para voar e pode ser importante na expansão do Algarve no mercado da Polonia, assim haja determinação para o fazer.

h)Outras companhias

O gráfico A.1.9.g ilustra os passageiros em Faro de Luxair, SAS e Finnair.

Gráfico A.1.9.g – Passageiros em Faro de Luxair, SAS e Finnair

(milhares)



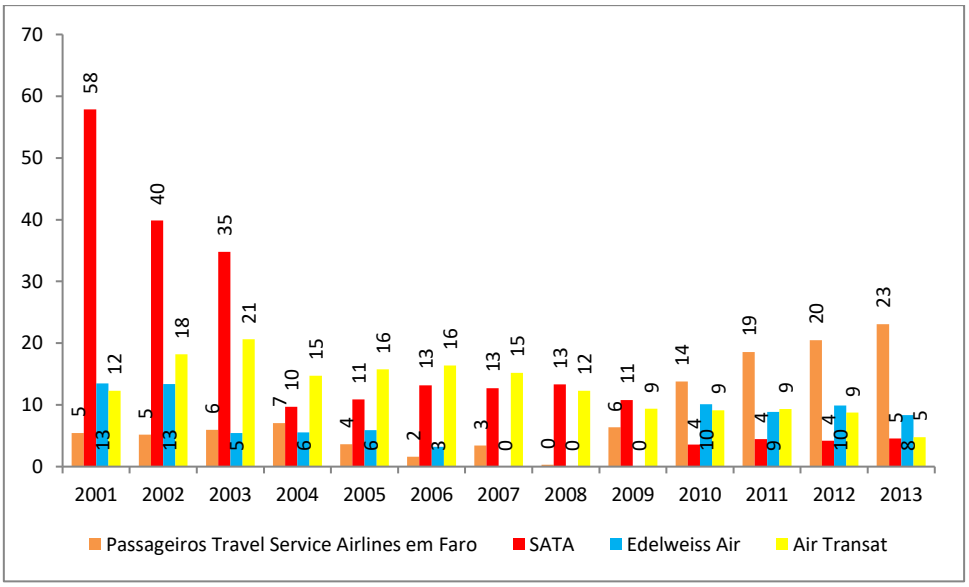
Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

O gráfico A.1.9.h ilustra os passageiros em Faro de Travel Service Airlines, SATA, Edelweiss e Air Transat,

Travel Service Airlines é uma companhia checa que opera sobretudo charters para destinos de estadia.

Gráfico A.1.9.h – Passageiros Travel Service, SATA, Edeweiss e Air Transat

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A Edelwwiss é criada em 1995 e até 2008 o capital é detido pelo operador Kuoni. Depois é adquirida pela Swiss International Air Lines, que em 2005 é adquirida pela SWISS, do Lufthansa Group.

Segundo o CAPA Profile, "Air Transat is a Canadian airline owned and operated by parent company Transat A.T. Inc., Air Transat operates scheduled and charter services to points across the Americas and Europe, with a focus on leisure destinations".

A.2.Companhias aéreas em Faro e que não operam em 2013

A referência às companhias aéreas que operaram rotas para Faro tem interesse histórico e pedagógico por informar sobre a parte menos gloriosa do processo de consolidação e integração no mercado dos operadores e companhias charter que integram ou não.

A.2.1.BMI - British Midland Airways e Bmibaby

A criação da BMI remonta a antes da II Grande Guerra, mas retemos apenas

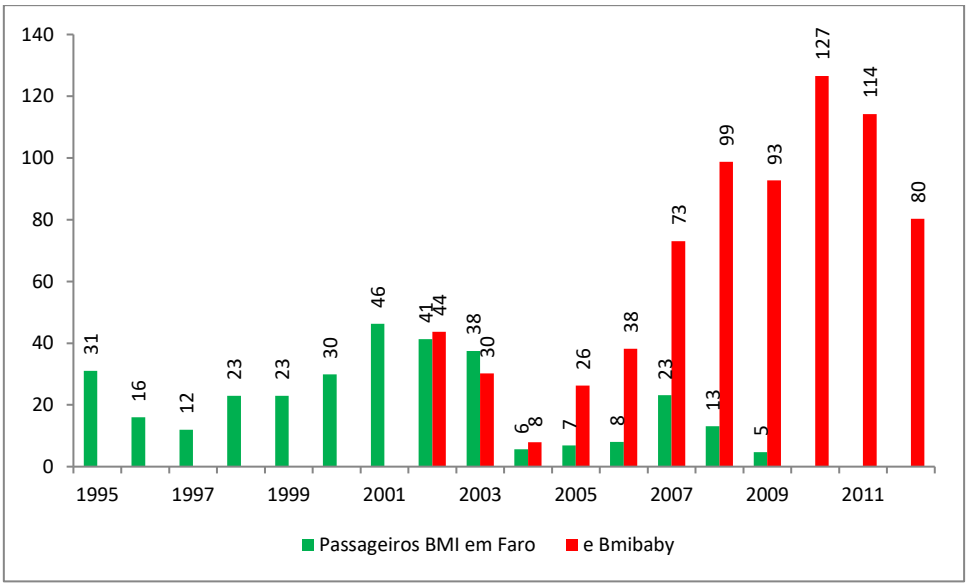
-o facto simbólico de ter sido "the first private, independent airline to compete with then wholly government-owned BA on an international trunk route from Heathrow", na rota Heathrow/Schipol no ambito do "first fully liberalised bilateral air transport agreement in Europe between the United Kingdom and the Netherlands in 1985", um dos antecedents da liberalização de 1993,

-e 2002, "BMI set up a low-cost subsidiary, Bmibaby",

-depois de processo não linear ter sido integrada no IAG que a encerra em 2012, retendo os slots que historicamente a BMI detinha em Heathrow.

Gráfico A.2.1.a – Passageiros BMI e Bmibaby em Faro

(milhares)



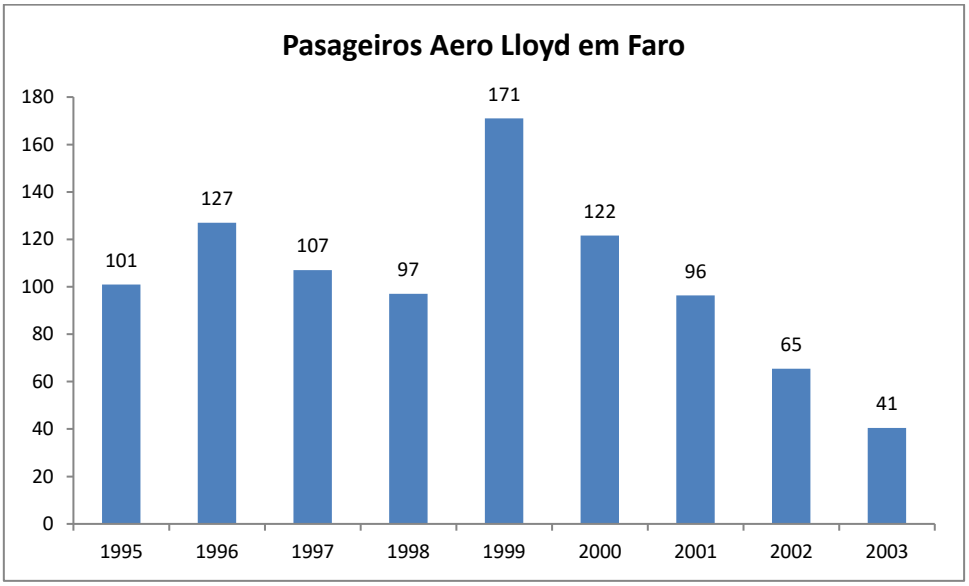
Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A.2.2.Aero Lloyd

A Aero Lloyd é uma companhia charter alemã que opera a partir de 1981, com base em Frankfurt e depois em Oberursel. Abre falência em Outubro de 2003. Cerca de 8.500 passageiros perdem o transporte pago, cerca de metade ainda na Alemanha e outra metade no estrangeiro.

Gráfico A.2.2.a – Passageiros da Aero Lloyd em Faro

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A.2.3.Martinair Holland e Air Holland Charter

A companhia charter Martinair Holland NV é criada por Martin Schröder e John Block em 1958 – é uma das pioneiras na indústria do package holiday. Voa para Faro entre 1995 e 2007, ano em que encerra a actividade de short-haul.

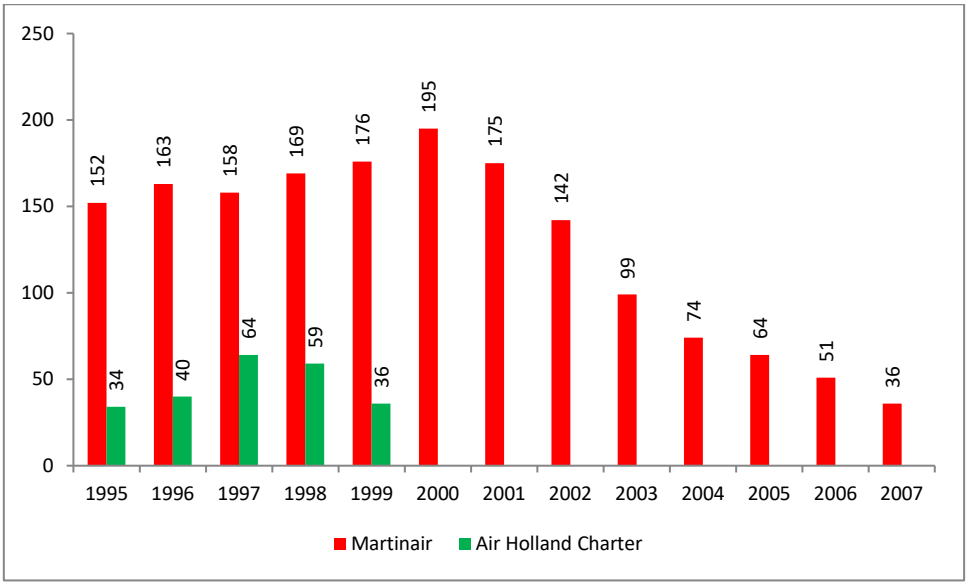
Em 1966 John Block cria a Transavia, hoje Transavia Holland no Air France/KLM Group.

A Air Holland Charter é criada em 1984 por John Block. Em 2004 cessa a operação por dificuldades financeiras. Voa para Faro entre 1995/1999.

Nos dezoito anos entre 1966 e 1984 John Block cria três companhias charter.

Gráfico A.2.3.a –Passageiros Martinair e Air Holland Charter em Faro

(milhares)

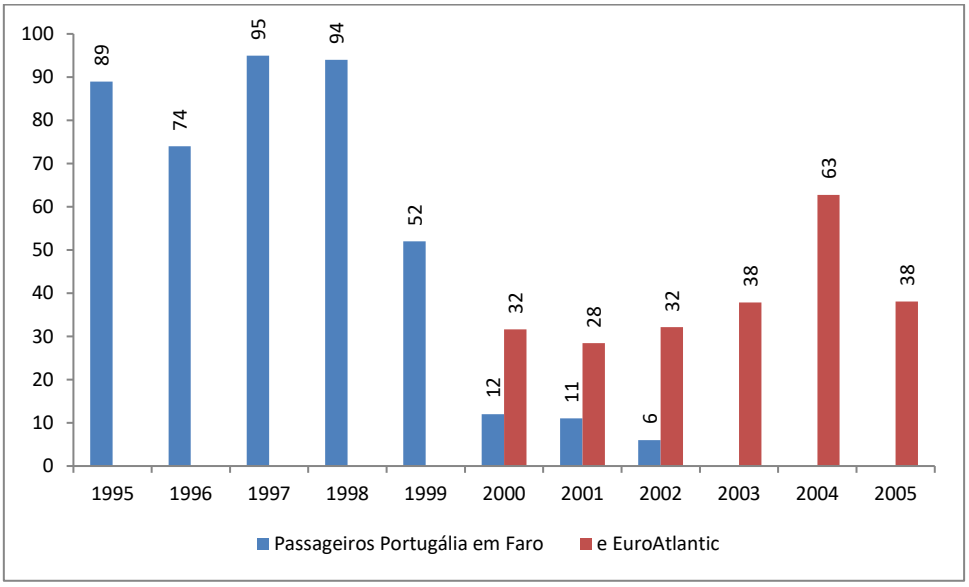


Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A.2.4.Portugália e Euro Atlantic

Gráfico A.2.4.a – Passageiros Portugália e Euro Atlantic

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

Como vimos, a Portugália é adquirida pela TAP em 2007 [ver gráfico III.4.2.f] .

A.2.5.Air Atlanta, Sabre Airways e XL Airways (UK)

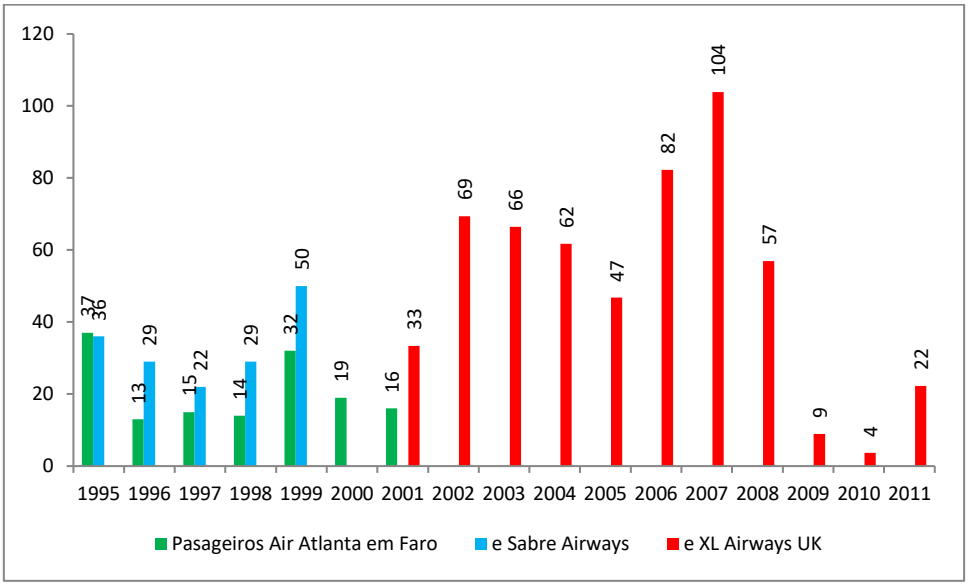
A Sabre Airways é criada em 1994 e baseada em Gatwick. Em Novembro de 2000 é renamed XL Airways. On 11 September 2008, parent company XL Leisure Group filed for administration, although for some time the group's website continued taking bookings.

Entre 2004/05, the Avion Group was formed, and Air Atlanta Icelandic and Islandsflug merged under the Air Atlanta Icelandic brand name e entra no capital do Excel Aiways Group, o que nos remete para outra genealogia.

Encontramos registo de passageiros Air a em Faro entre 1995/01, mas pode ser wet lease ou tráfego charter da própria Air Atlanta. Destrinçar estes tráfegos não justifica o esforço, com risco de insucesso.

Gráfico A.2.5.a – Passageiros Air Atlanta, Sabre Airways e XL Airways (Reino Unido)

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

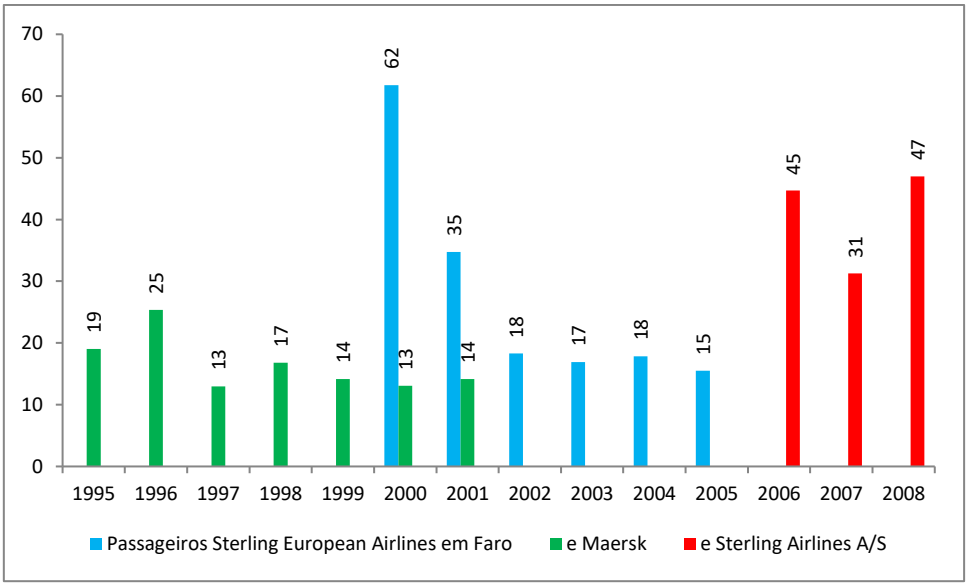
A.2.6. Tjæreborg, 'Sterling's' e Maersk Air A/S

A Sterling é criada na Dinamarca em 1962, ligada ao operador Tjæreborg. Em 1993 abre falência. A Sterling European Airlines é criada no seguimento da falência e em 1996 é adquirida pela companhia de navegação Fred Olsen. Em 2005 é vendida à islandesa Fons Eignarhaldsfélag. Em 2005, a Fons compra a Maersk ao A.P. Moller-Maersk Group e da fusão das duas companhias nasce a Sterling Airlines A/S que chega a ser a quarta companhia low-cost da Europa. Em Outubro de 2008 abre falência.

A Maersk Air A/S é propriedade da companhia de navegação A. P. Møller–Mærsk Group e opera a partir de 1969 como companhia charter de operadores turísticos. A partir da liberalização dos anos noventa opera voos regulares, onde acumula prejuízos até ser adquirida em 2005 pelo FL Group e fundida com a Sterling European Airlines na Sterling Airlines A/S.

Gráfico A.2.6.a – Passageiros de Sterling European, Maersk e Sterling Airlines

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A.2.7.Translift, Icelandair, Balair e Crossair

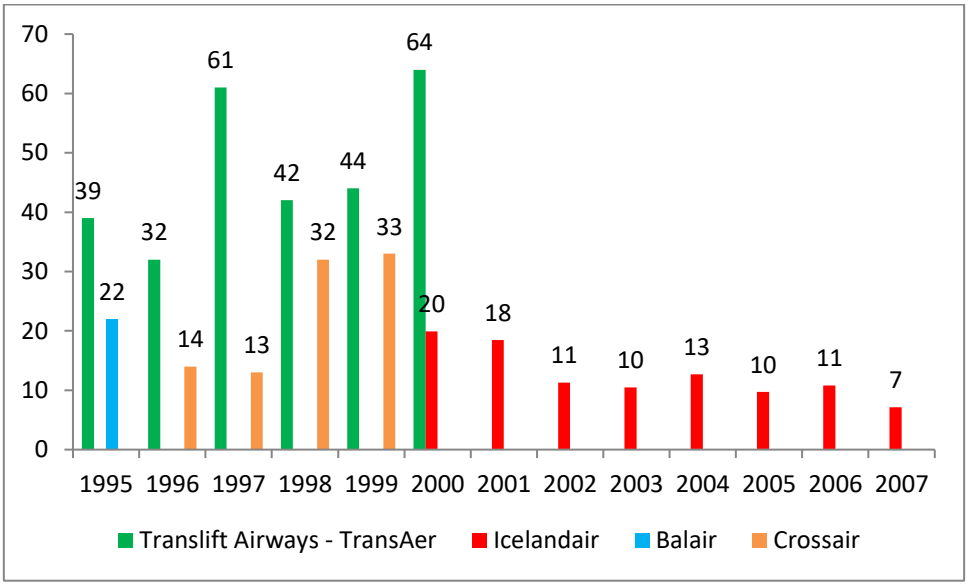
Translift parece ser o primeiro nome da companhia charter irlandesa, que começa a operar em 1992 e abre falência em 2000.

A história da Icelandair é um hino ao empreendedorismo. Na realidade, é a verdadeira pioneira do transporte aéreo low-cost e *no frills*, com a rota Luxemburgo-Reiquiavique-EUA. Em 1969, compra a Air Bahama e opera Luxemburgo-Nassau, com posterior ligação a Miami. Jovens americanos e europeus, de hippies a cientistas ou simplesmente o futuro presidente Clinton podem viajar graças à Loftleidir, hoje Icelandair.

A Balair voa para faro em 1995 e depois cede a operação à Crossair. A Crossair começa a voar em 1970. A partir de 1995 opera voos charter para a Swissair, seu accionista. Quando a Swissair abre falência, a Crossair é ecolhida como 'veículo' para obter os activos da Swissair e é *renamed* Swiss International Air Lines, hoje integrada no Lufthansa Group

Gráfico A.2.7.a – Passageiros de Translift, Icelandair, Balair e Crossair

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em Informação ANA

A.2.8.Outras companhias aéreas

Nordic East Airways é uma companhia sueca que opera a partir de 1991. Em 1996 é *renamed* Nordic European Airways e abre falência em 1998. Voa para Faro em 1995 e 1996.

Air Liberté (later known as Air Lib{Wikipedia French article}) was founded in France July 1987 e abre falência em 2002, depois de um percurso accionista muito animado.

Lauda Air was established in April 1979 by former Formula One world motor racing champion, Niki Lauda, and started operations in 1985, initially operating as a charter and air taxi service. Lauda Air became a wholly owned subsidiary of Austrian Airlines in December 2000,

Dutch Bird Holanda **é** uma companhia charter holandesa, criada em 2000 e que cessa operações em 2004. Voa para Faro entre 2001/2004.

IV.5.Observações sobre o conjunto dos três aeroportos

Com base na informação analisada nos capítulos sobre os aeroportos de Lisboa, Porto o Faro, identificamos dois processos estruturais no desenvolvimento da procura/oferta de deslocações turísticas:

-a formação de três concentrações da procura/oferta nas áreas de influência de cada um dos três aeroportos do Continente,

-a especialização destas áreas de tour urbano e cultural (*city breaks*) em Lisboa e Porto e de deslocações de estadia (*long stays*) em Faro.

Deixamos a indicação e na VI Parte voltamos a este tema.

Não dispomos de meios para analisar a concentração da procura por deslocações turísticas nas aglomerações urbanas da Europa, a Norte e a Leste.

IV.5.1.Concentração da procura/oferta de turismo no Continente

IV.5.1.1.Três grandes concentrações da procura/oferta de turismo

***Companhias nacionais e tráfego internacional 1980/2015**Para os aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, os três gráficos que seguem ilustram os passageiros desembarcados em tráfego internacional e os das companhias aéreas nacionais (sobretudo TAP e SATA, mas não só). No conjunto, ficamos com uma ideia da evolução 1980/2015 de duas realidades:

-a mais conhecida é a de o tráfego internacional ser o driver do crescimento do tráfego de passageiros,

-a menos conhecida, e algo escamoteada em polémicas recentes, é a da importância das companhias estrangeiras no crescimento do tráfego de Porto e Faro.

Mais concretamente,

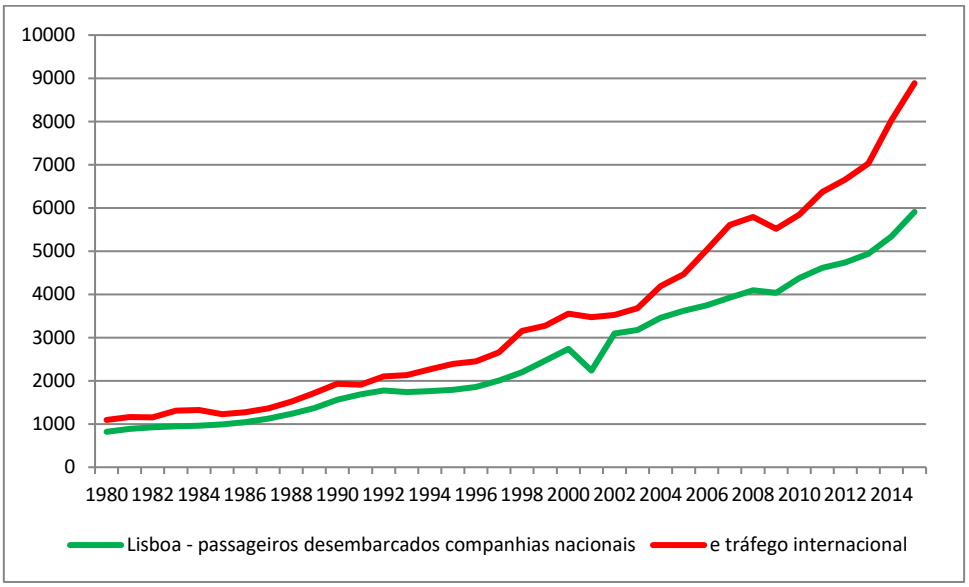
-em Lisboa encontramos uma relação não desequilibrada entre crescimento de tráfego internacional e o de companhias portuguesas.

-no Porto, o crescimento do tráfego a partir de 2003/04 é assegurado por companhias estrangeiras,

-desde o início o crescimento de tráfego em Faro é assegurado por companhias estrangeiras,

Gráfico IV.5.1.a – Lisboa: passageiros desembarcados de companhias nacionais e tráfego internacional

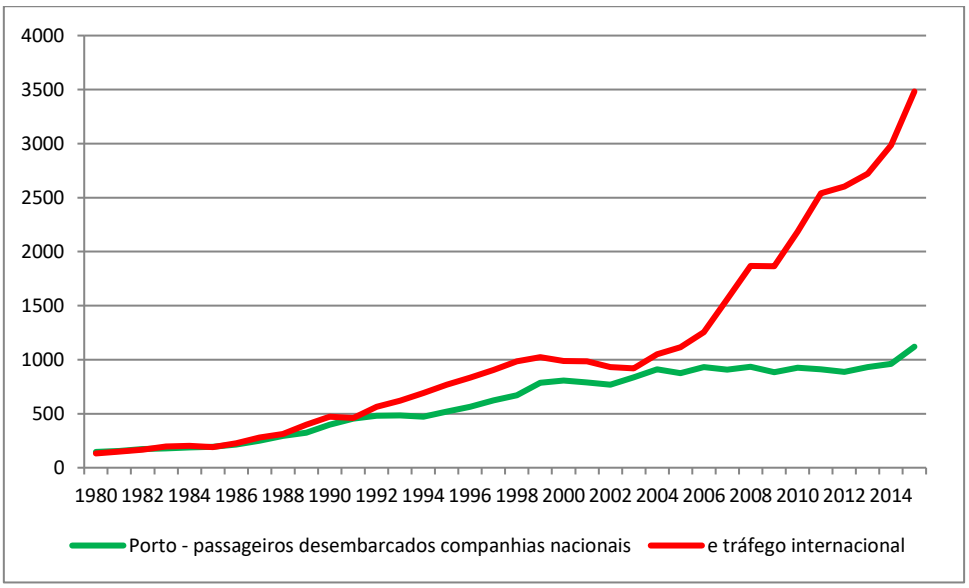
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

Gráfico IV.5.1.b – Porto: passageiros desembarcados de companhias nacionais e tráfego internacional

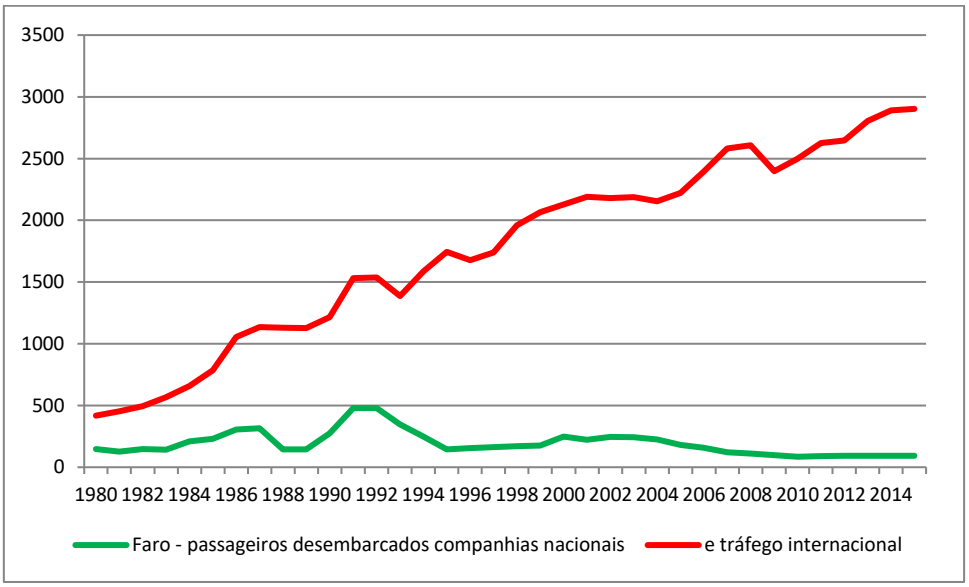
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

Gráfico IV.5.1.c – Faro: passageiros desembarcados de companhias nacionais e tráfego internacional

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

*Crescimento de Lisboa, Porto e Faro entre 2001/2015

Os três gráficos que seguem permitem comparar a evolução do tráfego nos três aeroportos do Continente em quantidade, índice e parte de mercado.

O tráfego de Lisboa domina em quantidade, ainda ultrapassa Faro a crescer em índice e aumenta a parte do total, de 55,7% em 2001 para 58,0% em 2015. Turismo receptor e hub da TAP (um turista de hub gera quatro passageiros) explicam a performance.

O tráfego do Porto é inferior ao de Faro em 2001, mas ultrapassa-o em 2011 e aumenta a diferença em 2015. É ainda campeão na variação em índice [ver também gráfico IV.5.2.c] e aumenta a parte de mercado, de 16,5% em 2011 para 18,6 em 2015.

Em 2016, Faro está a conhecer um 'ano bom' depois de quinze medíocres:

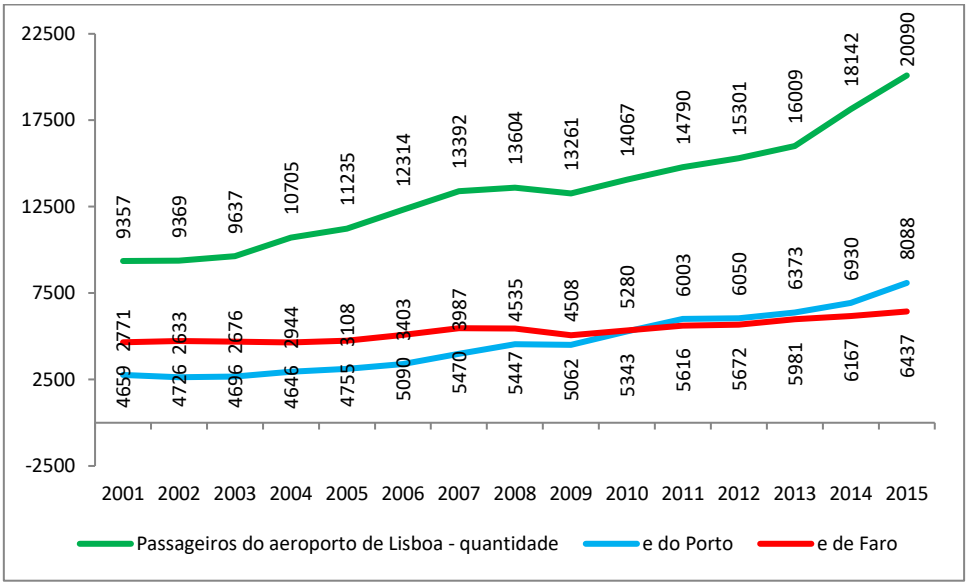
-entre 2001/15, o aeroporto de Faro cresce 38%, os de Lisboa e Porto 115% e 192%, respectivamente,

-entre 2013/15, o aeroporto de Faro cresce 8%, os de Lisboa e Porto 26% e 27%, respectivamente.

Desta evolução resulta Faro ser ultrapassado pelo Porto em quantidade, ter o menor crescimento em índice e a sua parte do total diminuir de 27,8% em 2001 para 23,4% em 2015. Esta é mais uma razão para o Anexo dedicado ao aeroporto de Faro

Gráfico IV.5.1.d – Evolução de cada aeroporto no total 2001/15 quantidade

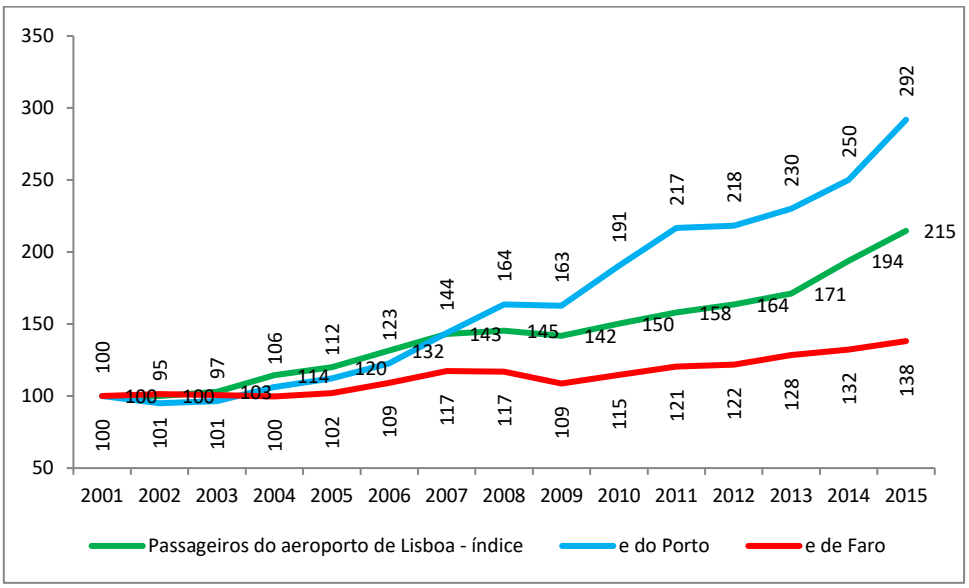
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.5.1.e – Evolução de cada aeroporto no total 2001/15 índice

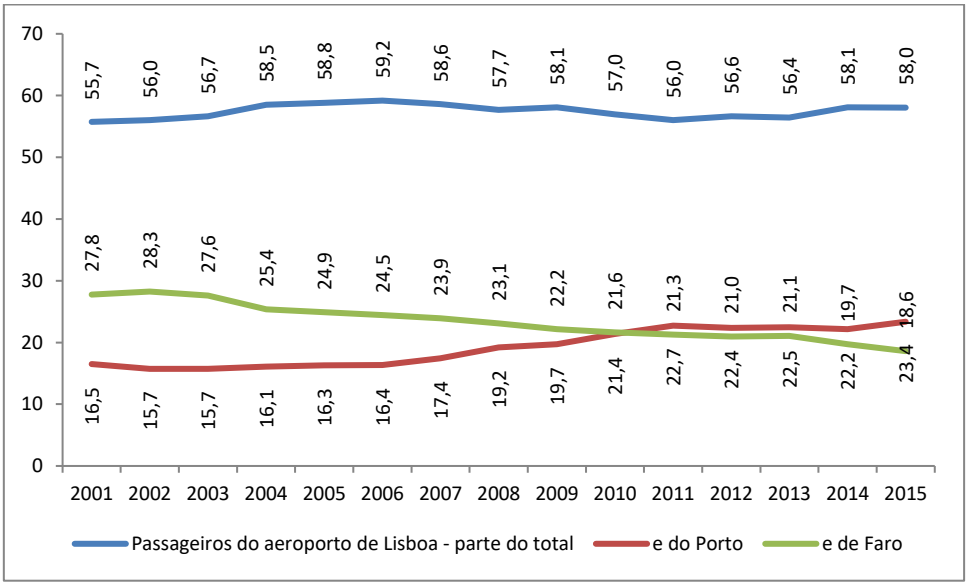
(2001=100)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Gráfico IV.5.1.f – Evolução da parte do total de cada aeroporto

(percentagem)



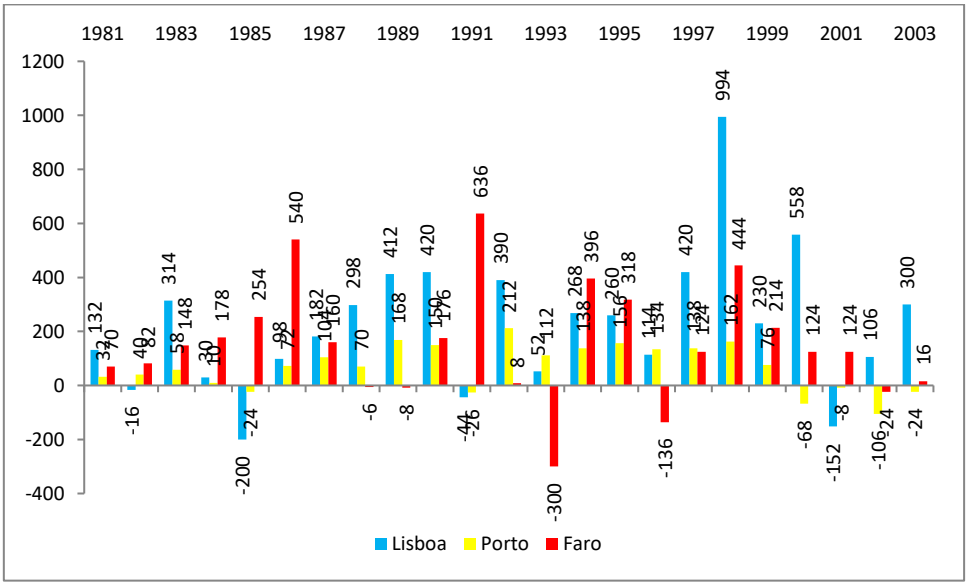
Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

*Detalhe da variação do tráfego internacional por aeroporto

Os dois gráficos seguintes ilustram a variação anual dos passageiros desembarcados em tráfego internacional em cada um dos três aeroportos. São simplesmente informativos e permitem leitura fácil.

Gráfico IV.5.1.g – Lisboa, Porto e Faro: tráfego internacional – variação anual 1980/2003

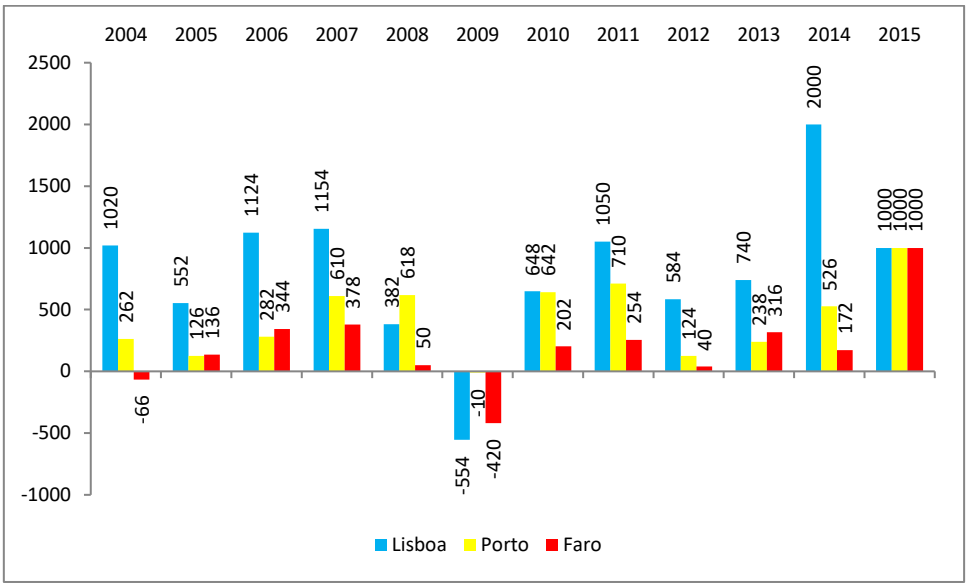
(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

Gráfico IV.5.1.h – Lisboa, Porto e Faro: tráfego internacional – variação anual 2004/2015

(milhares)

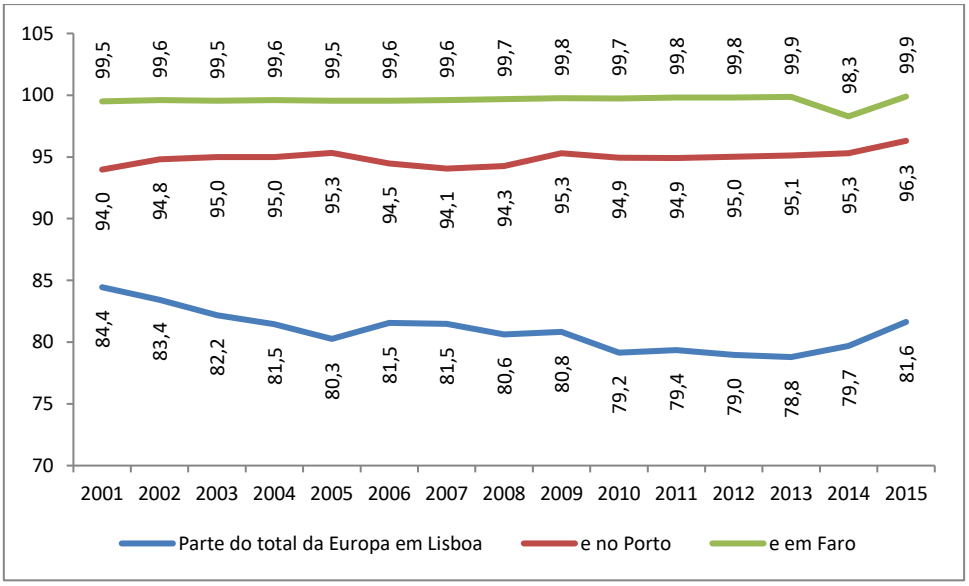


Fonte: Elaboração própria com base em INE – Estatísticas dos Transportes

IV.5.1.2.Concentação por continentes, mercados e companhias

Gráfico IV.5.1.i – Parte da Europa em cada um dos aeroportos

(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

O gráfico IV.5.1.i mostra como o tráfego da Europa é quase exclusivo em Faro (99,9%), importante e crescente no Porto (de 94% para 96,3%) o que

dá a dimensão da recente polémica político-partidária sobre o assunto. Diminui em Lisboa, de 84,4/ para 81,6% com contribuição do hub da TAP.

***Mercados**

Escolhemos os mercados cuja soma de passageiros é imediatamente superior a 80% do total de cada aeroporto. São

-dez em Lisboa: os 'quatro grandes' mais Portugal e Itália, seguidos de Brasil, Suíça, Holanda e Bélgica,

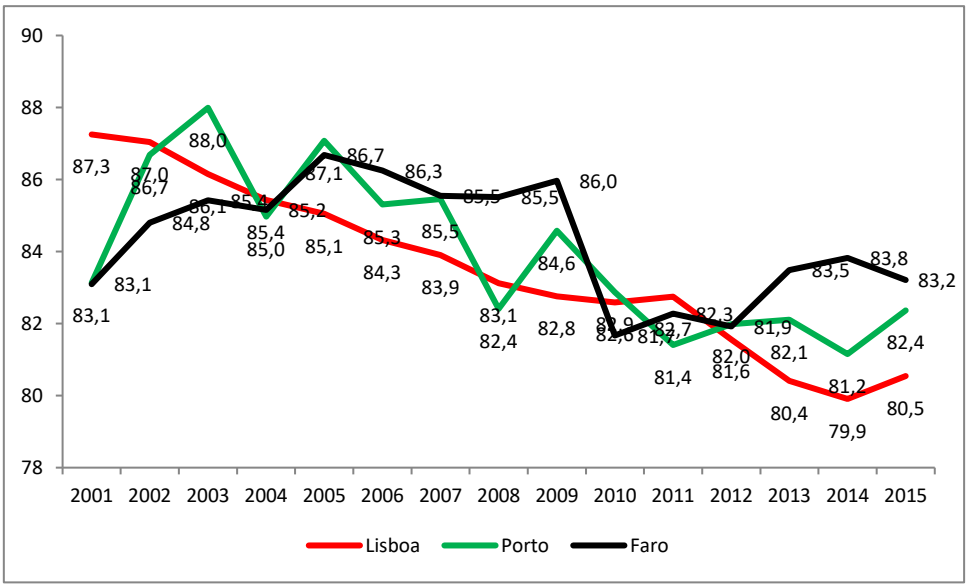
-seis no Porto, são os 'quatro grandes' com dois entremeados, Portugal em segundo e Suíça em quinto, o que remete o Reino Unido para último,

-quatro em Faro: dois dos 'quatro grandes' (Reino Unido, com grande destaque e Alemanha), seguidos de Irlanda e Holanda.

Depois, consideramos a soma do tráfego destes países entre 2001/15 e calculamos a parte do total destas somas em cada um dos aeroportos – e temos o gráfico IV.5.1.j:

Gráfico IV.5.1.j – Parte do total da soma dos mercados TOP10, TOP6 e TOP4 em Lisboa, Porto e Faro

(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

Do gráfico destacamos,

-a queda da soma do TOP10 de Lisboa de 87,3% para 80.5%,

-a relativa estabilidade da soma do TOP6 do Porto, de 83,1% para 83,2%,

-a estabilidade de Faro, de 83,1% para 83,2".

Com alguma diversificação em Lisboa,

-os mercados que representam cerca de 80% da procura são estáveis, com destaque para Faro.

No caso das companhias aéreas (IV.5.1.l), para atingir 80% do tráfego em 2013, são precisas

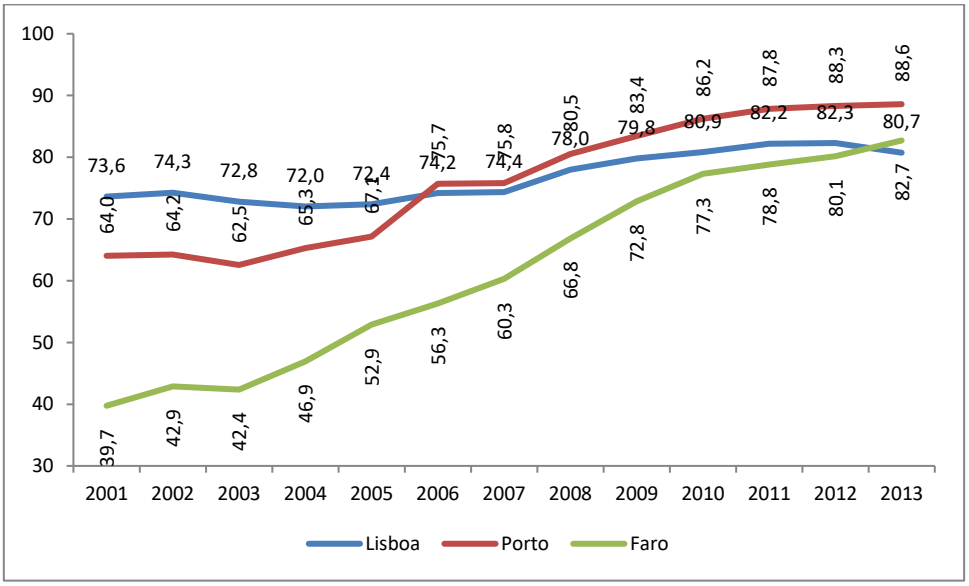
-seis companhias em Lisboa (TAP, easyJet, Lufthansa, SATA, Air France e Iberia), mas em 2015 a Ryanair altera esta composição,

-cinco companhias no Porto (Ryanair, TAP, easyJet, Transavia e Lufthansa), podendo ser só cinco em 2015 pelo crescimento de Ryanair e easyJet,

-sete companhias em Faro (Ryanair, easyJet, Monarch, Transavia, Jet2.com, TUI e AerLingus.

Gráfico IV.5.1.l – Parte do total da soma das companhias TOP6, TOP5 e TOP7 em Lisboa, Porto e Faro

(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em informação ANA

IV.5.2.Especialização das concentrações da procura/oferta turismo

*Diferença entre Faro e Lisboa/Porto e embrião de *benchmarking*

Neste capítulo,

-o objectivo maior é identificar uma diferença entre evolução do tráfego para destinos de tour urbano e de estadia, no caso concreto de Lisboa e Porto.

Para o efeito utilizamos um embrião de benchmarking entre aeroportos de Portugal e Espanha, do qual resulta uma ideia do posicionamento dos três aeroportos do Continente no contexto da Península Ibérica.

Em boa prática, identificaríamos um *benchmark* de aeroportos e faríamos o *benchmarking* de Lisboa e Porto com outras cidades e o de Faro com aeroportos similares. Não dispomos de meios para o fazer, mas podemos dar exemplo embrionário do que pode (deve?) ser feito.

***Aeroportos de Portugal e Espanha – ranking 2015**

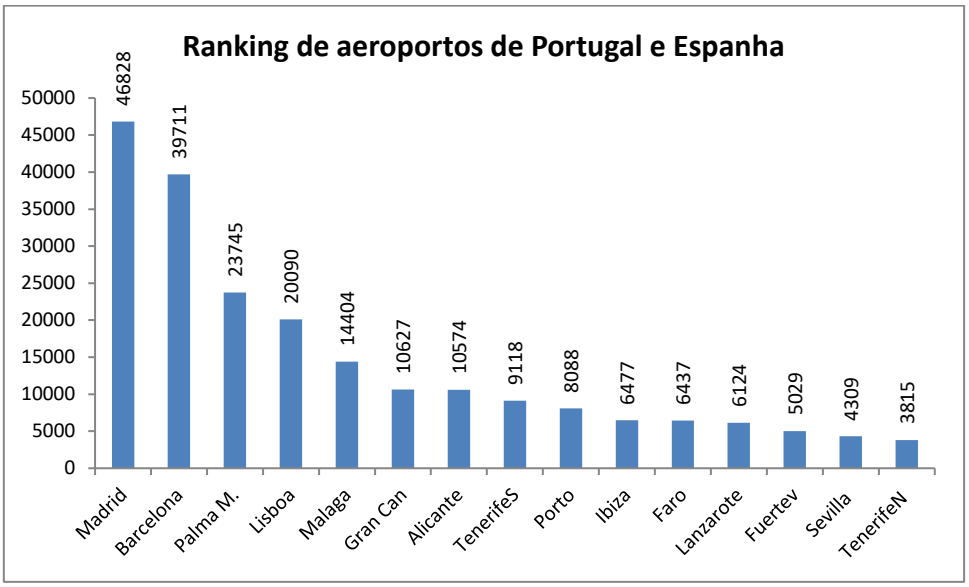
O gráfico IV.5.2.a ilustra o ranking 2015 de aeroportos de Portugal e Espanha. Constatamos que

-o tráfego de Barcelona é o dobro do de Lisboa e o quíntuplo do Porto,

-o tráfego de Madrid é quase duas vezes e meia superior ao de Lisboa,

-o tráfego de Faro se posiciona entre o de Ibiza e Lanzarote, com o de Málaga a ser mais do dobro do de Faro.

Gráfico IV.5.2.a – Aeroportos de Portugal e Espanha – ranking 2015



Fonte: Elaboração própria com base em AENA, Departamento de Estadísticas e informação ANA

***Aeroportos de Portugal e Espanha: ranking crescimento 2001/15**

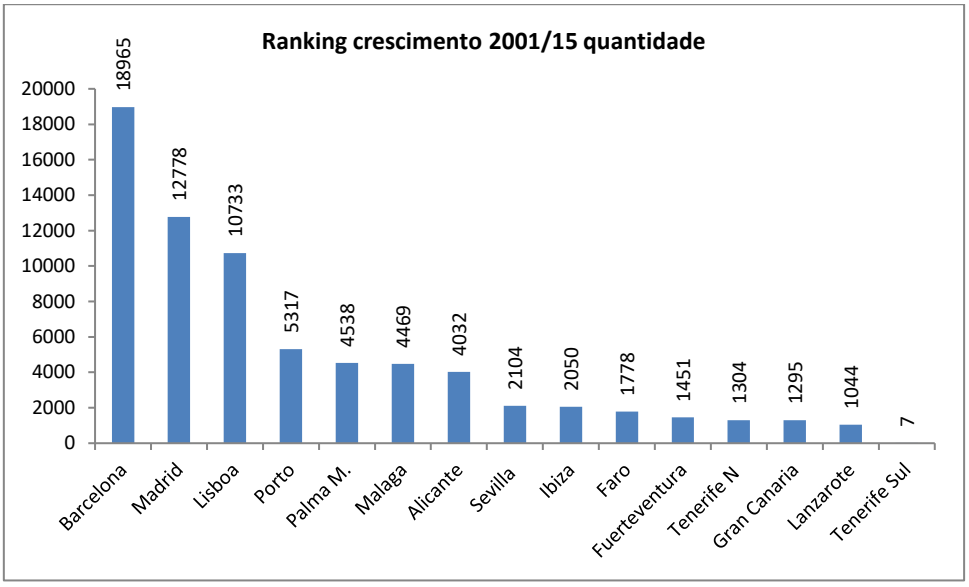
O gráfico IV.5.2.b ilustra o crescimento em quantidade dos aeroportos do *benchmark* entre 2001/2015. A variação em quantidade não é a melhor comparação, mas registamos

-Madrid, Barcelona e Lisboa, cidades entremeadas com Palma Maiorca e Málaga,

-o posicionamento modesto de Faro e o caso extremo de Tenerife Sul.

Gráfico IV.5.2.b – Aeroportos de Portugal e Espanha: ranking crescimento 2001/15 quantidade

(milhares)



Fonte: Elaboração própria com base em AENA, Departamento de Estadísticas e informação ANA

A favor da hipótese de diferenciação entre long stay e short break temos.

-o maior crescimento das quatro primeiras cidades, seguidas de Palma de Maiorca e Málaga,

-o menor crescimento nos aeroportos de áreas turísticas, desde Ibiza a Tenerife Sul.

Contra a hipótese, temos Sevilha, uma cidade entre as áreas turísticas e Palma de Maiorca, uma área turística entre as cidades.

O gráfico IV.5.2.c ilustra o crescimento em percentagem dos aeroportos do *benchmark* entre 2001/2015.

Com base neste gráfico, destacamos:

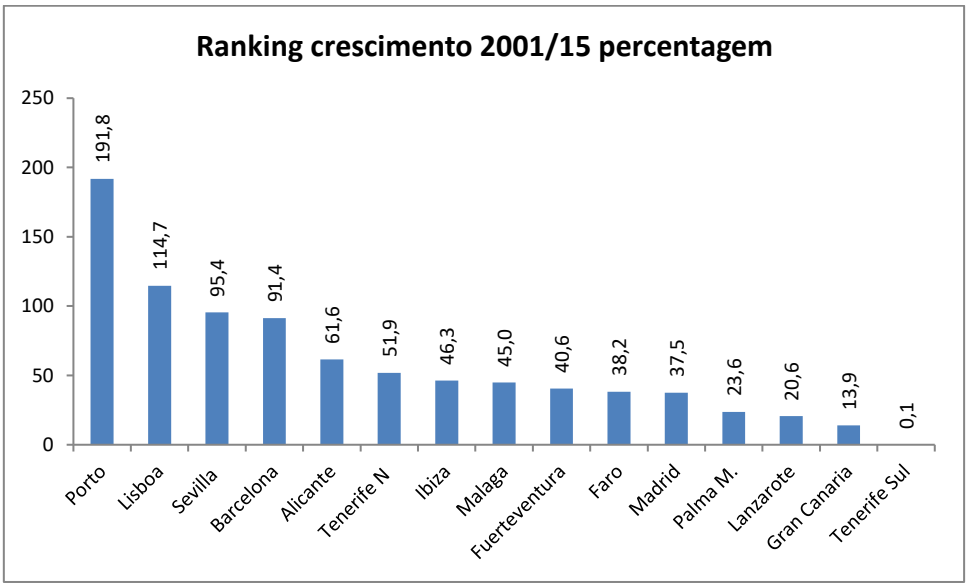
-a liderança destacada dos aeroportos de Porto, Lisboa, Sevilha e Barcelona, temperada pelo modesto posicionamento de Madrid,

-a menor performance de aeroportos de áreas turísticas, de Ibiza a Tenerife Sul.

Apesar da base analítica ser rudimentar, parece estarmos perante um argumento a favor da hipótese de maior crescimento de tráfego nos aeroportos do *city break* em comparação com os das áreas turísticas de *long stays*.

Gráfico IV.5.2.c – Aeroportos de Portugal e Espanha: ranking crescimento 2001/15 percentagem

(percentagem)



Fonte: Elaboração própria com base em AENA, Departamento de Estadísticas e informação ANA

*Factores que podem explicar a diferença de Faro com Lisboa/Porto

i)Diferentes tempos no embaratecimento do transporte aéreo intra-europeu

Entre Faro e Lisboa/Porto temos dois tempos de arranque do crescimento, ligado ao embaratecimento do transporte aéreo intra-europeu:

-a procura/oferta de turismo para as Áreas Turísticas da Bacia do Mediterrâneo arranca a partir da década de 1950 com os operadores de package holiday cujas cadeias de voos charter embaratecem o transporte aéreo da deslocação de estadia – virar das décadas de 1960/70 no Algarve.

-a procura/oferta turismo nas cidades da Europa só atinge escala anos depois da liberalização de 1993 – 2003/04 em Lisboa/Porto.

ii)A base de partida da comparação é diferente

Comparamos crescimentos com diferente base de partida:

-crescimento do turismo nas cidades a partir do momento em que beneficia realmente do embaratecimento do transporte aéreo – exemplo do Porto,

-no virar do milénio, as Áreas Turísticas têm entre vinte a trinta anos de crescimento e conhecem alguma maturidade.

iii)Transformação década 1990 favorece a procura por city breaks

Uma tendência estrutural e uma evolução significativa:

-a transformação década 1990 favorece a procura por *city breaks*, porque o meio urbano permite experiências mais diversificadas, intensas e autênticas do que as da deslocação de estadia em áreas turísticas,

-no Reino Unido e entre 2004/2009, o *package holiday* em avião e para a Europa perde 4,6 milhões de deslocações – esta perda beneficia, em percentagem que desconhecemos, o crescimento de *city breaks*.

iv)Transformação década 1990 tem implicações diferentes na oferta

A transformação dos anos 90

-exige alteração profunda à oferta privada e intervenção pública concebidas para o *package holiday* e instalada na sua (aparente) facilidade,

-não altera tão profundamente o modelo de negócio e intervenção pública da oferta concebidos para dispersão e proactividade da distribuição e são acompanhadas por crescimento significativo da procura.

v)Oferta obsoleta e indústria madura versus inovação em indústria dinâmica

No contexto de um mercado ainda mais concorrencial, há diferença entre

-a industria da hotelaria do Algarve, em maturidade/declínio (hotéis do pré-crise são algo artificiais), com estabelecimentos obsoletos, mesmo em local *prime*, e grupos familiares com muitas dificuldades na mudança de geração,

-a indústria da hotelaria de Lisboa e Porto, em fase de crescimento e inovação, *powered* por procura e posicionamento crescentes.