



Exmo. Senhor
Deputado Hélder Amaral
Presidente da Comissão de Economia,
Inovação e Obras Públicas
Assembleia da República
Palácio de S. Bento
1249-068 Lisboa

S/referência	S/comunicação	N/referência	Data
		S-AdC/2017/629	22/03/2017

Assunto:	Esclarecimento sobre as ligações aéreas com a Madeira
-----------------	--

Em resposta à solicitação da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, no Ofício com a ref. 35/CEIOP, a Autoridade da Concorrência (AdC) envia a seguinte informação relativa à questão colocada sobre as alegações públicas¹ da existência de uma eventual concertação de preços entre os operadores ativos na rota aérea Lisboa-Funchal.

Nota de análise sobre a concorrência da rota Lisboa-Funchal

A AdC elaborou uma nota de análise (anexo 1) para responder de forma célere à referida solicitação – que se junta à presente comunicação. A análise é desenvolvida com base nos dados disponibilizados pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A., assim como informação publicamente disponível.

Desde logo se destaca que a complexidade da estratégia de preços das companhias aéreas, com várias tarifas diferentes para o mesmo voo (atualmente, até seis), torna difícil estabelecer uma comparação de preços.

A comparação de preços é ainda dificultada pela utilização dos preços médios dos voos (disponibilizados pela ANA), uma vez que não se dispõe de dados de preços desagregados pelo tipo de serviço ou tarifário das companhias para a rota em análise.

Sem prejuízo, com base na breve análise da informação que foi possível recolher, não se pode concluir pela existência de uma coordenação de comportamentos por parte das companhias aéreas que operam voos regulares na rota – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (TAP) e EasyJet Airline Company Limited (easyJet). Tal não exclui, contudo, essa possibilidade, nem a possibilidade de intervenção da AdC sempre e na medida em que detete a existência de quaisquer práticas restritivas da concorrência.

Refere-se, desde logo, que os aumentos de preços em períodos de maior procura (*e.g.*, Natal, Passagem de Ano) poderão refletir o equilíbrio entre a oferta, eventualmente escassa, e a procura, excedentária, traduzindo-se em preços mais elevados. É, assim, possível que estes picos de preços sejam o reflexo de as restrições de capacidade, em termos de

¹ Em 16 de fevereiro de 2017, o Presidente do Conselho de Administração da ANA-Aeroportos de Portugal referiu, numa entrevista ao Jornal de Negócios, que poderia existir uma “cartelização” entre a TAP e a easyJet na rota Lisboa-Funchal.

frequências/lugares nos voos Lisboa-Funchal, se tornarem ativas, conferindo poder de mercado às empresas face aos consumidores.

Adicionalmente, existem algumas especificidades na rota que são passíveis de reforçar a capacidade dos operadores de exercer poder de mercado e aumentar o preço. A título de exemplo:

- A necessidade de obtenção de faixas horárias pode constituir uma barreira à entrada e à expansão na rota em causa, se existir escassez de faixas horárias atrativas, uma vez que é essencial ter uma faixa horária para uma companhia aérea aterrar ou descolar nos aeroportos da Madeira e Lisboa. No entanto, a ANA refere que existem suficientes faixas horárias disponíveis.
- O aeroporto da Madeira apresenta dificuldades acrescidas em movimentos de aterragem e descolagem, sendo que a elevada turbulência pode levar a desvios e/ou cancelamentos. Devido às dificuldades técnicas, é necessário uma licença especial de operações para os pilotos, que implica conhecimentos técnicos específicos. Estas dificuldades técnicas e o custo para as companhias aéreas relativo a esta formação, podem constituir barreiras à entrada e à expansão na rota em causa.

Apesar do grau de concentração da rota Lisboa-Funchal ser elevado, tendo a TAP um número de frequências de voos elevado e uma quota de mercado, em termos de passageiros, também elevada, destacam-se alguns aspetos que fragilizam a hipótese de concertação de comportamentos:

- A significativa diferenciação ao nível dos serviços oferecidos pelas duas companhias. Atualmente, a TAP oferece seis tarifas diferentes na rota Lisboa-Funchal, associadas a níveis diferentes de serviço.
- A TAP e a easyJet não têm acordos code-share na rota Lisboa-Funchal nem fazem parte da mesma rede de alianças internacional.
- Os preços médios das duas companhias não apresentam uma variação substancialmente sequencial e semelhante para o período em análise. Apesar de a correlação entre os preços médios das duas companhias ter vindo a aumentar para níveis significativos, tal desenvolvimento pode ser explicado por uma alteração da estratégia de preços de uma ou ambas as companhias.
- A correlação na evolução dos preços dos operadores será, à partida, afetada em grande medida por custos de *inputs* comuns, desde logo, pelo preço dos combustíveis e pela sazonalidade da procura.
- O número de faixas horárias e número de lugares oferecidos pelas companhias aéreas na rota Lisboa-Funchal apresenta alguma variação, tendo sofrido uma redução em 2015, mas tendo recuperado para valores ainda mais elevados em 2016 (face a 2014).

Exposições feitas à AdC

Em relação à prestação de informação sobre a apresentação de alguma queixa junto da AdC relativa a uma eventual cartelização de tarifas dos voos entre o arquipélago da Madeira e Portugal continental, informa-se V. Exa. ter a AdC recebido, em 16 de fevereiro de 2017, uma Exposição subscrita pelo Senhor Alonso Passos, relativa à temática em apreço.

A referida Exposição (com a referência interna EA/2017/52) – que se junta à presente comunicação – sustenta-se no mero reencaminhamento da entrevista referida no requerimento enviado em anexo ao V. Ofício.



O teor da identificada entrevista e, bem assim, da Exposição recebida, foi objeto de análise por parte desta Autoridade, tendo-se concluído o que se expõe *supra*, e se detalha da Nota de Análise em anexo 1.

Assim, perante a ausência de motivos suscetíveis de justificar atualmente uma intervenção sancionatória desta Autoridade sustentada na referida Exposição, sem prejuízo de continuar a seguir de perto os mercados identificados, não excluindo a possibilidade de intervenção sempre e na medida em que detete a existência de quaisquer práticas restritivas da concorrência.

Mais se informa que a AdC recebeu, anteriormente, em 10 de maio de 2006 e 12 de março de 2008, duas Exposições de consumidores (referências internas DA/2006/93 e DA/2008/61, respetivamente), suscitando a questão dos preços praticados, que consideravam elevados, nas ligações entre Portugal continental e a Região Autónoma da Madeira.

As identificadas Exposições mereceram igualmente o tratamento e análise da AdC, à data, tendo sido comunicado aos Exponentes a inexistência de indícios da prática de comportamentos suscetíveis de impedir, falsear ou restringir a concorrência, nos termos previstos na Lei da Concorrência. A propósito destas Exposições, comunicou ainda a AdC aos respetivos Exponentes que, até 24 de abril de 2008, as ligações de transporte aéreo entre Portugal continental e a Região Autónoma da Madeira eram realizadas sob imposição de condições de prestação de serviço público, com natural impacto nos preços praticados.

Entre a exposição datada de 2008 e a recebida em 2017, a AdC não recebeu qualquer exposição sobre este tema.

Com os melhores cumprimentos,

Margarida Matos Rosa
Presidente

A Concorrência na Rota Lisboa-Funchal

Nota de Análise



Março 2017



**AUTORIDADE DA
CONCORRÊNCIA**

Conteúdo

1. Enquadramento.....	3
2. Poder de mercado, unilateral e coletivo	3
3. Evolução da rota Lisboa-Funchal	4
4. Diferenciação de serviços.....	6
5. Sensibilidade dos passageiros às condições de oferta (preço e tempo).....	7
6. Barreiras à entrada e à expansão	7
6.1. <i>Dificuldades técnicas no aeroporto da Madeira</i>	7
6.2. <i>Disponibilização de faixas horárias</i>	8
6.3. <i>Promoções e programas de fidelização</i>	8
6.4. <i>Taxas de aeroporto</i>	9
6.5. <i>Outros fatores passíveis de ter impacto na entrada e/ou expansão</i>	9
7. Alianças.....	10
8. Análise dos preços médios da rota Lisboa-Funchal.....	10
8.1. <i>Análise de entradas e saídas</i>	12
8.2. <i>Conclusão da análise de preços</i>	13
9. Análise do número de lugares oferecidos na rota Lisboa-Funchal	13
Anexo 1 – Evolução da rota Porto-Funchal	16
Anexo 2 - Taxas de aeroporto	19

1. Enquadramento

1. Em 16 de fevereiro de 2017, o Presidente do Conselho de Administração da ANA-Aeroportos de Portugal (ANA) referiu numa entrevista que poderia existir uma “cartelização” entre a TAP e a easyJet na rota Lisboa-Funchal¹.
2. No dia seguinte clarificou que *“Não foi esse o alcance nem a intenção das [suas] palavras que, de forma metafórica e talvez inapropriada, se limitavam a constatar uma situação de mercado em que, existindo uma procura com elasticidade limitada pelas circunstâncias e uma oferta condicionada, conduz na prática a um mercado distorcido pelos próprios mecanismos do funcionamento deste”*².
3. Na sequência destas declarações, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas da Assembleia da República solicitou esclarecimentos por escrito à Autoridade da Concorrência (AdC), a que esta nota técnica pretende dar resposta.
4. Neste documento, i) caracteriza-se a estrutura de mercado na rota Lisboa-Funchal e a sua evolução ao longo do tempo, destacando os momentos de entrada e saída de operadores na rota, ii) desenvolve-se um *benchmarking* com outras rotas relevantes para a comparação, iii) analisam-se fatores que podem constituir barreiras à entrada de novos operadores no transporte aéreo na rota Lisboa-Funchal e, por fim, iv) analisa-se a evolução dos preços médios e número de lugares oferecidos na rota.
5. Para efeitos de *benchmarking*, desenvolve-se uma breve análise da rota Porto-Funchal, operada atualmente pelas mesmas companhias aéreas que efetuam a rota Lisboa-Funchal, a TAP e a easyJet, estando ainda presente uma outra companhia, *low cost*, a Transavia. A rota Porto-Funchal é particularmente pertinente para efeitos de *benchmarking* uma vez que se lhe aplicam as mesmas especificidades associadas ao aeroporto do Funchal (que se abordam no texto).
6. A análise desenvolve-se tendo por base a informação disponibilizada pela ANA, que forneceu dados mensais sobre preços médios, número de passageiros, número de lugares oferecidos e faixas horárias, nas rotas Lisboa-Funchal e Porto-Funchal.

2. Poder de mercado, unilateral e coletivo

7. O poder de mercado caracteriza-se pela capacidade dos operadores, num determinado mercado, para cobrar preços superiores àqueles que estariam associados a uma situação concorrencial.
8. O poder de mercado pode resultar de uma variedade de fatores. No contexto em análise, destaque-se, desde logo, que a eventual escassez de oferta associada a restrições de capacidade, em períodos de maior procura, é suscetível de conferir capacidade aos operadores para aumentar o preço cobrado aos consumidores. É assim espetável que, perante picos de procura (e.g., Natal e a Passagem de Ano), não existindo um ajuste em termos da oferta (e.g., via aumento das frequências oferecidas), os preços aumentem.
9. O poder de mercado é também afetado pela elasticidade da procura, isto é pelo grau de sensibilidade da quantidade procurada perante variações no preço. Note-se que uma reduzida sensibilidade em relação a variações no preço reforça o poder de mercado conjunto dos operadores (conforme estabelecido pelo índice de *Lerner*). Neste sentido, refira-se que a sensibilidade dos passageiros residentes e estudantes em relação a variações no preço será, à partida, mais reduzida.

¹ Vide Jornal de Negócios, 16 de fevereiro de 2017.

² Vide Jornal de Negócios, 17 de fevereiro de 2017.

10. O poder de mercado também pode ser exercido coletivamente pelas empresas. Num contexto concorrencial, as empresas devem determinar autonomamente o seu comportamento no mercado. A fixação conjunta de preços, por empresas concorrentes num mercado relevante, constitui uma prática restritiva da concorrência que é proibida pela Lei da Concorrência e pelo Tratado do Funcionamento da União Europeia. No entanto, o mero paralelismo de comportamento, por si só, não indicia uma prática restritiva da concorrência³.
11. Segundo as Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentrações Horizontais da Autoridade da Concorrência a *“coordenação de comportamentos corresponde a uma conduta de mercado em que um conjunto de empresas elimina as perdas associadas à concorrência entre elas, com vista à obtenção de lucros mais elevados, por via da acomodação mútua das suas estratégias de mercado (...) A coordenação reduz a intensidade concorrencial no mercado, resultando em condições de oferta menos favoráveis para os consumidores, como sejam, preços mais elevados, produtos de menor qualidade ou menor variedade de produtos”*⁴.
12. Também se encontram descritos nas Linhas de Orientação da AdC os fatores que, no âmbito da literatura económica, podem ser enquadrados como facilitadores de coordenação de comportamentos. Entre estes fatores enquadram-se o nível de concentração, homogeneidade do produto e/ou serviço, barreiras à entrada, elasticidade preço da procura, evolução da procura, interação frequente no mercado, simetria de custos, existência de vínculos entre as empresas e a transparência de mercado.
13. A este respeito, o mercado em análise (i.e., a rota Lisboa Funchal)⁵ reúne algumas das características passíveis de aumentar a vulnerabilidade do mercado a comportamentos coordenados (v.g., grau de concentração elevado, barreiras à entrada, contactos multi-mercados entre as empresas), sendo contudo que outras características, como seja a diferenciação dos serviços oferecidos, podem fragilizar as condições para a coordenação.

3. Evolução da rota Lisboa-Funchal

14. A rota Lisboa-Funchal foi operada sob dois enquadramentos económico-jurídicos distintos: até 2008, sujeita à imposição de obrigações modificadas de serviço público para serviços aéreos regulares e, a partir de 2008, em contexto de mercado liberalizado⁶.

³ A jurisprudência do Tribunal de Justiça tem vindo a salientar que “[U]m paralelismo de comportamento não pode ser considerado como fazendo prova de uma concertação, a menos que a concertação constitua a única explicação plausível para esse comportamento. É necessário ter presente que, embora o artigo [101.º] proíba todas as formas de conluio que sejam de molde a falsear a concorrência, não priva os operadores económicos do direito de se adaptarem de maneira inteligente ao comportamento verificado ou previsto dos seus concorrentes.” Vide Acórdão do Tribunal de Justiça (Quinta Secção), de 31.3.1993, nos Procs. Apensos C-89, 104, 116, 117 e 125 a 129/85, A. Ahlström Oy e o. c. Comissão (dito Pasta de Papel II), Colect. 1993, p. I-1307, considerando 71.

⁴ Autoridade da Concorrência (2016), [Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentrações Horizontais da Autoridade da Concorrência](#), pg. 81-82.

⁵ No texto refere-se mercado. Faz-se, contudo, a ressalva de que não se procedeu a um exercício de delimitação de mercado relevante.

⁶ As obrigações de serviço público impostas aos serviços aéreos regulares entre o continente e a Região Autónoma da Madeira (rotas Lisboa-Funchal, Porto-Funchal e Lisboa-Porto Santo), publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, através da Comunicação da Comissão (98/C 267/05), de 26 de agosto, foram anunciadas através de publicação no Jornal Oficial da União Europeia (JOUE) de Informações oriundas dos Estados Membros 2007/C 188/04, de 11 de agosto, tendo cessado a 23 de abril de 2008, com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril. A Portaria n.º 316-A/2008, de 23 de abril, veio fixar o montante de subsídio a atribuir pelo Estado aos beneficiários do regime do subsídio social de mobilidade.

15. A rota em análise é a principal rota operada no aeroporto da Madeira, com uma representatividade no total de movimentos de 2% nos aeroportos nacionais em voos regulares⁷.
16. Até 2004, a rota Lisboa-Funchal foi efetuada em regime de *code-share*⁸ entre a TAP e a SATA Internacional, que asseguravam aproximadamente 80% do tráfego total. Os restantes 20% eram efetuados pela Air Luxor, em regime de voos *charter*. Em 2005, a Portugália Airlines iniciou operações na rota e, em 2007, a Agroar passou a oferecer serviços aéreos regulares de carga e correio.
17. Em 2008, a rota deixou de estar sujeita à imposição de obrigações de serviço público. Nesse mesmo ano, a Portugália Airlines deixou de operar a rota e a easyJet passou a oferecer voos regulares entre Lisboa e o Funchal, a partir do mês de outubro.
18. Em 2010, a TAP, SATA e easyJet operavam a rota com quotas de mercado⁹, aferidas com base no número de passageiros transportados de, respetivamente, 58%, 23% e 19%. Nesse ano, a easyJet apresentou taxas de ocupação mais elevadas, cerca de 82%, face aos 64% da TAP e aos 72% da SATA¹⁰.
19. Em 2011, a SATA cancelou os seus voos na época de inverno, tendo voltado a operar a rota no verão de 2012, ao abrigo de um acordo *code-share* com a TAP e operando ainda voos *charter* na passagem de ano¹¹.
20. Em 2011, a TAP e a Etihad Airways iniciaram um acordo *code-share* que incluiu os serviços da TAP na rota Lisboa-Funchal. Em dezembro de 2012, a TAP iniciou um outro acordo *code-share* com a companhia Emirates, incluindo os serviços da TAP na rota em causa¹².
21. Em novembro de 2015, a Everjets entrou no mercado de voos regulares de passageiros com um voo diário, dois voos à segunda-feira e à sexta-feira. A Everjets passou também a oferecer dois voos na rota Porto-Funchal.
22. Entre janeiro e março de 2016, a easyJet introduziu um novo voo à quarta-feira (às 06h50 de Lisboa e às 09h20 do Funchal). Em maio de 2016, a easyJet também começou a operar na rota Porto-Funchal.
23. Em maio de 2016, a Everjets deixou de operar voos regulares para o Funchal e passou a operar apenas voos *charter* para o Funchal e Porto Santo.
24. Em agosto de 2016, a TAP e a companhia Azul alargaram o acordo *code-share* para incluir voos da TAP operados na rota Lisboa-Funchal. Esta aliança já existia desde dezembro de 2015 em voos internos no Brasil e para voos entre o Brasil e Portugal¹³.

⁷ INAC (2011), "[A evolução do transporte aéreo no aeroporto do Funchal 2000-2010](#)".

⁸ *Code-share* é um acordo de cooperação pelo qual uma companhia aérea transporta passageiros cujos bilhetes tenham sido emitidos por outra companhia.

⁹ No texto refere-se quota de mercado. Faz-se, contudo, a ressalva de que não se procedeu a um exercício de delimitação de mercado relevante, pelo que as quotas apresentadas não se referem a quotas de mercado relevante, no sentido estrito em que é utilizada no âmbito do direito da concorrência.

¹⁰ INAC (2011), "[A evolução do transporte aéreo no aeroporto do Funchal 2000-2010](#)".

¹¹ Informação obtida em www.sata.pt/pt-pt/press-releases/sata-internacional-concentra-opera%C3%A7%C3%A3o-da-madeira-no-ver%C3%A3o em 02/03/2017.

¹² Informação obtida em www.tapportugal.com/PressRelease/en/emirates-and-tap-announce-commercial-cooperation, em 27/02/2017.

¹³ Informação obtida em www.publituris.pt/2016/08/05/243935/, em 27/02/2017.

25. Atualmente, na rota Lisboa-Funchal estão ativas a TAP e a easyJet. A TAP oferece no total 93 frequências semanais¹⁴ (i.e., incluindo frequências no sentido Lisboa-Funchal e no sentido Funchal-Lisboa). A easyJet oferece 33 frequências semanais¹⁵.
26. A Tabela 1 ilustra as quotas de mercado na rota Lisboa-Funchal, calculadas com base no número de passageiros. Conforme ilustra a tabela, a representatividade da TAP na rota é substancialmente superior à da easyjet. O valor do Índice de Herfindal Hirschman (IHH)¹⁶ para a rota, aferido com base nas quotas de mercado de 2016, é de cerca de 5913 – correspondendo a um nível elevado de concentração.

Tabela 1: Número de passageiros e quotas na rota Lisboa-Funchal, 2014-2016

Companhia Aérea	2014		2015		2016	
	Número de Passageiros	Quota	Número de Passageiros	Quota	Número de Passageiros	Quota
TAP	596.739	73,0%	592.663	72,4%	627.695	72,0%
easyJet	221.284	27,0%	224.077	27,4%	235.198	27,0%
Everjets			1.834	0,2%	8.880	1,1%
Total	818.023	100%	818.574	100%	871.773	100%

Fonte: Dados do Grupo ANA.

4. Diferenciação de serviços

27. As companhias aéreas podem ser segmentadas em três categorias:

- Companhias tradicionais**, que oferecem serviços regulares e uma gama diferenciada de serviços tais como serviço executivo com *fast track* e acesso a *lounge* executivo.
- Companhias low-cost**, que oferecem serviços regulares mas não oferecem serviços executivos como acesso a *lounge* executivo. Serviços como bebidas e refeições podem ser servidas mas exigem taxas adicionais.
- Companhias charter**, que não oferecem serviços regulares mas podem levar passageiros de uma outra companhia que fica fora da sua operação normal ou regular.

28. A TAP é classificada como uma companhia tradicional, enquanto a easyJet é classificada como companhia *low-cost*.

29. No entanto, a TAP também oferece uma gama de tarifas mais diferenciada, incluindo tarifas de baixo custo. Atualmente, a TAP tem seis tarifas na rota Lisboa-Funchal: quatro em económica (sendo a “Discount” a mais barata) e duas em executiva (sendo a “Top Executive” a mais cara). As quatro tarifas em económica dão direito à mesma refeição e ao mesmo tipo de assento. Na tarifa “Discount”, o passageiro pode levar apenas uma bagagem de cabine até 8kg, não pode marcar lugar no momento em que compra o bilhete e só pode acumular 10% das milhas no programa Victória. A tarifa “Basic” inclui uma mala de porão e permite acumular 40% das milhas. A tarifa “Classic” inclui os mesmo serviços que a tarifa “Basic” e inclui ainda a reserva do lugar quando se compra o bilhete e permite acumular 70% das

¹⁴ No sentido Lisboa-Funchal, a TAP oferece 7 voos diários à segunda, terça, sexta, sábado e domingo; oferece 6 voos diários à quarta e quinta. No sentido Funchal-Lisboa, a TAP oferece 7 voos diários à segunda e de quinta a sábado; oferece 6 voos diários à terça a quarta e domingo. Fonte: Google Flights. Informação obtida em fevereiro de 2017.

¹⁵ No sentido Lisboa-Funchal, a easyJet oferece 2 voos diários de segunda a quinta e sábado; 3 voos diários à sexta e ao domingo. No sentido Funchal-Lisboa, a easyJet oferece 2 voos diários de segunda a quinta; 3 voos diários à sexta e domingo. Fonte: Google Flights. Informação obtida em fevereiro de 2017.

¹⁶ O IHH é um índice de concentração de mercado que corresponde à soma dos quadrados das quotas individuais de cada operador, e que pode assumir valores entre 0 e 10.000.

milhas. Além destes serviços, na tarifa “Plus” é possível mudar a reserva e acumular 100% das milhas.

30. No que concerne a horários de voos, a TAP oferece um maior número de frequências diárias e, como tal, maior flexibilidade na escolha de horários.
31. Em suma, o serviço oferecido pelas duas empresas concorrentes apresenta um grau de diferenciação significativo.

5. Sensibilidade dos passageiros às condições de oferta (preço e tempo)

32. Os passageiros que viajam com bilhetes flexíveis, em particular os passageiros em classe executiva, serão mais sensíveis ao tempo do que passageiros que viajam com bilhetes restritos. Os passageiros com bilhete restrito serão mais sensíveis ao preço do que à frequência/horário e estarão dispostos a aceitar tempos de viagem mais longos. Como referido *supra*, a TAP oferece um maior número de frequências diárias e será, como tal, expectável que atraia grande parte destes passageiros mais sensíveis ao tempo.
33. Os passageiros que optam por um voo indireto (por exemplo, Funchal-Porto-Lisboa) serão, à partida, menos sensíveis ao tempo e mais sensíveis ao preço da viagem, pelo que um aumento dos preços dos voos indiretos os levaria a considerar a possibilidade de optar por um voo direto.
34. Em determinadas épocas do ano (*e.g.*, época natalícia), os passageiros têm maior sensibilidade ao tempo, o que pode reforçar as condições para exercício de poder de mercado (em particular, quando associada a uma eventual escassez de oferta face à procura).

6. Barreiras à entrada e à expansão

35. Na caracterização das condições de concorrência na rota Lisboa-Funchal, importa avaliar as barreiras à entrada e à expansão, passíveis de afetar a disciplina concorrencial no mercado. Desde logo, a existência de barreiras à entrada e à expansão reforçam o poder de mercado das empresas incumbentes, em particular em períodos de maior procura e escassez de oferta, associada a restrições de capacidade, que com maior probabilidade se tornam ativas em picos de procura (*e.g.*, Natal e época de veraneio).

6.1. Dificuldades técnicas no aeroporto da Madeira

36. O aeroporto da Madeira apresentam dificuldades acrescidas em movimentos de aterragem e descolagem, sendo que a elevada turbulência pode levar a desvios e/ou cancelamentos. Devido às dificuldades técnicas, é necessário uma licença especial de operações para os pilotos, que implica conhecimentos técnicos específicos. Estas especificidades implicam custos para as companhias aéreas e podem colocar entraves à entrada¹⁷.
37. A este respeito, veja-se, por exemplo, a companhia de *low-cost* Ryanair, que tem presença nos Açores mas não opera para o aeroporto da Madeira. Segundo um comunicado do Presidente da Ryanair, o Funchal é um aeroporto difícil de operar. Com efeito, conforme noticiado pelo Público a 21 de março, o CEO da Ryanair terá referido a necessidade de investir na formação dos pilotos como um custo adicional para operação no aeroporto da Madeira.

¹⁷ Estas especificidades podem assumir particular pertinência de contexto de determinados modelos de negócio. Neste sentido, companhias aéreas com políticas de rotatividade na alocação de pilotos poderão incorrer em custos adicionais, uma vez que para operar o aeroporto da Madeira, teriam que assegurar licenças especiais para mais pilotos.

38. A Transavia não se encontra na rota Lisboa-Funchal mas disponibiliza serviços na rota Porto-Funchal desde 2010 (vide Anexo 1 para uma breve evolução da rota Porto-Funchal). Neste sentido, a Transavia não disponibiliza serviços na rota Lisboa-Funchal por outras razões, que não relacionadas com as dificuldades técnicas do aeroporto da Madeira. Contudo, não foi possível, no âmbito da breve análise desenvolvida, apurar as razões da ausência da Transavia na rota Lisboa-Funchal.

6.2. Disponibilização de faixas horárias

39. O acesso a um aeroporto coordenado¹⁸ (que é o caso dos aeroportos da Madeira e Lisboa) só é possível mediante a atribuição de uma faixa horária (“slot”) à transportadora aérea (cfr. o Decreto-Lei n.º 109/2008). Assim sendo, qualquer companhia que pretenda aterrar ou descolar num aeroporto coordenado, deverá obter uma faixa horária atribuída pela Coordenação Nacional de Slots¹⁹.

40. A coordenação é feita pela ANA, Aeroportos de Portugal, S.A²⁰ e a Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) que, enquanto regulador do setor da aviação civil, é o organismo responsável pela supervisão e fiscalização do processo de atribuição de faixas horárias, bem como do cumprimento das respetivas normas de atribuição por parte das transportadoras aéreas, que as utilizam.

41. *“O sistema atual prevê a reatribuição de faixas horárias com precedências historicamente estabelecidas («direitos adquiridos») [ou “grandfather rights”] às transportadoras aéreas titulares. Para encorajar as operações regulares nos aeroportos coordenados, é necessário prever que os direitos adquiridos digam respeito a séries de faixas horárias.”*²¹ As companhias aéreas podem ganhar direitos adquiridos sobre uma série de faixas horárias, desde que operem as faixas horárias conforme alocadas pelo coordenador pelo menos 80% do tempo durante uma temporada IATA²² (regra “use-it-or-lose-it”).

42. Novos operadores também podem receber prioridades na atribuição de faixas horárias. Uma companhia aérea é considerada um novo operador num aeroporto se, aquando da atribuição, (i) detiver menos de cinco faixas horárias no total nesse dia, ou (ii) para uma rota intra-UE com menos de três concorrentes, mantenha menos de cinco faixas horárias para essa rota nesse dia²³.

43. A necessidade de obtenção de faixas horárias pode constituir uma barreira à entrada e à expansão na rota em causa, nomeadamente se existir escassez de faixas horárias atrativas (e.g., que permitiriam à tripulação um período suficiente de repouso), uma vez que é essencial ter uma faixa horária para uma companhia aérea aterrar ou descolar nos aeroportos da Madeira e Lisboa.

6.3. Promoções e programas de fidelização

44. As companhias aéreas induzem estrategicamente a fidelização dos clientes através de programas de fidelização. Estes programas têm como objetivo aumentar a fidelização dos

¹⁸ Um aeroporto é coordenado quando existe um défice significativo e duradouro de capacidade e como tal, para aterrar ou descolar é necessário que as transportadoras aéreas disponham de uma faixa horária.

¹⁹ Esta prestação de serviço de coordenação de faixas horárias é suportada por uma taxa.

²⁰ Cfr. o Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho.

²¹ Cfr. o Regulamento (CE) N.º 793/2004, uma série de faixas horárias significa “pelo menos cinco faixas horárias que tenham sido pedidas para um período de programação regularmente à mesma hora, no mesmo dia da semana, e atribuídas de acordo com o pedido ou, se tal não for possível, num horário aproximado”.

²² International Air Transport Association.

²³ Vide o Regulamento (CE) N.º 793/2004 para maior detalhe sobre a definição de “novo operador”.

clientes, diminuindo a probabilidade de passarem a utilizar outras companhias e a sensibilidade dos clientes em relação ao preço.

45. A TAP lançou recentemente uma campanha especificamente para os voos para a Madeira (i.e., rotas Lisboa-Funchal e Porto-Funchal)²⁴. A campanha destina-se aos membros do programa Victória (programa de fidelização da TAP) que sejam residentes em Portugal Continental e para viagens, em classe económica e permite viajar para a Madeira por 5.000 milhas. Esta campanha não se aplica aos passageiros elegíveis ao subsídio de mobilidade social nem à classe executiva, eventualmente pela menor sensibilidade ao preço deste tipo de passageiro.
46. Esta campanha poderá ter por objetivo reter os clientes mais predispostos a mudar para a easyJet nas rotas Lisboa-Funchal e Porto-Funchal ou para a Transavia na rota Porto-Funchal (i.e., os clientes fidelizados mas marginais), com descontos dirigidos em particular a este tipo de passageiros²⁵. Esta campanha, ainda que se possa traduzir em benefícios para os consumidores, poderia simultaneamente constituir uma barreira estratégica à entrada ou expansão de operadores concorrentes na rota.

6.4. Taxas de aeroporto

47. São ainda cobradas, às companhias aéreas, taxas de aeroportos (*vide* Anexo 2 para informação sobre estas taxas), que variam de acordo com o aeroporto. Algumas taxas, tais como a taxa de assistência a passageiros de mobilidade reduzida, são iguais para todos os aeroportos da rede ANA.
48. As taxas do aeroporto de Lisboa tendem a ser superiores às dos restantes aeroportos da rede ANA (e em particular dos aeroportos do Porto e da Madeira). Em alguns casos, as taxas do aeroporto da Madeira são superiores às taxas do aeroporto do Porto. Por exemplo, o valor mínimo da taxa por aterragem no aeroporto de Lisboa é de 191.08€, no aeroporto do Porto é de 99.77€ e no aeroporto da Madeira é de de 177.7€²⁶.

6.5. Outros fatores passíveis de ter impacto na entrada e/ou expansão

49. A existência do subsídio de mobilidade social, concebido na prossecução de objetivos de política pública, e que permite a subsidiação de viagens para residentes, equiparados e estudantes entre Lisboa e o Funchal, é passível de ter implicações nos incentivos à entrada de novas companhias e/ou expansão das atuais companhias.
50. Por exemplo, o subsídio de mobilidade social não inclui produtos ou serviços de natureza opcional, tal como a bagagem de porão. A existência de políticas de *pricing* distintas das companhias aéreas relativamente à cobrança da bagagem de porão, poderá ter implicações no posicionamento relativo dos custos suportados pelos passageiros, e conseqüentemente, ser passível de ter impacto nas decisões de entrada e/ou expansão de companhias.

²⁴ Informação obtida em www.tapportugal.com/PressRelease/pt/programa-victoria-oferece-vagens-a-madeira-por-5-mil-milhas em 24/02/2017.

²⁵ Notamos ainda que recentemente (20 de fevereiro de 2017) a TAP anunciou que irá incluir a Madeira como um destino no programa "Stopover". Este programa foi lançado no verão de 2016 com o objetivo de incentivar os passageiros de longo curso que viajam pela TAP, com trânsito em Lisboa ou Porto, a passarem por estas cidades, sem custos adicionais às suas tarifas. Este programa está associado a uma rede de parceiros que proporcionam descontos em hotéis, restaurantes e passeios. Fonte: Informação obtida em www.tapportugal.com/PressRelease/pt/faro-acores-e-madeira-sao-os-novos-destinos-do-stopover-em-portugal em 27/02/2017.

²⁶ Vide Anexo 2 e [Guia de Taxas Reguladas 2016, Grupo ANA](#).

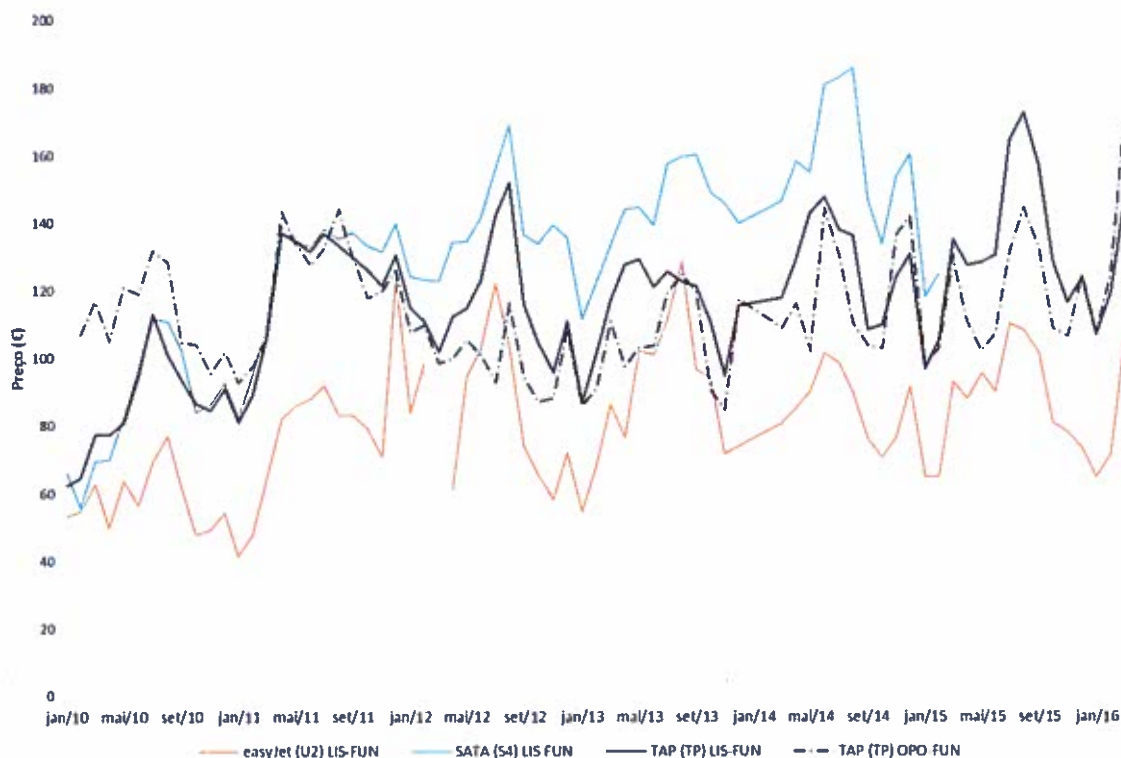
7. Alianças

51. Como referido *supra*, a TAP tem pelo menos três acordos *code-share* com a Emirates, a Etihad Airways e a companhia Azul que incluem a rota Lisboa-Funchal, para além do acordo histórico com a SATA. A TAP também faz parte da Star Alliance Network.
52. Notamos contudo que a easyJet não faz parte das mesmas alianças que a TAP nem aparenta ter acordos *code-share* na rota em análise.

8. Análise dos preços médios da rota Lisboa-Funchal

53. No que segue, procede-se a uma análise de comparação do nível de preços médios entre as companhias aéreas que operam na rota Lisboa-Funchal. Analisamos ainda o impacto nos preços médios da entrada da EasyJet na rota em análise, bem como a entrada da EasyJet na rota Porto-Funchal.
54. Desde logo se destaca que a complexidade da estratégia de preço das companhias aéreas limitam substancialmente a comparabilidade dos preços. Ademais, como *supra* se referiu, o mero paralelismo de preços não constitui, por si, uma prática concertada. Adicionalmente, no âmbito desta análise preliminar, a AdC apenas acedeu a informação relativa a preços médios, que não têm em conta os diferentes serviços oferecidos pela TAP e pela EasyJet, nem permitem desenvolver uma análise de comparação aprofundada dos preços entre a TAP e a EasyJet.
55. A Figura 1 e a Tabela 2 mostram a evolução dos preços médios na rota Lisboa-Funchal. A Figura 1 mostra ainda os preços médios da TAP praticados na rota Porto-Funchal.
56. A Figura 1 mostra que, na rota Lisboa-Funchal, os preços médios da TAP e da SATA tendem a ser superiores aos da EasyJet. A este respeito, refira-se a diferenciação de serviços entre a EasyJet e a TAP, já *supra* referida. A SATA diminuiu significativamente o número de voos desde 2010 a 2013, e não oferecendo já nenhuns voos regulares em 2014.

Figura 1: Evolução dos preços médios da rota Lisboa-Funchal, 01/2010-03/2016



Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI).

Tabela 2: Preços médios anuais da rota Lisboa-Funchal, 2010-2015

Preços médios anuais	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TAP (TP)	86	122	117	114	123	132
SATA (S4)	86	126	138	142		
easyJet (U2)	58	78	85	89	82	87
Preço relativo TP/U2	1.5	1.5	1.4	1.3	1.5	1.5
Variação % do desvio da companhia com o preço médio máximo em relação à média (não ponderada)	12%	16%	22%	24%		

Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI).

57. Nota-se que a partir de 2011, os preços médios da TAP na rota Porto-Funchal são, em média, inferiores aos preços da TAP na rota Lisboa-Funchal. A este respeito, é relevante referir que as taxas no aeroporto de Lisboa parecem ser, em geral, mais elevadas. Por outro lado, a distância Porto-Funchal e a duração dos voos nesta rota são ligeiramente superiores às da rota Lisboa-Funchal²⁷. Do gráfico, é ainda possível verificar que a evolução dos preços médios da TAP nas duas rotas é similar.
58. A correlação na evolução dos preços dos operadores será, à partida, afetada em grande medida por custos de *inputs* comuns, desde logo o preço dos combustíveis, e pela sazonalidade da procura.
59. A Tabela 3 apresenta as correlações²⁸ dos preços médios anuais entre as três companhias aéreas com voos regulares na rota Lisboa-Funchal durante o período 2010-2015. As correlações entre os preços médios da TAP e da SATA são significativamente elevadas, sendo relativamente mais baixas entre a TAP e a easyJet para o período 2010-2013 mas aumentando para valores muito próximos de 1 em 2014 e 2015.

Tabela 3: Correlação dos preços médios anuais da rota Lisboa-Funchal, 2010-2015

Correlação	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TAP-SATA	0,95	0,98	0,83	0,67		
TAP-easyJet	0,56	0,82	0,78	0,73	0,96	0,94
SATA-easyJet	0,59	0,85	0,46	0,79		

Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI).

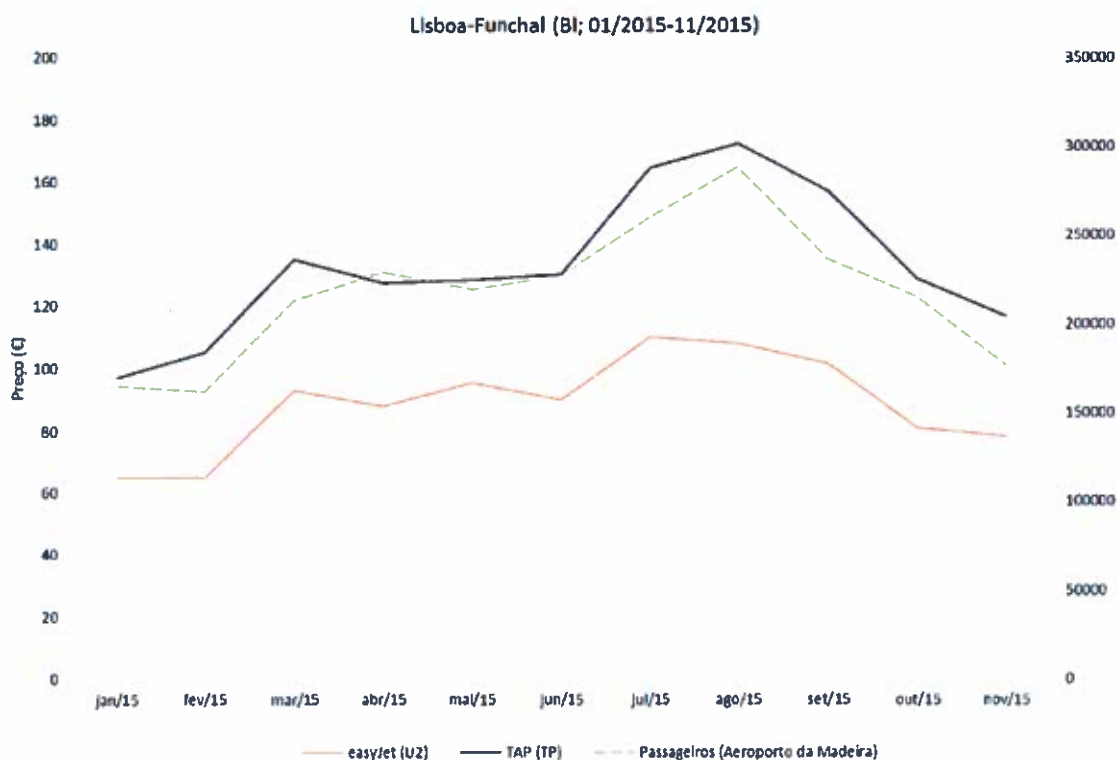
60. A análise da evolução dos preços médios sugere o efeito da sazonalidade da procura nas estratégias de preço dos operadores. A Figura 2 mostra que os preços médios das duas companhias durante os meses de janeiro a novembro de 2015 seguem a evolução do número de passageiros durante o mesmo período. A sazonalidade não explica, contudo, a alteração nas correlações dos preços médios entre a TAP e a easyJet antes e após 2014. A

²⁷ A distância entre Porto e Funchal é cerca de 1244 km e a duração de um voo é cerca de 1h55, enquanto a distância entre Lisboa e Funchal é cerca de 973 km e a duração de um voo é cerca de 1h45. Fonte: Google Flights. Informação obtida em março de 2017.

²⁸ O coeficiente de correlação entre duas variáveis mede a extensão em que alterações numa variável se relacionam com as alterações na outra variável. O coeficiente de correlação pode assumir valores entre -1 e 1, sendo que, quanto mais elevado for o coeficiente, em valor absoluto, mais relacionadas são as alterações das variáveis. Um coeficiente de correlação de zero indica que as alterações nas duas variáveis não estão relacionadas. Um valor positivo do coeficiente de correlação indica que as variáveis se movem no mesmo sentido e um valor negativo indica que as variáveis se movem em sentido oposto. Fonte: Autoridade da Concorrência (2016), [Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentrações Horizontais da Autoridade da Concorrência](#).

alteração das correlações poderá, eventualmente, ser explicada por uma alteração na estratégia de preço das companhias aéreas. Contudo, não é possível verificar tal hipótese, uma vez que não se dispõe de dados de preços desagregados pelo tipo de serviço ou tarifário das companhias para a rota em análise.

Figura 2: Evolução dos preços médios e número de passageiros



Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI); Número de passageiros: Baseado em dados mensais disponíveis em ANAC (2015) [Monitorização Mensal do Tráfego nas Infraestruturas Aeroportuárias Nacionais – Coletânea de Newsletters Nov. 2014 – Nov. 2015](#).

8.1. Análise de entradas e saídas

61. Em novembro de 2015, a Everjets entrou no mercado de voos regulares de passageiros com um voo diário na rota Lisboa-Funchal e suspendeu totalmente os voos regulares em Maio de 2016. Esta companhia pretendia oferecer tarifas com um nível de serviço próximo do nível das companhias tradicionais²⁹. Contudo, logo no início da sua atividade verificou-se uma taxa de ocupação de passageiros muito reduzida. Em resultado, a companhia optou por uma reconversão no início da atividade de certos voos de passageiros em voos de cargas³⁰ (vide Figura 3).
62. A presença da companhia Everjets não parece ter tido um impacto significativo nos preços médios da TAP e da easyJet (vide Tabela 4). O preço médio da easyJet entre outubro e dezembro de 2015 é ligeiramente mais baixo do que nos meses análogos de 2014, contudo tal descida não se verifica no caso da TAP e para os preços médios entre janeiro e março.
63. Como referido *supra*, entre janeiro e março de 2016, a easyJet introduziu um novo voo por semana, contudo, tal não se traduziu numa alteração significativa dos preços médios

²⁹ Informação obtida em www.rtp.pt/noticias/economia/everjets-estrea-operacao-comercial-com-base-no-funchal-e-voos-para-lisboa-e-porto_n873889 em 01/03/2017.

³⁰ Informação obtida em www.dnoticias.pt/hemeroteca/551153-everjets-com-alguns-voos-reconvertidos-mas-nao-cancelados-GKDN551153 em 01/03/2017.

durante o período em que a Everjets esteve presente na rota comparativamente com os mesmos meses de 2014/2015.

Tabela 4: Comparação dos preços médios antes e durante a presença da companhia Everjets na rota Lisboa-Funchal

Preços médios						Presença da Everjets	
	out/2014-dez/2014	jan/2015-mar/2015	abr/2015-jun/2015	jul/2015-set/2015	out/2015-dez/2015	jan/2016-mar/2016	
TAP (TP)	121	112	129	165	123	124	
easyJet (U2)	80	74	91	107	77	80	

Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI).

64. A entrada da Everjets também não teve um impacto significativo nos preços médios das restantes companhias na rota Porto-Funchal (*vide* Anexo 1 para uma breve evolução dos preços médios na rota Porto-Funchal). Verifica-se, contudo, uma diminuição dos preços médios da Transavia³¹ que poderá estar relacionada com a antecipação da entrada da easyJet.
65. Note-se ainda que a entrada da easyJet na rota Porto-Funchal, em maio de 2016, coincide com uma diminuição mais significativa dos preços médios da Transavia, companhia *low cost* que opera na rota Porto-Funchal. A entrada da easyJet coincidiu ainda com uma diminuição da quota e do número das faixas horárias da TAP na rota Porto-Funchal (*vide* Anexo 1)

8.2. Conclusão da análise de preços

66. A análise sugere que os preços das companhias na rota, e a correlação das suas evoluções, será, como expectável, influenciada por choques comuns, desde logo em termos de custos e sazonalidade da procura. Adicionalmente, as extrapolações que se podem retirar são limitadas pelo facto de apenas se dispor de preços médios³², sendo que a comparabilidade de preços na rota é limitada, atenta a complexidade das estratégias de preços dos operadores de transporte aéreo e a diferenciação dos serviços prestados pelas companhias que operam a rota em causa.
67. Ainda assim, refira-se que, da breve análise dos preços médios que nos foram disponibilizados, não se pode concluir pela existência de indícios sugestivos de uma coordenação de comportamentos por parte das companhias aéreas TAP e easyJet na oferta de voos regulares na rota Lisboa-Funchal.

9. Análise do número de lugares oferecidos na rota Lisboa-Funchal

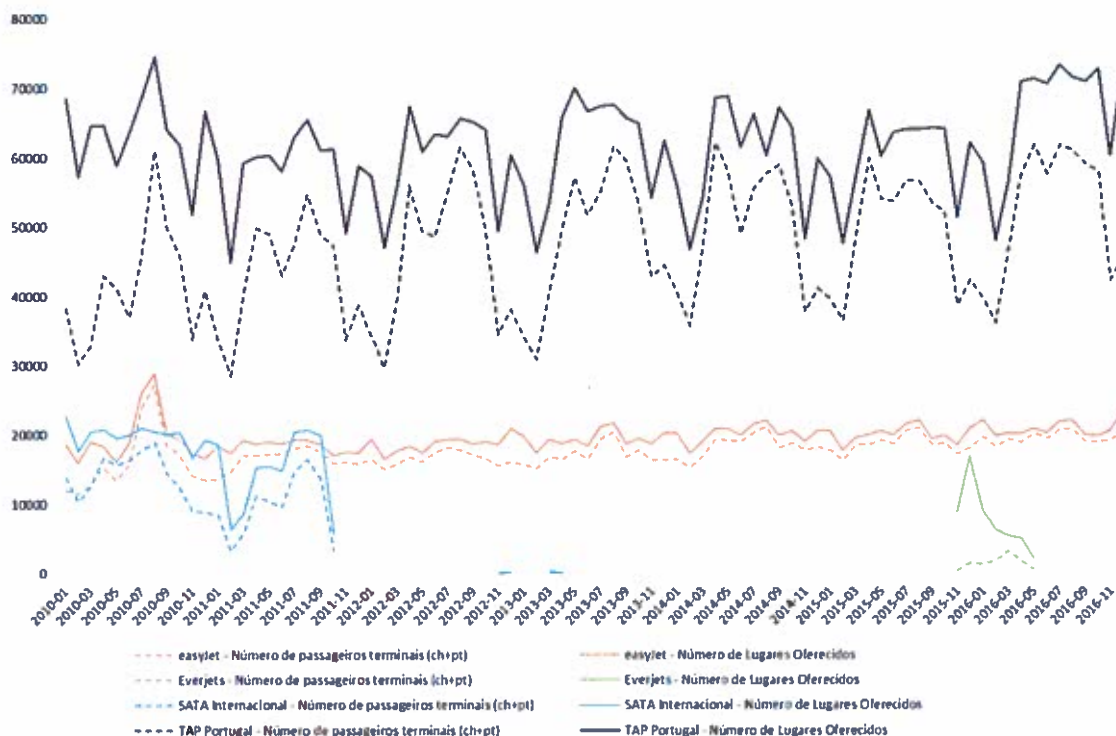
68. As companhias aéreas podem ainda concertar no número de lugares oferecidos. Em termos concetuais, as companhias podem combinar em diminuir ou manter constante o número de lugares oferecidos de forma a evitar uma guerra de preços. Como tal, analisamos a evolução do número de lugares oferecidos. Analisamos ainda a evolução das faixas horárias que são estritamente necessárias para aterrar ou descolar no aeroporto da Madeira.
69. A Figura 3 ilustra a evolução dos lugares oferecidos e dos passageiros na rota Lisboa-Funchal e a Tabela 5 mostra o número de lugares oferecidos por cada companhia, bem como as taxas

³¹ Com base nos preços médios do Grupo ANA, os preços médios da Transavia diminuíram cerca de 12% comparando os preços médios de abril a junho entre 2015 e 2016 e diminuíram cerca de 15% comparando os preços médios de julho a setembro entre 2015 e 2016.

³² A existir uma coordenação de preços entre a TAP e a easyJet, esta não necessita de ser em todos os serviços oferecidos pelas companhias.

de variação homólogas. A Figura 3 e a Tabela 5 mostram que o número de lugares oferecidos na rota apresenta alguma variação no período em análise.

Figura 3: Evolução dos lugares oferecidos e passageiros da rota Lisboa-Funchal



70. Verifica-se ainda que o número de lugares oferecidos pela easyJet e pela TAP sofreu uma redução em 2015. Esta redução poderá ser explicada pela breve presença de uma terceira companhia aérea nos voos regulares (*i.e.*, a Everjets entrou na rota em novembro de 2015 e cessou voos regulares em março de 2016). Contudo, em 2016, tanto a TAP como a easyJet aumentaram o número de lugares oferecidos.

71. A Figura 3 mostra ainda que o diferencial entre o número de lugares oferecidos e o número de passageiros é menor para a TAP do que para a easyJet, o que implica que a easyJet tem um *load factor*³³ mais elevado para a rota em análise.

Tabela 5: Número de lugares oferecidos por companhia aérea, 2008-2016

Companhia Aérea	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
easyJet	39.624	220.208	235.945	221.011	224.611	233.292	242.287	241.018	251.286
Everjets								25.380	27.900
SATA	251.163	250.278	239.193	145.907	495	495			
TAP	868.721	808.949	765.446	701.218	719.713	740.540	722.159	722.586	798.464
Total	1.159.508	1.279.435	1.240.584	1.068.136	944.819	974.327	964.446	988.984	1.077.650
Taxa homóloga									
easyJet		456%	7%	-6%	2%	4%	4%	-1%	4%
Everjets									10%
SATA		0%	-4%	-39%	-100%	0%			
TAP		-7%	-5%	-8%	3%	3%	-2%	0%	11%

Fonte: Dados do Grupo ANA.

³³ O *passenger load factor* é o valor percentual que indica o número de lugares ocupados numa aeronave. Um *load factor* alto significa que a companhia tem aeronaves com um elevado número de lugares ocupados por passageiros, permitindo minimizar os custos fixos de cada voo.

72. A Tabela 6 mostra o número de faixas horárias na rota Lisboa-Funchal (inclui voos com escala). Desde 2011 o número de faixas horárias da easyJet tem vindo a aumentar. O número de faixas horárias da TAP diminui em 2015 com a entrada da Everjets, tendo recuperado e ainda aumentado em 2016.

Tabela 6: Número de faixas horárias (slots coordenados) na rota Lisboa-Funchal

Companhia Aérea	03/2010- 03/2011	03/2011- 03/2012	03/2012- 03/2013	03/2013- 03/2014	03/2014- 03/2015	03/2015- 03/2016	03/2016- 03/2017
TAP	5.252	4.981	5.160	5.173	5.054	4.863	5.592
SATA	1.281	675	8	12	4	0	6
easyJet	1.534	1.402	1.482	1.500	1.552	1.556	1.605
Everjets	0	0	0	0	0	257	45
Swiftar	458	80	0	0	38	0	0
AGROAR	0	336	49	0	0	0	0
West Atlantic AB	0	2	516	264	0	0	0
Outras	52	109	59	44	314	15	17
Total	8.577	7.585	7.274	6.993	6.962	6.691	7.265

Fonte: Dados do Grupo ANA.

Nota 1: West Atlantic AB opera voos de carga.

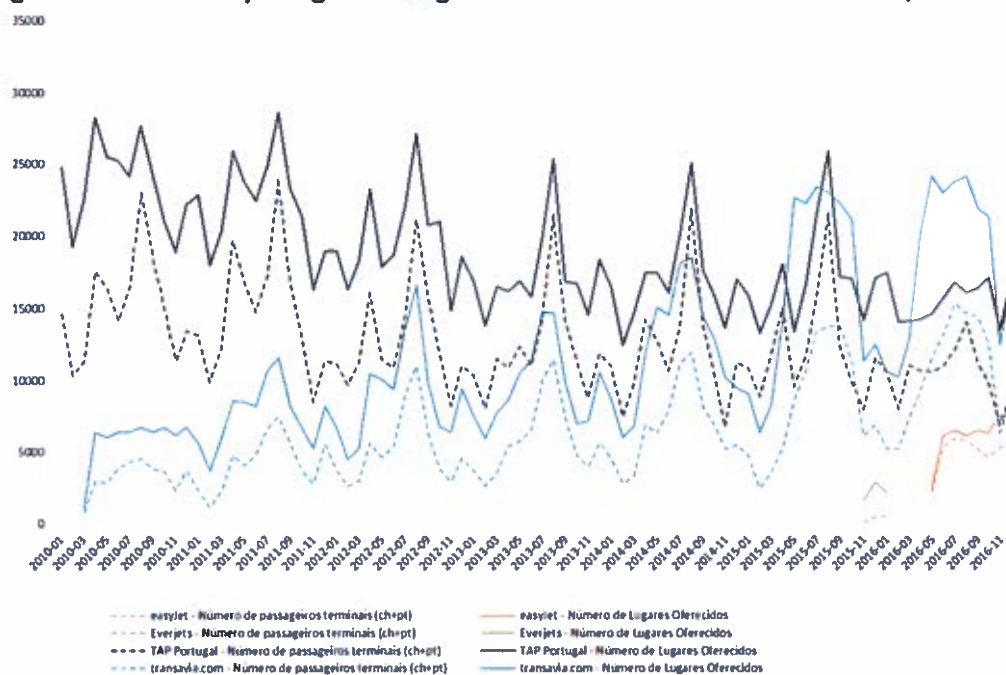
Nota 2: As faixas horárias são dadas duas vezes ao ano, referentes ao verão (março-outubro) e inverno (outubro-março).

73. Com base na breve análise da evolução do número de lugares oferecidos e do número das faixas horárias, não podemos concluir que exista uma coordenação destes fatores entre as companhias TAP e easyJet na rota Lisboa-Funchal.

Anexo 1 – Evolução da rota Porto-Funchal

1. Tal como a rota Lisboa-Funchal, a rota Porto-Funchal esteve, até 2008, sujeita à imposição de obrigações modificadas de serviço público para serviços aéreos regulares e a partir de 2008 em contexto de mercado liberalizado.
2. Em março de 2010, a Transavia começou a operar na rota Porto-Funchal, oferecendo 8 frequências semanais. Com a entrada da Transavia, o tráfego total nesta rota aumentou aproximadamente 7%.³⁴
3. Em novembro de 2015, a Everjets começou a operar voos regulares na rota Porto-Funchal (e Lisboa-Funchal). Contudo, em Maio de 2016 a Everjets deixou de operar voos regulares para o Funchal e passou a operar apenas operações *charter* para o Funchal e Porto Santo.
4. Em maio de 2016, a easyJet começou a operar voos regulares na rota Porto-Funchal 8 frequências semanais.
5. A Figura 4 mostra a evolução do número de passageiros e lugares oferecidos das companhias aéreas com voos regulares na rota Porto-Funchal durante o período 2010 a 2016.

Figura 4: Número de passageiros e lugares oferecidos na rota Porto-Funchal, 2010-2016



6. Atualmente, encontram-se ativas na rota Porto-Funchal as empresas TAP, easyJet e Transavia. A TAP oferece 28 frequências semanais³⁵ (tendo em conta as frequências nos dois sentidos), a Transavia oferece 28 frequências semanais³⁶ e a easyJet oferece 8 frequências semanais³⁷.

³⁴ INAC (2011), “[A evolução do transporte aéreo no aeroporto do Funchal 2000-2010](#)”.

³⁵ A TAP oferece 2 voos diários em cada sentido (Porto-Funchal e Funchal-Porto). Fonte: Google Flights. Informação obtida em fevereiro de 2017.

³⁶ A Transavia oferece 2 voos diários em cada sentido (Porto-Funchal e Funchal-Porto). Fonte: Google Flights. Informação obtida em fevereiro de 2017.

³⁷ A Easyjet oferece 1 voo diário à terça, quinta, sexta e domingo em cada sentido (Porto-Funchal e Funchal-Porto). Fonte: Google Flights. Informação obtida em fevereiro de 2017.

Tabela 7: Número de passageiros e quotas na rota Porto-Funchal, 2014-2016

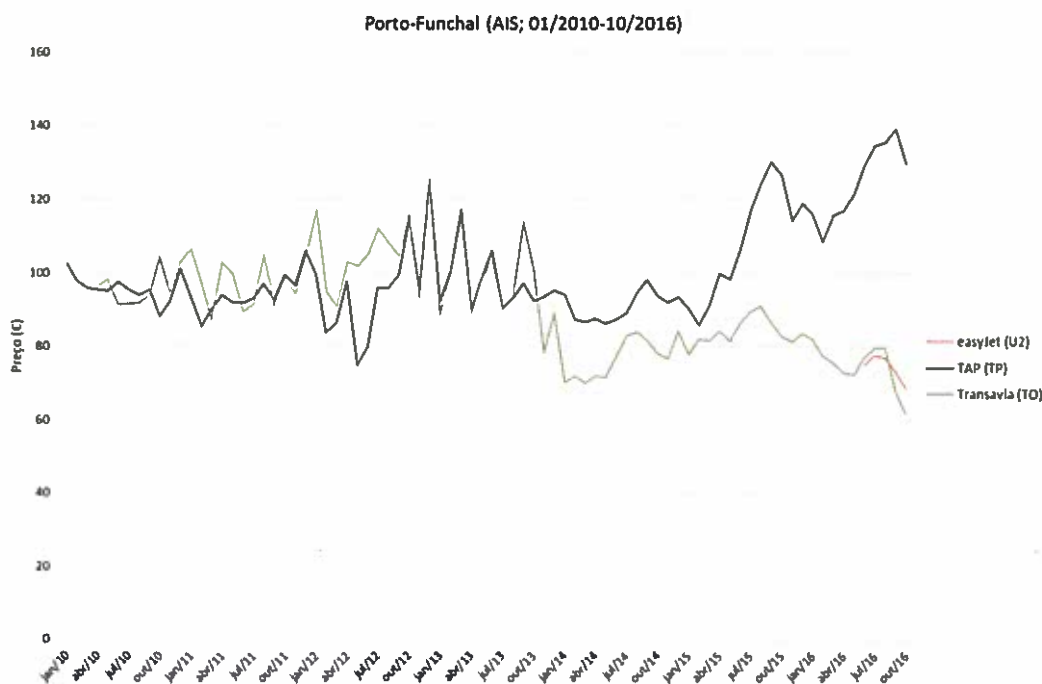
Companhia Aérea	2014			2015			2016		
	Número de Passageiros	Quota	Número de passageiros/Lugares oferecidos	Número de Passageiros	Quota	Número de passageiros/Lugares oferecidos	Número de Passageiros	Quota	Número de passageiros/Lugares oferecidos
TAP	143.487	64%	70%	147.019	59%	71%	124.814	43%	67%
Transavia	80.488	36%	55%	100.606	41%	51%	123.940	43%	56%
easyJet							40.131	14%	82%
Everjets				567	0%	13%	698	0%	24%
Total	223.975	100%		248.192	100%		289.583	100%	

Fonte: Dados do Grupo ANA

Evolução dos preços médios na rota Porto-Funchal

- Como referido *supra*, os preços médios não são um bom indicador por um lado porque existem vários preços para diferentes segmentos de passageiros e as companhias aéreas são também diferenciadas (*i.e.* a TAP trata-se de uma empresa tradicional e a Transavia e a easyJet são companhias *low cost*).
- Ainda assim, a Figura 5 mostra uma mudança nos preços médios da Transavia. Até outubro de 2013, a Transavia tinha preços médios próximos da TAP enquanto, a partir do final de 2013 passou a oferecer preços médios significativamente mais baixos e em linha com os preços da easyJet que entrou em maio de 2016 (*vide* ainda os preços relativos na Tabela 8).

Figura 5: Evolução dos preços médios na rota Porto-Funchal, 2010-2016



Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: AIS).

Tabela 8: Preços médios anuais na rota Porto-Funchal, 2010-2015

Preços médios anuais	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TAP (TP)	96	94	96	97	91	109
Transavia (TO)	96	97	106	97	77	84
Preço relativo (TP/TO)	1.0	1.0	0.9	1.0	1.2	1.3
Correlação (TP-TO)	-0,15	0,45	0,73	0,70	0,58	0,61

Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: AIS).

9. A Tabela 8 também mostra as correlações dos preços médios anuais entre as três companhias aéreas com voos regulares na rota Porto-Funchal durante o período 2010-2015. As correlações são significativamente mais baixas do que as correlações apresentadas na Tabela 3. Contudo, note-se que a recolha dos preços médios das duas rotas foi feita de maneira diferente e deste modo, a interpretação da comparação entre os preços médios das duas rotas deverá ser realizada com cautela.

Tabela 9: Comparação dos preços médios antes e durante a presença da Everjets e easyJet na rota Porto-Funchal

Preços médios					Presença da Everjets		Presença da easyJet	
	Out/2014- Dez/2014	Jan/2015- Mar/2015	Abr/2015- Jun/2015	Jul/2015- Set/2015	Out/2015- Dez/2015	Jan/2016- Mar/2016	Abr/2016- Jun/2016	Jul/2016- Set/2016
TAP (TP)	93	89	102	124	120	113	122	136
Transavia (TO)	80	80	84	89	82	78	74	76
Everjets (W2)					112	118		
easyJet (U2)							75	76

Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: AIS).

Evolução das faixas horárias

Tabela 10: Número de faixas horárias (slots coordenados) na rota Porto-Funchal

Companhia Aérea	03/2010-	03/2011-	03/2012-	03/2013-	03/2014-	03/2015-	03/2016-
	10/2010	10/2011	10/2012	10/2013	10/2014	10/2015	10/2016
TAP	1.954	1.870	1.708	1.534	1.508	1.531	1.390
SATA	3	4	3	9	4	0	4
Transavia	390	496	610	6.16	7.90	1.090	1.187
easyJet	0	0	0	0	0	0	391
Everjets	0	0	0	0	0	37	5
Outros	4	9	13	8	7	15	10
Total	2.351	2.379	2.334	2.167	2.309	2.673	2.987

Fonte: Dados do Grupo ANA.

Anexo 2 - Taxas de aeroporto

- 1. Pela utilização dos aeroportos da rede ANA (o que inclui os aeroportos de Lisboa, Madeira e Porto) são devidas as taxas seguintes:**
 - a. Taxas de tráfego:**
 - i. Aterragem/descolagem**
 - ii. Estacionamento de aeronaves**
 - iii. Abrigo de aeronaves**
 - iv. Pontes e GPS**
 - v. Serviço a passageiros**
 - vi. Abertura de aeródromo**
 - b. Taxa de assistência a passageiros de mobilidade reduzida**
 - c. Taxa de segurança**
 - d. Taxas de assistência em escala reguladas**
 - i. Taxa de assistência a passageiros**
 - ii. Taxa de assistência a bagagem**
 - e. Taxas de equipamentos**
 - i. Taxa de CUPPS (Common Use Passenger Processing System) e CUSS (Common Use Self-Service)**
 - ii. Taxa de BRS (Baggage Reconciliation System)**

Tabela 11: Seleção de taxas dos aeroportos de Lisboa, Porto e Madeira, Jan-Out 2016

	Lisboa	Porto	Madeira
Taxa de aterragem/descolagem por tonelada			
Aeronaves até 25 toneladas, por tonelada	6,17	4,98	9,02
De 25 a 75 toneladas, por tonelada acima de 25 ton	7,34	6,05	10,95
De 75 a 150 toneladas, por tonelada acima de 75 ton	8,63	7,13	12,88
Mais de 150 toneladas, por tonelada acima de 150 ton	6,55	5,02	12,88
Valor mínimo por aterragem	191,08	99,77	177,7
Taxas de Estacionamento			
Todas as aeronaves (por ton e por 24h ou fração)		1,59	1,43
Aeronaves até 14 toneladas			
Até 24h ou fração	27,28		
Entre 24h e 48h ou fração	68,17		
Entre 48h e 72h ou fração	112,29		
Acima de 72h ou fração	162,26		
Aeronaves com mais de 14 toneladas			
Até 24h ou fração (por tonelada)	1,83		
Entre 24h e 48h ou fração (por tonelada)	4,58		
Entre 48h e 72h ou fração (por tonelada)	7,54		
Acima de 72h ou fração (por tonelada)	10,91		
Áreas de manutenção			
Sobretaxa (por 15 minutos ou fração)	68,85	47,95	42,79
Taxa de Hangar			
Por tonelada e por dia	3,7	3,22	2,91
Taxa de Pontos			
Por minuto, até 2 horas	4,04		
Por minuto, além de 2 horas	4,82		
1 manga, por minuto		1,87	
2 mangas, por minuto		2,79	
Taxa GPS			
Por minuto	1,39	0,24	
Taxa de serviço a passageiros			
Passageiros Origem/Destino			
Viagem dentro do Espaço Schengen	9,8	8,51	14,27
Viagem intracomunitária fora do Espaço Schengen	16,13	11,02	17,86
Viagem internacional	17,93	14,92	23,81
Passageiros em Transferência			
Viagem dentro do Espaço Schengen	8,04	8,51	14,27
Viagem intracomunitária fora do Espaço Schengen	10,4	11,02	17,86
Viagem internacional	14,03	14,92	23,81
Taxa de assistência a passageiros			
Primeiros 4 períodos de 15 minutos ou fração	1,92		
1ª Hora ou fração		6,38	5,42
15 minutos seguintes ou fração	1,86		
1/2 horas seguintes ou fração		3,1	2,64
Balcão/mês	1476,33	978,98	830,03
Taxa de assistência a bagagem	0,38	0,36	0,36

Fonte: Baseado em [Guia de Taxas Reguladas 2016, Grupo ANA](#).

Elvira Pedrosa

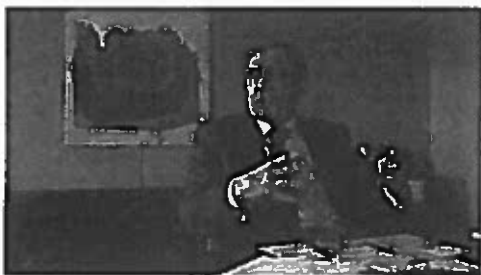


De: Alonso Passos <alonsopassos@hotmail.com>
Enviado: quinta-feira, 16 de Fevereiro de 2017 19:31
Para: AdC
Assunto: Urgente: Aguardamos a vossa intervenção neste delicado assunto?

Exmos Senhores,

No seguimento da notícia abaixo, agradeço que tomem as medidas necessárias para evitar este tipo de situações, onde acabam a ser sempre os mesmos a pagar...

<http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/aviacao/detalhe/presidente-da-ana-a-easyjet-e-a-tap-cartelizaram-a-oferta-da-madeira>



Presidente da ANA: "A Easyjet e a TAP cartelizaram a oferta da Madeira"

www.jornaldenegocios.pt

Jorge Ponce de Leão diz que é preciso um terceiro operador na ligação Lisboa-Madeira para competir com a Easyjet e a TAP e assim fazer baixar o preço da tarifa, acusando as duas companhias de cartelizarem a oferta.

É ridículo mas é verdade, é mais barato ir a Nova Iorque passar o fim de ano, do que vir à Madeira.. Experimentem!

Obrigado e melhores cumprimentos,

Alonso Passos

Remetida ao DESTINATÁRIO em 22/03/2017 VISTO DE RECEPÇÃO

Nome Antônio Sanches
Presidente do CEIAP
Morada Deputado Helder
Almeida
Assessoria de Legislação

Cartas _____
Ofícios 5-629
Volumes _____

Recebido em

22/3/2017

Dele Bone
Hora: _____

Remetida ao DESTINATÁRIO em / /

VISTO DE RECEPÇÃO