

Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014



Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas



DIRETORIA

Diretor-Presidente

Marcelo Pacheco dos Guarany

Diretor de Operações de Aeronaves

Vago

Diretor de Regulação Econômica

Vago

Diretor de Aeronavegabilidade

Cláudio Passos Simão

Diretor de Infraestrutura Aeroportuária

Vago

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos

Ricardo Bisinotto Catanant

Gerente de Acompanhamento de Mercado

Cristian Vieira dos Reis

Gerente Técnico de Análise Econômica

Luiz Andre de Abreu Cruvinel Gordo

Gerente Técnico de Análise Estatística

Vitor Caixeta Santos

Coordenação

Laís Macedo Facó Alencar

Rafael Oliveira de Castro Alves

Servidores

Carlos César Gadelha Dantas

Elenjuce Ferreira Dias Valentin

Frederico Alves Silva Ribeiro

Flávia Macedo Rocha de Godoi

Guilherme Gontijo Adame

Jonas Ernandes Salvador

Murilo Sakai

Thiago Juntolli Vilhena

Marcelo Pereira dos Santos (Estagiário)

Secretária

Waleska dos Santos Cabral

Apoio

Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Superintendência de Tecnologia da Informação – STI

Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014

Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas

ENDEREÇO

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS
Gerência de Acompanhamento de Mercado – GEAC
Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C
Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º andar
CEP 70308-200, Brasília/DF, Brasil
Contatos: www.anac.gov.br/faleanac, 0800 725 4445

É permitida a reprodução do conteúdo deste documento, desde que mencionada a fonte:
Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – Demanda, Oferta e Tarifas
Aéreas – Agência Nacional de Aviação Civil.

Todas as informações monetárias estão expressas em reais, salvo indicação em contrário.

Não são citadas as fontes das figuras, dos quadros e das tabelas de autoria da Agência Nacional de Aviação Civil.

As informações divulgadas estão sujeitas a alterações.

Brasília-DF, 10 de julho de 2015.

APRESENTAÇÃO

Há dozes meses, foi realizada a Copa do Mundo FIFA 2014 no Brasil, um dos maiores eventos esportivos do mundo.

Os jogos foram realizados nas cinco regiões do país, abrangendo doze capitais brasileiras, então denominadas de cidades-sede: Brasília/DF, Belo Horizonte/MG, Salvador/BA, Fortaleza/CE, Recife/PE, Natal/RN, Curitiba/PR, Porto Alegre/RS, Cuiabá/MT, Manaus/AM, São Paulo/SP e Rio de Janeiro/RJ.

Nos meses que precederam a realização do mundial, autoridades brasileiras responsáveis principalmente pelo turismo e pela proteção dos direitos dos consumidores externaram diversas preocupações relacionadas às obras dos estádios e de mobilidade urbana e, ainda, à oferta, ao preço e à qualidade de serviços a serem prestados durante o evento, como hospedagem, alimentação e transporte aéreo.

Nesse contexto, em outubro de 2013, o Governo Federal decidiu pela criação de um comitê interministerial para o acompanhamento dos preços, das tarifas e da qualidade dos serviços para o mundial, sob a coordenação da Casa Civil da Presidência da República.

No tocante à prestação dos serviços de transporte aéreo público, as principais preocupações daquelas autoridades envolviam a capacidade e a qualidade da infraestrutura aeroportuária para o atendimento dos passageiros e do esperado incremento da demanda de voos nas cidades-sede do evento, a redução de oferta de voos nas demais cidades brasileiras distantes dos locais de realização dos jogos, os atrasos e cancelamentos de voos e os preços dos bilhetes de passagens.

Em sua participação no Comitê, os principais compromissos firmados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para o período do evento foram: a coordenação da alocação de slots para pouso e decolagem de aeronaves nos aeroportos coordenados; a análise dos voos que seriam requisitados pelas companhias aéreas para a composição da nova malha aérea nacional e a sua aprovação conforme a capacidade da infraestrutura aeroportuária, entre outros requisitos; a intensificação da fiscalização do cumprimento dos direitos dos passageiros de responsabilidade das companhias aéreas nos aeroportos, assim como o cumprimento do horário dos slots autorizados e dos requisitos de *safety* e *security*; o acompanhamento da evolução das passagens vendidas para voos com origem

ou destino nos aeroportos que serviriam as cidades-sede, da taxa de ocupação dos assentos das aeronaves e do valor das tarifas aéreas comercializadas.

Assim, a ANAC divulga o presente Relatório com vistas a propiciar o conhecimento da sociedade sobre o desempenho do transporte aéreo durante a realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, sob os aspectos da demanda, da oferta e das tarifas aéreas domésticas comercializadas.

O Relatório está dividido em duas seções. Na primeira, aborda-se a quantidade de serviço ofertado e demandado, a participação de mercado das principais empresas e a taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves nos voos realizados durante o período do torneio, assim como a comparação com o desempenho do setor em relação ao período equivalente do ano anterior e aos últimos doze meses, com detalhamento da movimentação por capitais do país e principais rotas.

A segunda seção traz o comportamento do valor das tarifas correspondentes aos serviços de transporte aéreo público doméstico de passageiros, vendidas pelas empresas brasileiras para voos com origem ou destino nas cidades-sede do evento, com detalhamento por região do país e por cidade-sede, contemplando, ainda, um comparativo com outros grandes eventos realizados no Brasil e com a alta temporada.

A elaboração e a divulgação de estudos sobre as condições de mercado constituem competências da Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado, previstas no regimento interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 110/2009 e suas alterações.

A ANAC foi criada pela Lei nº 11.182/2005 como entidade da Administração Pública Federal Indireta submetida ao regime autárquico especial, caracterizado por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

A Agência atua como autoridade de aviação civil vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e tem as atribuições de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo. Para tal, deve adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação civil.

SUMÁRIO EXECUTIVO

Contexto do Transporte Aéreo

Nos três anos que precederam a realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, o desempenho do transporte aéreo desenvolveu-se em um cenário de desaceleração da economia brasileira, de alta do dólar e do barril de petróleo – que afetam diretamente mais da metade dos custos do setor e a demanda por transporte aéreo – e de acirrada concorrência. Desde 2011, o setor tem registrado prejuízos bilionários, provocando a adoção de medidas de ajuste pela própria indústria para recuperar a rentabilidade do negócio, como a reestruturação da oferta e a elevação da taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves.

Demanda e Oferta de Transporte Aéreo na Copa

Durante a realização do evento, observou-se alta de 7,65% na oferta total de transporte aéreo, em termos de assentos-quilômetros oferecidos (ASK), e de 12,48% na demanda total, em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), no comparativo com período equivalente de 2013. O resultado foi significativamente superior ao crescimento médio desses mesmos indicadores verificado nos doze meses que precederam o evento, de 2,9% e 4,9%, respectivamente, quando comparados com os mesmos meses do ano anterior.

A empresa aérea brasileira Tam registrou a maior participação na demanda RPK por transporte aéreo no período da Copa, tanto no mercado doméstico (37,3%) quanto no internacional (com 18,0%).

Já a empresa aérea brasileira Gol foi a que apresentou a maior participação na quantidade de passageiros pagos transportados em voos domésticos durante o período da Copa (37,3%). No mercado internacional, a Tam foi a empresa que registrou a maior participação (18,9%).

A taxa de crescimento da demanda por transporte aéreo internacional registrou forte aceleração durante o torneio, com crescimento de 21,76% em relação a período equivalente de 2013, representando mais do que o quádruplo da alta de 5,1% verificada na média dos doze meses que precederam a Copa. No entanto, a taxa de crescimento da demanda doméstica registrou forte desaceleração no mesmo comparativo, tendo sido

apurada alta de 0,71% no período da Copa contra um crescimento médio mensal de 4,6% verificado nos doze meses anteriores.

A taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves, representada pela relação RPK/ASK, foi apurada em 81,25% no período do evento, o que representou alta de 4,5% em relação ao período equivalente de 2013 e de 3,6% em relação à média dos doze meses anteriores. O comportamento deste indicador foi similar tanto para os voos domésticos quanto para os internacionais.

Apesar da redução de 4,1% na quantidade total de voos realizados no período da Copa em relação ao período equivalente de 2013, verificou-se que a quantidade de passageiros pagos transportados registrou alta de 4,9% e superou 11,5 milhões, com destaque para a alta de 26,7% no movimento de passageiros em voos internacionais, ante modesto crescimento de 0,5% na quantidade de passageiros domésticos. A quantidade de voos domésticos reduziu 6,4% em relação ao período equivalente de 2013, em contraponto à alta de 12,8% dos voos internacionais no mesmo comparativo.

Entre as 27 capitais brasileiras, São Paulo/SP apresentou o maior número de pousos + decolagens (53,3 mil) e de embarques + desembarques (6,226 milhões) durante o torneio. A maior taxa de crescimento no número de pousos + decolagens em relação ao período equivalente em 2013 foi registrada por Natal/RN (14%), enquanto que Cuiabá/MT teve o maior incremento relativo de embarques + desembarques (19,6%) no mesmo comparativo. Entre as 12 cidades-sede da Copa, apenas Porto Alegre/RS apresentou redução no número de embarques + desembarques com relação ao período equivalente de 2013, da ordem de 5,4%.

A linha aérea doméstica que registrou o maior número de voos (3,38 mil) e de passageiros pagos transportados (328 mil) durante o período do mundial foi aquela entre os aeroportos de Congonhas/SP e Santos Dumont/RJ. Estes mesmos indicadores registraram redução da ordem de 20,3% e 14,8%, respectivamente, verificada em relação ao período equivalente de 2013 para a rota em questão.

No mercado internacional, a ligação aérea entre Brasil e Estados Unidos foi aquela em que foram transportados mais passageiros pagos (575 mil) e que teve o maior número de voos (3,18 mil) durante a Copa, representando variação positiva de 18,1% e 8,3%, respectivamente para estes indicadores, em relação ao período equivalente de 2013.

Tarifas Aéreas Domésticas Vendidas para a Copa

A Tarifa Aérea Média vendida ao público adulto em geral nos meses de outubro/2013 a julho/2014 para voos domésticos programados para o período da Copa com origem ou destino nas cidades-sede do evento foi apurada em R\$ 320,49.

Em 3 cenários comparativos com outros grandes eventos realizados no país e com o período de alta temporada dos meses de dezembro/2013 e janeiro/2014, verificou-se que a Tarifa Aérea Doméstica Média da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 foi inferior àquela vendida para voos da Jornada Mundial da Juventude Rio 2013 e para voos da alta temporada de dezembro/2013 e janeiro/2014 e compatível com aquela praticada para voos na Copa das Confederações FIFA Brasil 2013.

Ambos os valores de Tarifa Aérea Média e de Yield Tarifa Aérea Médio vendidos para os voos domésticos do mundial foram inferiores àqueles vendidos no ano de 2013 correspondentes os voos programados para qualquer período e para qualquer origem e destino no país.

Tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 100 representaram 17,9% dos assentos vendidos ao público adulto em geral para a Copa. A maior parte deles (63%) foi vendida a valores inferiores a R\$ 300. Apenas 0,1% foi vendido com valores superiores a R\$ 1.500.

A cidade-sede que apresentou a menor Tarifa Aérea Doméstica Média vendida para o período da Copa foi Curitiba/PR (R\$ 236,78), enquanto Natal/RN foi aquela que apresentou o maior valor médio (R\$ 477,04). Entre as doze cidades-sede, Curitiba/PR registrou a segunda menor distância direta média vendida entre o aeroporto de origem e o de destino do passageiro (808 km), independentemente de escalas e conexões. Já a cidade de Natal/RN apresentou a segunda maior (1.747 km). Quando analisadas as tarifas aéreas domésticas vendidas por pares de Regiões do Brasil, aquelas correspondentes às linhas aéreas entre as localidades da Região Sul e a cidade-sede de Porto Alegre/RS apresentaram o menor valor médio para voos domésticos da Copa (R\$ 184,66), seguidas pelas linhas aéreas entre as localidades da Região Norte e a cidade-sede de Manaus/AM (R\$ 228,20). A maior Tarifa Aérea Doméstica Média foi registrada pelas linhas aéreas entre as Regiões Norte e Sul do país nos voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede, apurada em R\$ 474,32.

O menor valor médio pago por quilômetro correspondente aos voos domésticos programados para o período da Copa, representado pelo Yield Tarifa Aérea, foi registrado

na cidade-sede Manaus/AM, tendo sido apurado em R\$ 0,21408. Esta foi a cidade-sede que apresentou a maior distância direta média vendida em voos domésticos (2.141 km). O maior valor médio de Yield Tarifa Aérea Doméstico foi alcançado por Belo Horizonte/MG (R\$ 0,40892 por km), cidade-sede esta que registrou a menor distância direta média vendida em voos domésticos programados para o período do evento (718 km). As linhas aéreas entre as localidades da Região Sudeste, em voos com origem ou destino nas cidades-sede localizadas nessa Região, registraram o maior valor médio de Yield Tarifa Aérea Doméstico vendido para voos da Copa (R\$ 0,63196), enquanto que o indicador verificado para as linhas aéreas entre as Regiões Nordeste e Sul do país, em voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede, registraram o menor valor (R\$ 0,16183).

ÍNDICE

SEÇÃO 1. DEMANDA E OFERTA	18
Metodologia	19
Movimentação Total	20
Oferta Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)	21
Demanda Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)	23
Aproveitamento das Aeronaves (RPK/ASK)	27
Voos Realizados	29
Passageiros Pagos Transportados.....	31
Movimentação nas Capitais	35
Decolagens e Pousos	36
Embarques e Desembarques	40
Aproveitamento das Aeronaves (RPK/ASK)	44
Movimentação nas Principais Rotas	47
Rotas Domésticas.....	48
Rotas Internacionais	55
SEÇÃO 2. TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS	62
Metodologia	63
Valores Nacionais	66
Tarifa Aérea Doméstica Vendida	66
Yield Tarifa Aérea Doméstico Vendido	68
Assentos Domésticos Vendidos	70
Valores por Pares de Região	71
Distância Direta Doméstica Média Vendida	71
Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio Vendido	73
Tarifa Aérea Doméstica Média Vendida	74
Assentos Domésticos Vendidos	75
Valores por Cidade-Sede	76
Distância Direta Doméstica Média Vendida	76
Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio Vendido	77
Tarifa Aérea Doméstica Média Vendida	78
Assentos Domésticos Vendidos	79
Comparativo com Grandes Eventos e Alta Temporada.....	80
Cenário 1 – Cidades-Sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014	81
Cenário 2 – Cidades-Sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013	83
Cenário 3 – Cidade-Sede da Jornada Mundial da Juventude Rio 2013.....	85
ANEXO A. GLOSSÁRIO	87
ANEXO B. LISTA DE ABREVIATURAS	90
ANEXO C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES	91

ANEXO D. LISTA DE SIGLAS DE AERÓDROMOS BRASILEIROS.....	92
ANEXO E. LEGISLAÇÃO BÁSICA.....	97

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1: Variação do ASK total em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14.....	21
Figura 1.2: Variação do ASK doméstico em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14.....	22
Figura 1.3: Variação do ASK internacional em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14	22
Figura 1.4: Variação do RPK total em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14.....	23
Figura 1.5: Variação do RPK doméstico em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14.....	24
Figura 1.6: Participação das quatro principais empresas no Mercado Doméstico em termos de RPK – Período Copa, 2014.....	24
Figura 1.7: Variação do RPK internacional em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14	25
Figura 1.8: Participação das 20 principais empresas no Mercado Internacional em termos de RPK – Período Copa, 2014.....	26
Figura 1.9: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves total – 2013 e 2014.....	27
Figura 1.10: Aproveitamento das aeronaves doméstico (RPK/ASK) – 2013 e 2014 ...	28
Figura 1.11: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves internacional– 2013 e 2014	28
Figura 1.12: Total de Voos realizados no período da Copa – 2013 e 2014	29
Figura 1.13: Variação no número de voos domésticos com relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14.....	30
Figura 1.14: Variação no número de voos internacionais com relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14	30
Figura 1.15: Total de passageiros pagos transportados no período da Copa – 2013 e 2014	31
Figura 1.16: Variação no número de passageiros domésticos com relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14	32
Figura 1.17: Participação das quatro principais empresas no Mercado Doméstico em termos de Passageiros Pagos Transportados – Período Copa, 2014.....	32
Figura 1.18: Variação no número de passageiros internacionais com relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14	33

Figura 1.19: Participação das 20 principais empresas no Mercado Internacional em termos de Passageiros Pagos Transportados – Período Copa, 2014.....	34
Figura 1.20: Quantidade de decolagens e pousos nas capitais no período da Copa – 2013 e 2014	37
Figura 1.21: Variação percentual nas decolagens e pousos nas capitais – 2014 vs 2013 – Período da Copa	38
Figura 1.22: Diferença no número de decolagens e pousos nas capitais – 2014 vs 2013 – Período da Copa	39
Figura 1.23: Quantidade de embarques e desembarques nas capitais no período da Copa – 2013 e 2014.....	41
Figura 1.24: Variação percentual nos embarques e desembarques nas capitais – 2014 vs 2013 – Período da Copa	42
Figura 1.25: Diferença no número de embarques e desembarques nas capitais – 2014 vs 2013 – Período da Copa	43
Figura 1.26: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas capitais– 2014 – Período Copa.....	45
Figura 1.27: Variação percentual do aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas capitais – 2014 vs 2013 – Período Copa.....	46
Figura 1.28: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas domésticas – 2013 e 2014 – período da Copa.....	49
Figura 1.29: Variação no número passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas domésticas – 2014 vs 2013 – período da Copa.....	50
Figura 1.30: Número de Voos nas 20 principais rotas domésticas – 2013 e 2014 – período da Copa.....	51
Figura 1.31: Variação no número de Voos nas 20 principais rotas domésticas – 2014 vs 2013 – período da Copa.....	52
Figura 1.32: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas 20 principais rotas domésticas – período da Copa	53
Figura 1.33: Variação percentual do aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas 20 principais rotas domésticas – 2014 vs 2013 – período da Copa.....	54
Figura 1.34: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas internacionais – 2013 e 2014 – período da Copa	56
Figura 1.35: Variação no número de passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas internacionais – 2014 vs 2013 – período da Copa	57
Figura 1.36: Número de voos nas 20 principais rotas internacionais – 2013 e 2014 – período da Copa.....	58

Figura 1.37: Variação no número de voos nas 20 principais rotas internacionais – 2014 vs 2013 – período da Copa	59
Figura 1.38: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas 20 principais rotas internacionais – período da Copa	60
Figura 1.39: Variação percentual do aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas 20 principais rotas internacionais – 2014 vs 2013 – período da Copa	61
Figura 2.1: Tarifa Aérea Doméstica Média vendida para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014.....	66
Figura 2.2: Distribuição dos assentos vendidos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 por intervalo de tarifa aérea doméstica – vendas de outubro/2013 e julho/2014 ..	67
Figura 2.3: Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014	68
Figura 2.4: Distribuição dos assentos vendidos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico – vendas de outubro/2013 a julho/2014.....	69
Figura 2.5: Proporção de assentos domésticos vendidos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 por mês de venda – vendas de outubro/2013 a julho/2014.....	70
Figura 2.6: Distância direta média vendida por pares de Região para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014	72
Figura 2.7: Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido por pares de Região para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a Julho/2014.....	73
Figura 2.8: Tarifa Aérea Doméstica Média vendida por pares de Região para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de Outubro/2013 a Julho/2014	74
Figura 2.9: Proporção dos assentos domésticos vendidos por pares de Região para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014	75
Figura 2.10: Distância Direta Doméstica Média vendida por Cidade-Sede para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de Outubro/2013 a Julho/2014	76
Figura 2.11: Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido por Cidade-Sede para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014	77
Figura 2.12: Tarifa Aérea Doméstica Média vendida por Cidade-Sede Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014	78
Figura 2.13: Proporção de Assentos Domésticos Vendidos por Cidade-Sede para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – de outubro/2013 a julho/2014	79
Figura 2.14: Comparativo Tarifa Aérea Doméstica Média – Cenário 1: Cidades-Sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014	81

Figura 2.15: Comparativo Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio – Cenário 1: Cidades-Sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014	82
Figura 2.16: Comparativo Tarifa Aérea Doméstica Média – Cenário 2: Cidades-Sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013.....	83
Figura 2.17: Comparativo Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio – Cenário 2: Cidades-Sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013	84
Figura 2.18: Comparativo Tarifa Aérea Doméstica Média – Cenário 2: Cidade do Rio de Janeiro/RJ	85
Figura 2.19: Comparativo Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio – Cenário 2: Cidade do Rio de Janeiro/RJ	86

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1: Aeroportos e datas do acompanhamento de tarifas aéreas para a Copa do Mundo..... 64



Seção 1.

DEMANDA E OFERTA

Esta Seção apresenta dados referentes à quantidade de serviço de transporte aéreo público ofertada e efetivamente utilizada durante o período da Copa do Mundo.

Metodologia

O mercado de transporte aéreo tem um comportamento notadamente sazonal, com alternância, ao longo do ano, de períodos de baixa e alta demanda. Menos observado, mas não menos importante, é a expressiva diferença na movimentação aeroportuária entre os dias da semana. A depender do tipo de viajante majoritário em determinada cidade ou região (a negócio ou a lazer), a quantidade de voos ofertados de e para aquela localidade, assim como o número de passageiros, sofre alteração brusca ao longo da semana. Assim sendo, de modo a obter uma comparação mais precisa com o ano anterior para os fins do presente relatório, definiu-se que ambos os períodos de comparação deveriam ter o mesmo número de dias e começar e terminar nos mesmos dias da semana.

A Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 teve seu início no dia 12 de junho (quinta-feira) e seu encerramento em 13 de julho (domingo). Definiu-se, então, que o período a ser observado seria do dia 9 de junho de 2014 (segunda-feira) ao dia 15 de julho de 2014 (terça-feira). Devido aos motivos apresentados acima, o período equivalente do ano anterior, ao qual foram feitas as comparações, foi do dia 10 de junho de 2013 (segunda-feira) ao dia 16 de julho de 2013 (terça-feira).

Foram considerados todos os voos, regulares e não regulares, domésticos e internacionais, de empresas brasileiras e estrangeiras que operaram no Brasil no período observado. As informações foram extraídas dos Dados Estatísticos remetidos à ANAC mensalmente pelas empresas mencionadas, conforme a Resolução ANAC nº 191 e as Portarias ANAC nº 1.189/SRE e 1.190/SRE, todas publicadas no ano de 2011.

Constatou-se que as empresas Lan Airlines e Lan Peru prestaram informação inexata à ANAC nos meses de junho e julho de 2013, tendo sido instaurado processo administrativo para a apuração de infração por este motivo. Assim, ficou prejudicada, principalmente, a comparação dos dados das rotas Chile/Brasil e Peru/Brasil verificados durante a Copa em relação ao período equivalente de 2013, considerando a forte participação das empresas em questão nesses mercados.

Assim, a presente Seção está estruturada em três partes, além desta, quais sejam: Movimentação Total; Movimentação nas Capitais; e Movimentação nas Principais Rotas.

Movimentação Total

Esta parte apresenta os números de oferta (em assentos-quilômetros ofertados, ASK), demanda (em passageiros-quilômetros pagos transportados, RPK) participação de mercado, taxa de aproveitamento das aeronaves (RPK/ASK), voos realizados e passageiros pagos transportados.

Oferta Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

A oferta total de transporte aéreo no Brasil (em termos de ASK), considerando tanto voos domésticos quanto internacionais com origem ou destino no país, apresentou um aumento de 7,65% durante o período da Copa do Mundo, com relação ao período equivalente de 2013. Esse resultado foi 167,6% superior à taxa média de crescimento verificada no acumulado dos doze meses que antecederam o evento.

Segregando-se os mercados, observa-se uma redução de 4,0% no ASK doméstico no período da Copa em relação ao período equivalente de 2013, enquanto que o indicador se demonstrou estável na média dos doze meses anteriores ao evento. Neste período, cabe destacar que apenas durante os meses de novembro/2013, dezembro/2013 e janeiro/2014 o setor registrou crescimento da oferta doméstica em relação aos mesmos meses do ano imediatamente anterior.

No mercado internacional, a oferta apresentou comportamento inverso àquele verificado no mercado doméstico, com alta de 17,05% no período da Copa em relação ao período equivalente de 2013, resultado este que representou mais do que o triplo da variação média positiva aferida nos doze meses que antecederam a realização do evento.

Figura 1.1: Variação do ASK total em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14

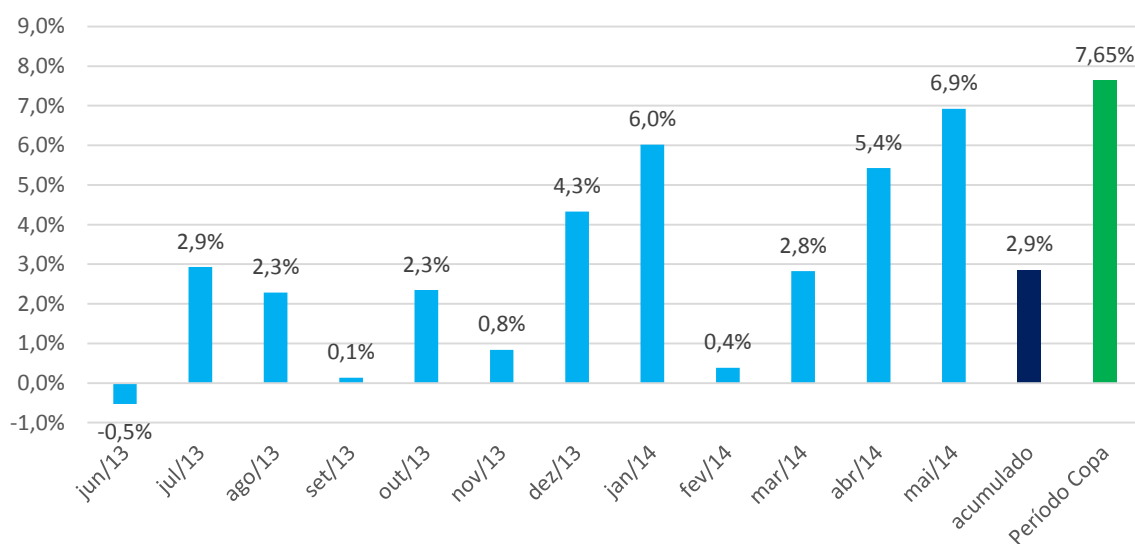


Figura 1.2: Variação do ASK doméstico em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14

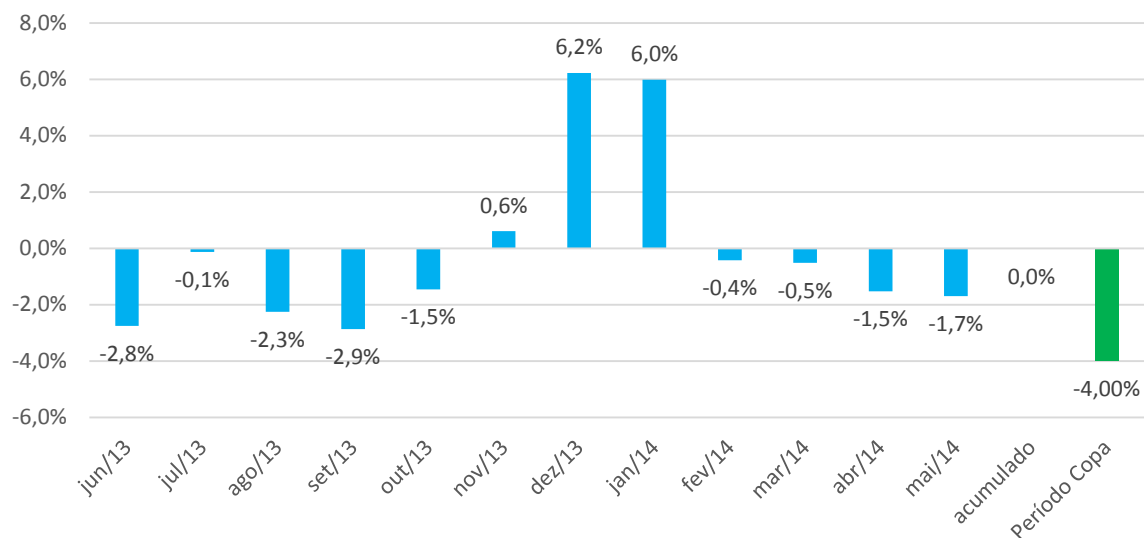
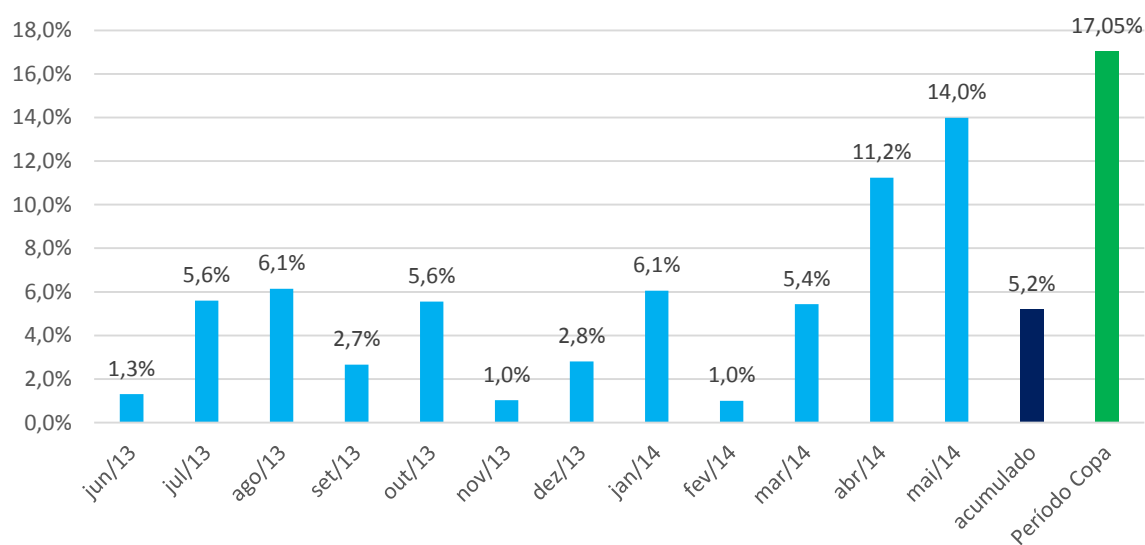


Figura 1.3: Variação do ASK internacional em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14



Demanda Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (*RPK*)

A demanda total por transporte aéreo (em termos de *RPK*), considerando-se o somatório dos mercados doméstico e internacional, foi 12,48% maior no período da Copa do Mundo em relação ao período equivalente de 2013. Este indicador registrou crescimento médio mensal de 4,9% no período de doze meses anteriores ao evento. A expansão verificada no período do torneio foi a maior quando comparada com aquelas que vinham sendo apuradas nos doze meses que antecederam o evento em relação aos correspondentes meses do ano anterior.

Analisando separadamente cada mercado, verificou-se que o *RPK* doméstico apresentou aumento de 0,71% no período da Copa do Mundo em relação ao período equivalente de 2013, expansão que foi significativamente inferior ao crescimento médio de 4,6% apurado nos doze meses anteriores. A empresa Tam foi responsável por 37,3% do *RPK* doméstico no período, seguida por Gol (35,6%), Azul (17,4%) e Avianca (9,0%).

No mercado internacional, o crescimento observado durante o evento (21,76%) representou mais que o quádruplo da variação média positiva de 5,1% verificada nos doze meses que o precederam. As principais empresas em termos de *RPK* internacional durante o período da Copa do Mundo foram Tam, American Airlines e TAP Portugal, com participação de 18,0%, 10,7% e 9,5%, respectivamente.

Figura 1.4: Variação do RPK total em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14

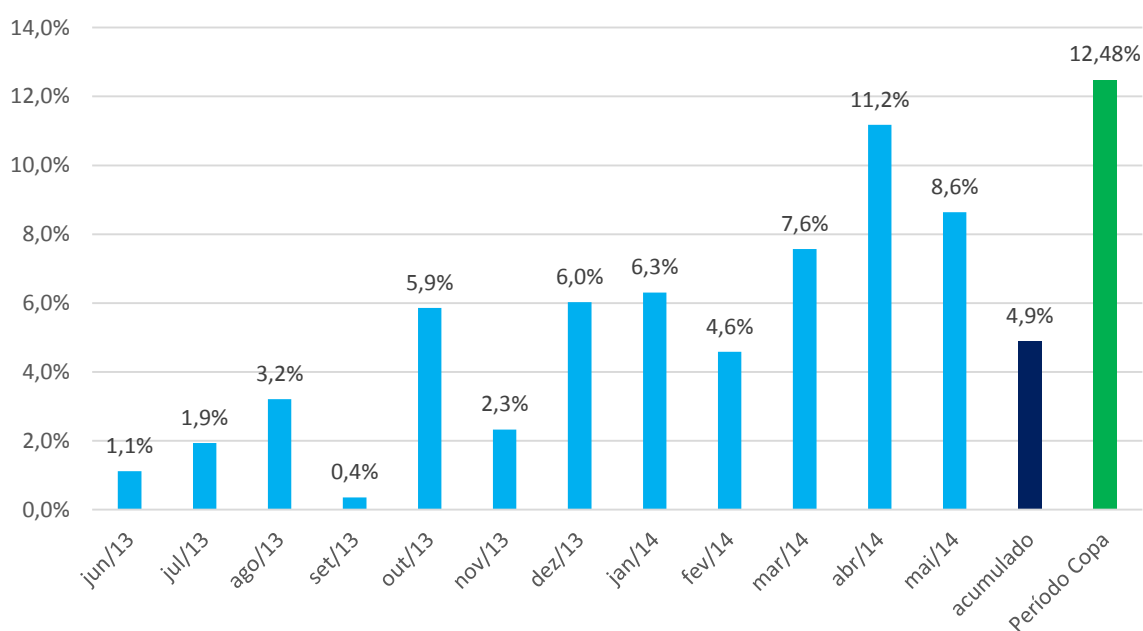


Figura 1.5: Variação do RPK doméstico em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14

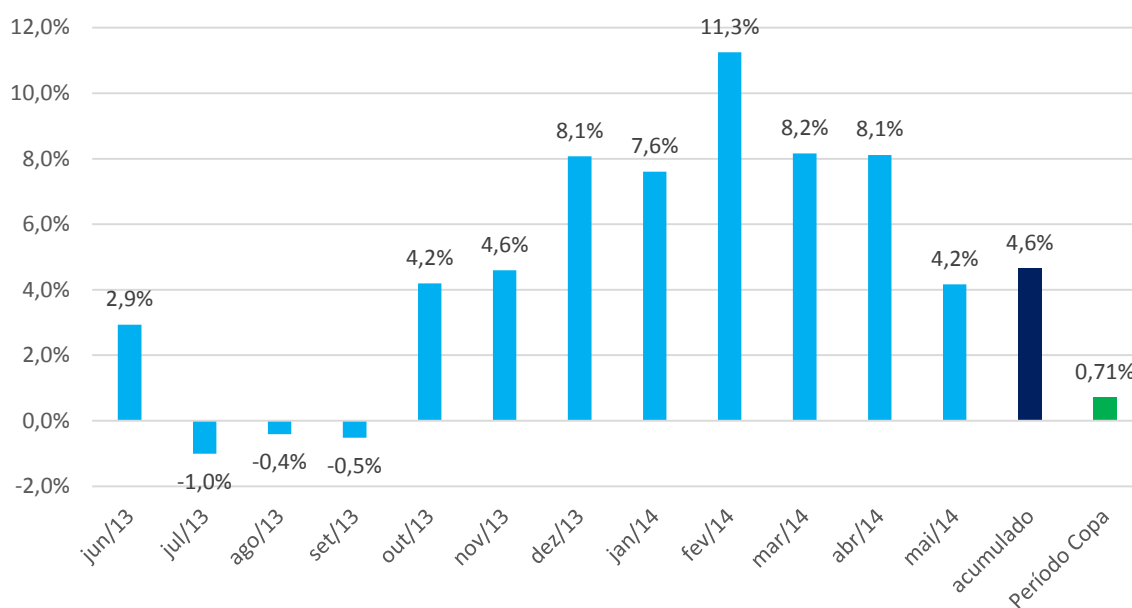


Figura 1.6: Participação das quatro principais empresas no Mercado Doméstico em termos de RPK – Período Copa, 2014

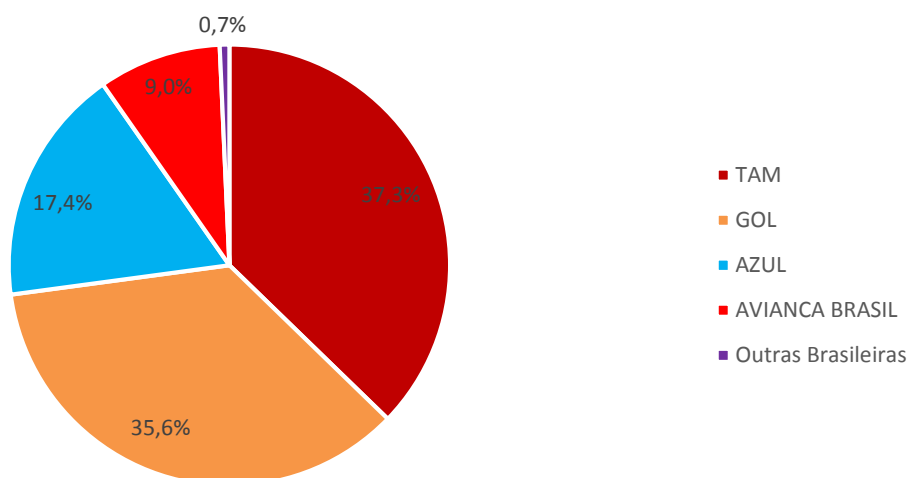


Figura 1.7: Variação do RPK internacional em relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14

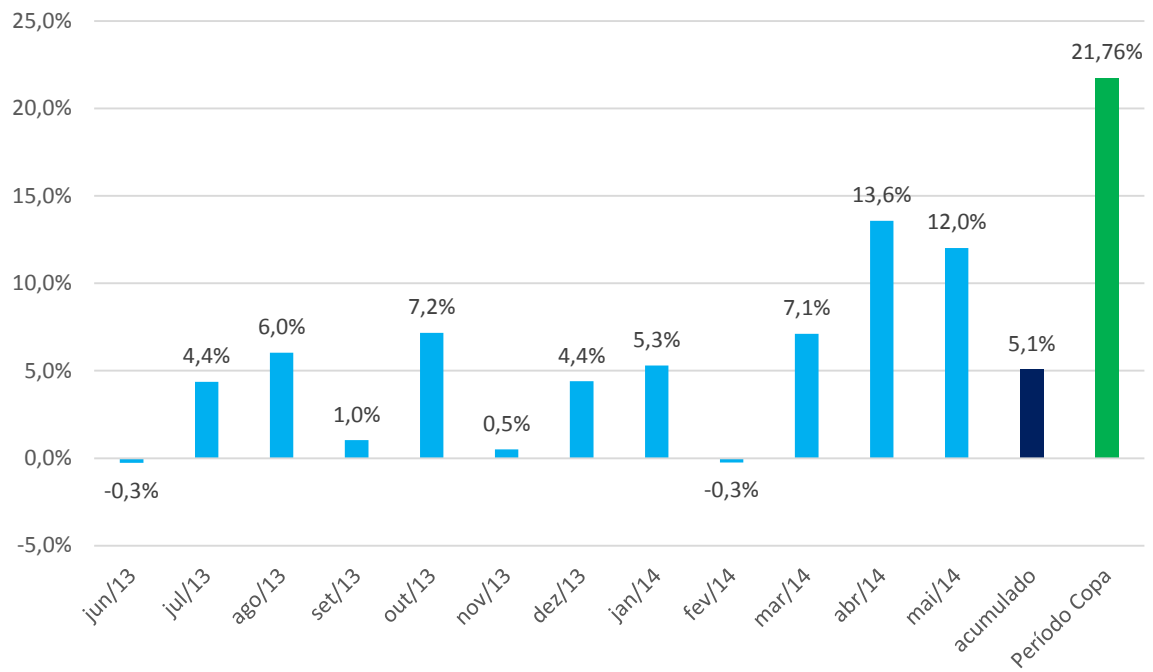
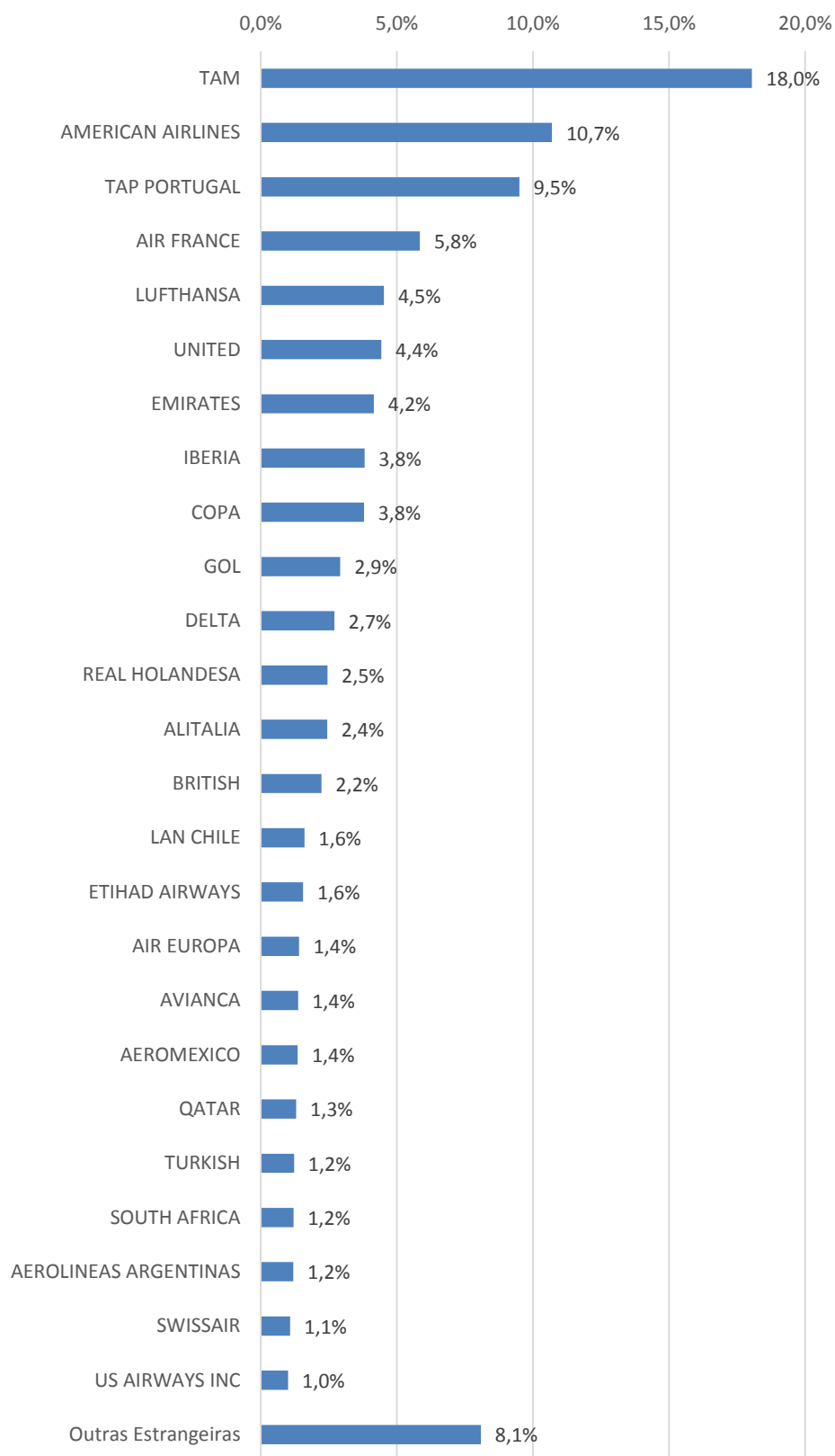


Figura 1.8: Participação das 20 principais empresas no Mercado Internacional em termos de RPK – Período Copa, 2014



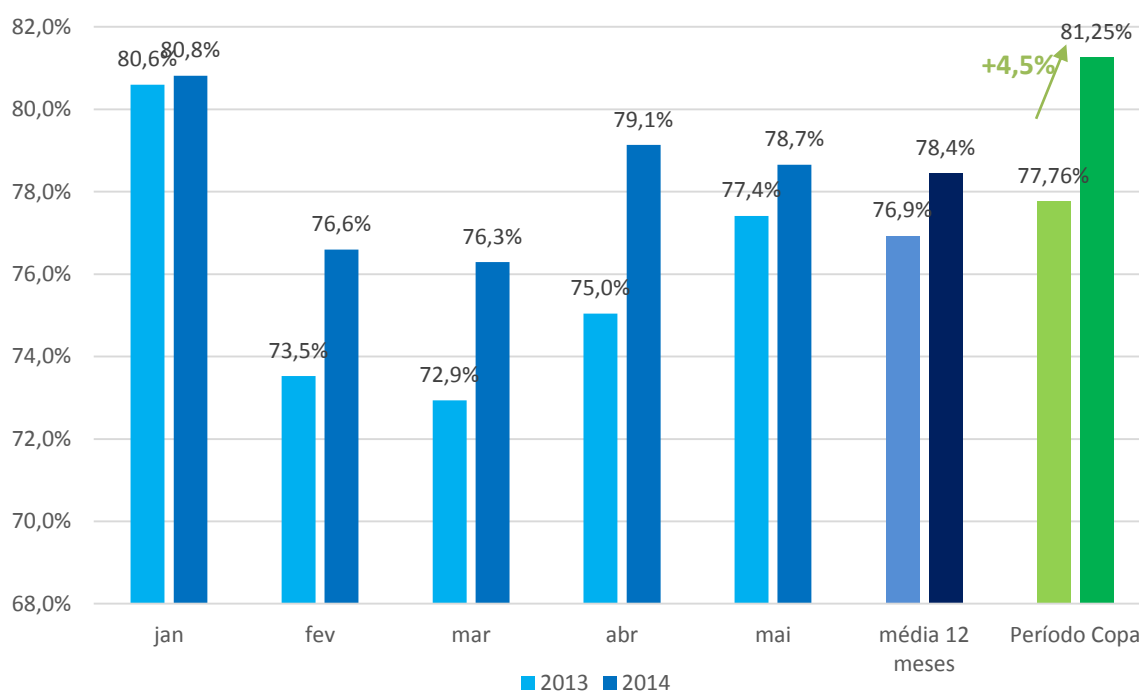
Aproveitamento das Aeronaves (RPK/ASK)

Observou-se uma alta de 4,5% na taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves (*RPK/ASK*) no período da Copa do Mundo (81,25%) em relação àquela verificada no período equivalente do ano de 2013 (77,76%). O indicador verificado no período da Copa foi 3,6% superior à média apurada nos 12 meses que antecederam o evento.

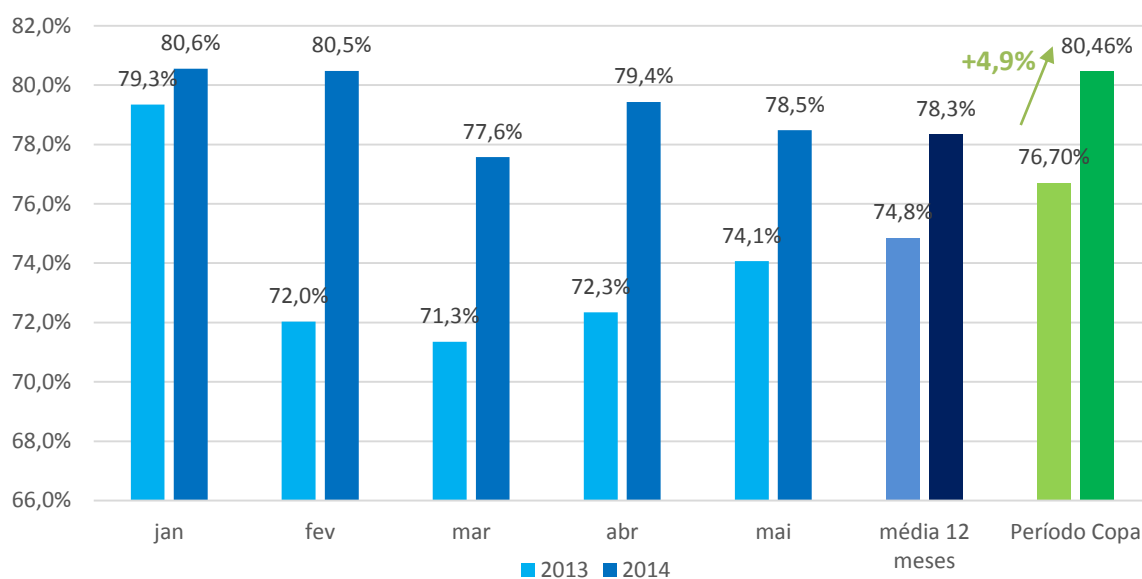
Analisando-se apenas o mercado doméstico, constatou-se que o aproveitamento das aeronaves no período da Copa foi de 80,46%, 4,9% maior que o observado em período equivalente de 2013 e 2,76% superior à média apurada para os doze meses anteriores.

Já no mercado internacional, houve 81,78% de aproveitamento das aeronaves no período da Copa, representando 4,0% de aumento em relação ao período equivalente de 2013 e de 4,1% em relação ao indicador médio dos doze meses anteriores ao evento.

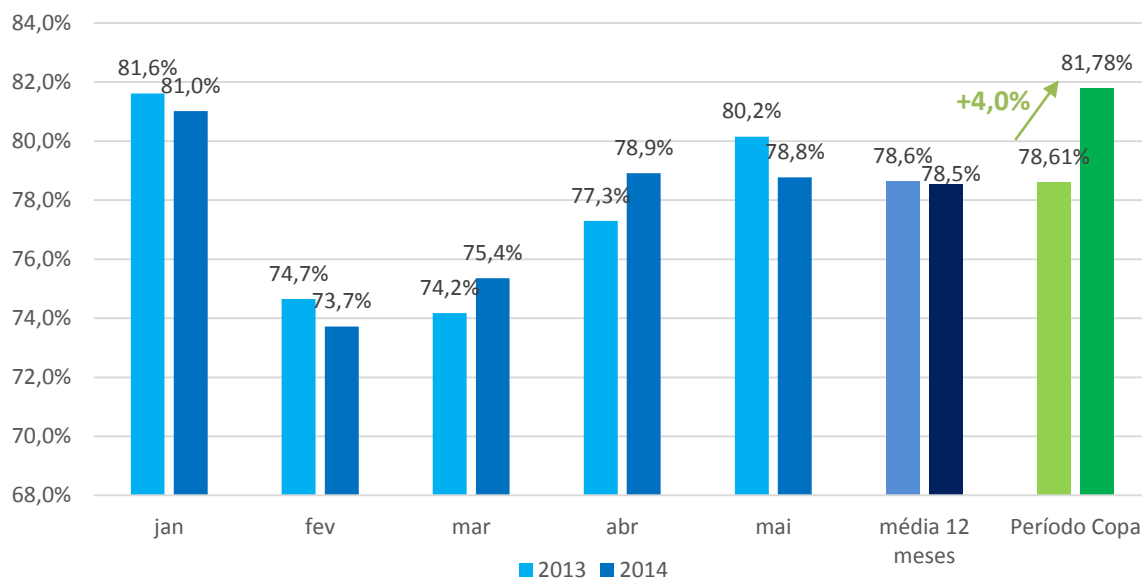
Figura 1.9: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves total – 2013 e 2014



*Média 12 meses: a coluna azul claro se refere ao aproveitamento médio aferido no período de "jun/12 a mai/13" e a coluna azul escuro se refere ao aproveitamento médio do período de "jun/13 a mai/14"

Figura 1.10: Aproveitamento das aeronaves doméstico (RPK/ASK) – 2013 e 2014

*Média 12 meses: a coluna azul claro se refere ao aproveitamento médio aferido no período de "jun/12 a mai/13" e a coluna azul escuro se refere ao aproveitamento médio do período de "jun/13 a mai/14"

Figura 1.11: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves internacional– 2013 e 2014

*Média 12 meses: a coluna azul claro se refere ao aproveitamento médio aferido no período de "jun/12 a mai/13" e a coluna azul escuro se refere ao aproveitamento médio do período de "jun/13 a mai/14"

Voos Realizados

O número total de voos domésticos e internacionais realizados no período da Copa do Mundo foi de 105.425, 4,1% menor do que o observado em período equivalente de 2013.

Observando-os em separado, o número de voos domésticos na Copa apresentou uma queda de 6,4% em relação ao período equivalente de 2013. No período de junho/2013 a maio/2014, a retração média registrada na quantidade de voos domésticos foi menor, da ordem de 2,6% em relação aos doze meses anteriores.

Já o número de voos internacionais aumentou em 12,77% no período da Copa em relação ao período equivalente de 2013, crescimento este que representou mais do que o triplo da expansão média de 4,2% verificada nos doze meses anteriores ao evento.

Figura 1.12: Total de Voos realizados no período da Copa – 2013 e 2014

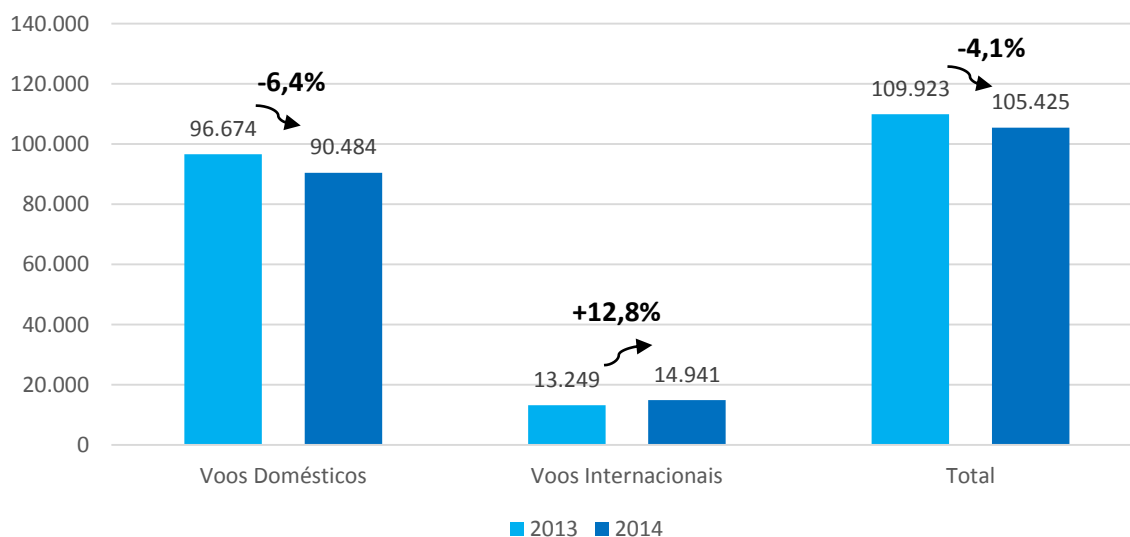


Figura 1.13: Variação no número de voos domésticos com relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14

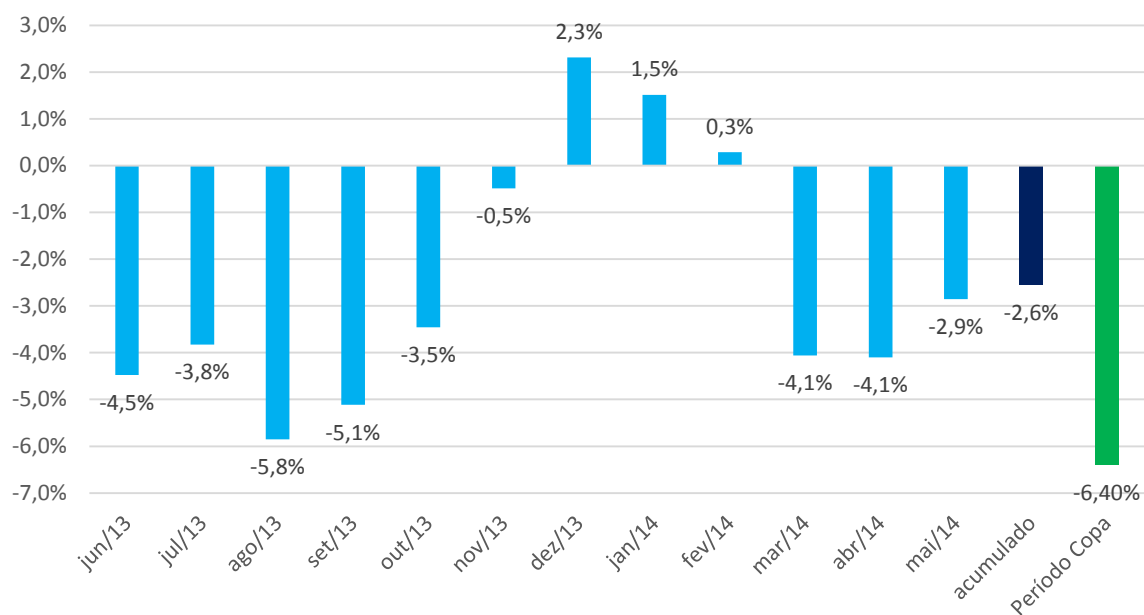
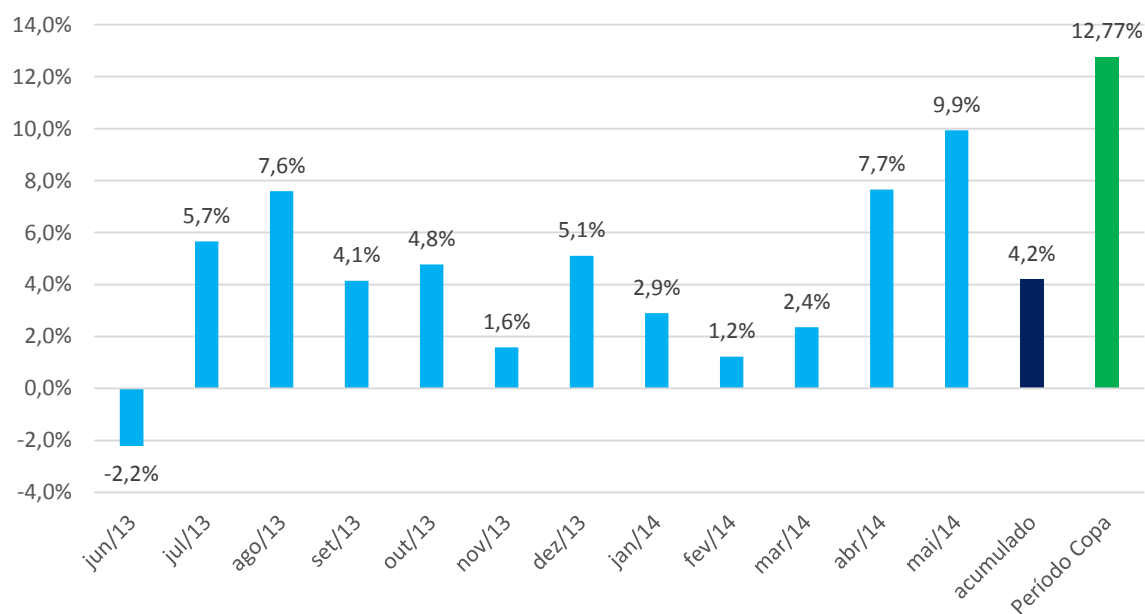


Figura 1.14: Variação no número de voos internacionais com relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14



Passageiros Pagos Transportados

A quantidade de passageiros pagos transportados no período da Copa aumentou tanto no mercado doméstico (0,5%) quanto no internacional (26,7%) quando comparada com o período equivalente de 2013, chegando ao total de 11,52 milhões de passageiros (alta de 4,9%).

A taxa média de crescimento de passageiros pagos transportados no período dos doze meses que antecederam o evento foi de 5,1% para o mercado doméstico e de 5,6% para o mercado internacional, ou seja, houve uma forte aceleração do crescimento de passageiros internacionais no período da Copa. Por outro lado, a quantidade de passageiros domésticos registrou forte desaceleração.

A Gol transportou 37,3% dos passageiros domésticos durante o período da Copa do Mundo, enquanto a Tam foi responsável por 32,3%, a Azul por 21,6% e a Avianca por 7,6%. No mercado internacional, Tam transportou 18,9% dos passageiros, seguida por American Airlines (9,2%), TAP Portugal (8,1%) e Gol (8,0%).

Figura 1.15: Total de passageiros pagos transportados no período da Copa – 2013 e 2014

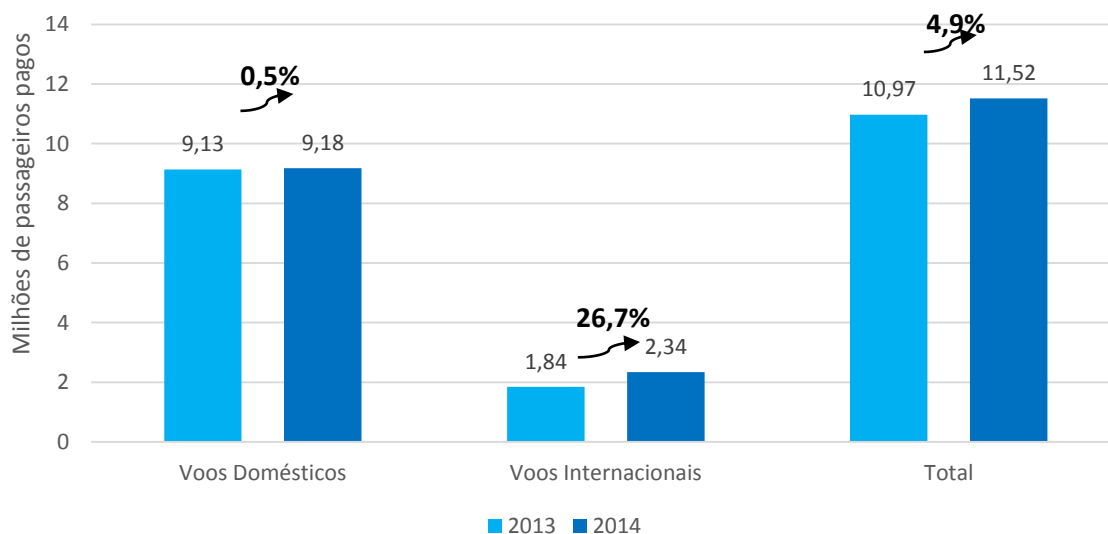


Figura 1.16: Variação no número de passageiros domésticos com relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14

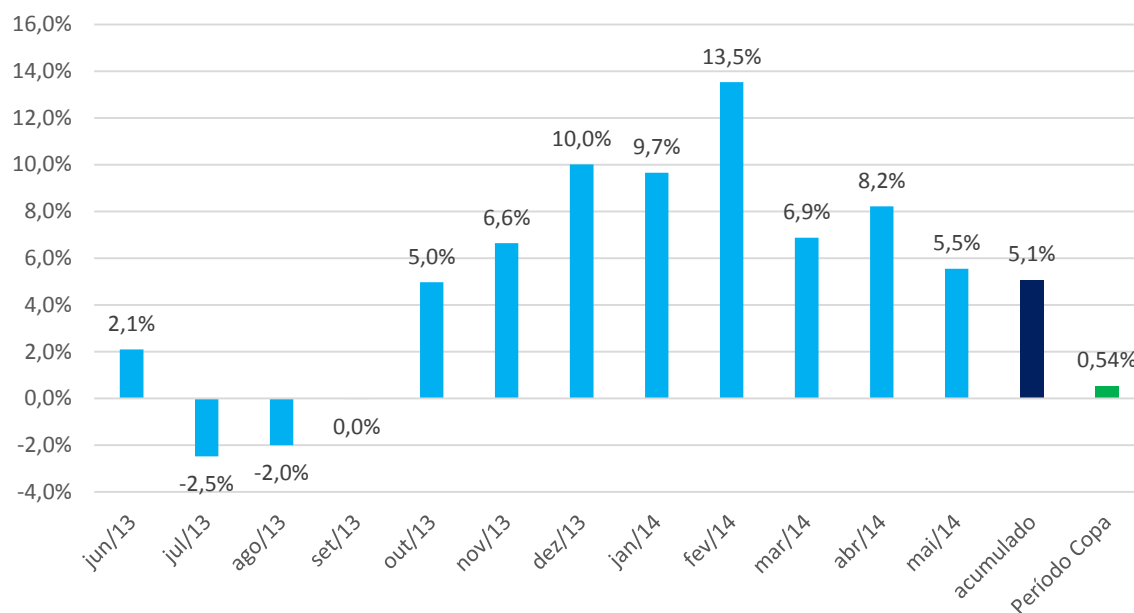


Figura 1.17: Participação das quatro principais empresas no Mercado Doméstico em termos de Passageiros Pagos Transportados – Período Copa, 2014

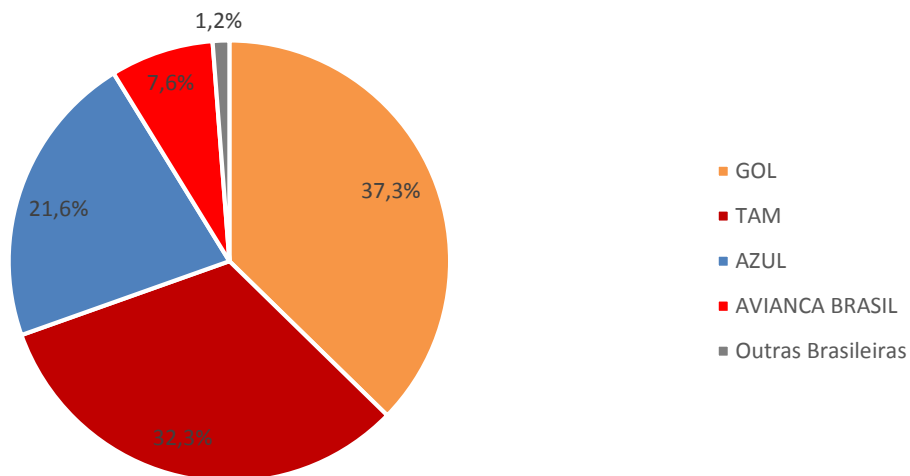


Figura 1.18: Variação no número de passageiros internacionais com relação ao mesmo período do ano anterior – jun/13 a jul/14

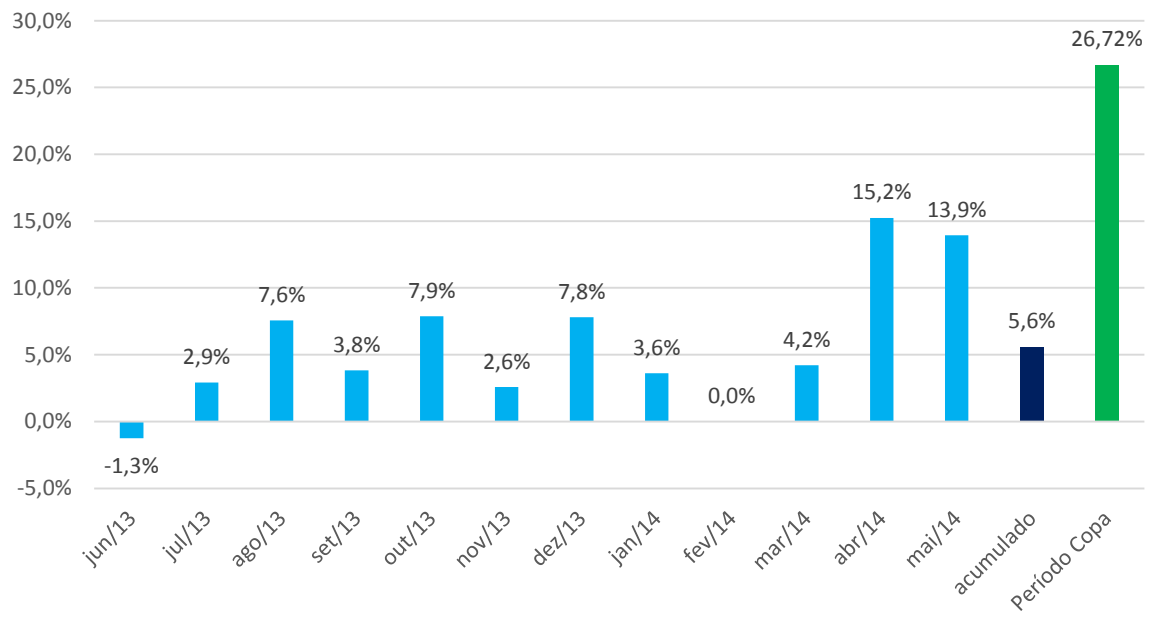
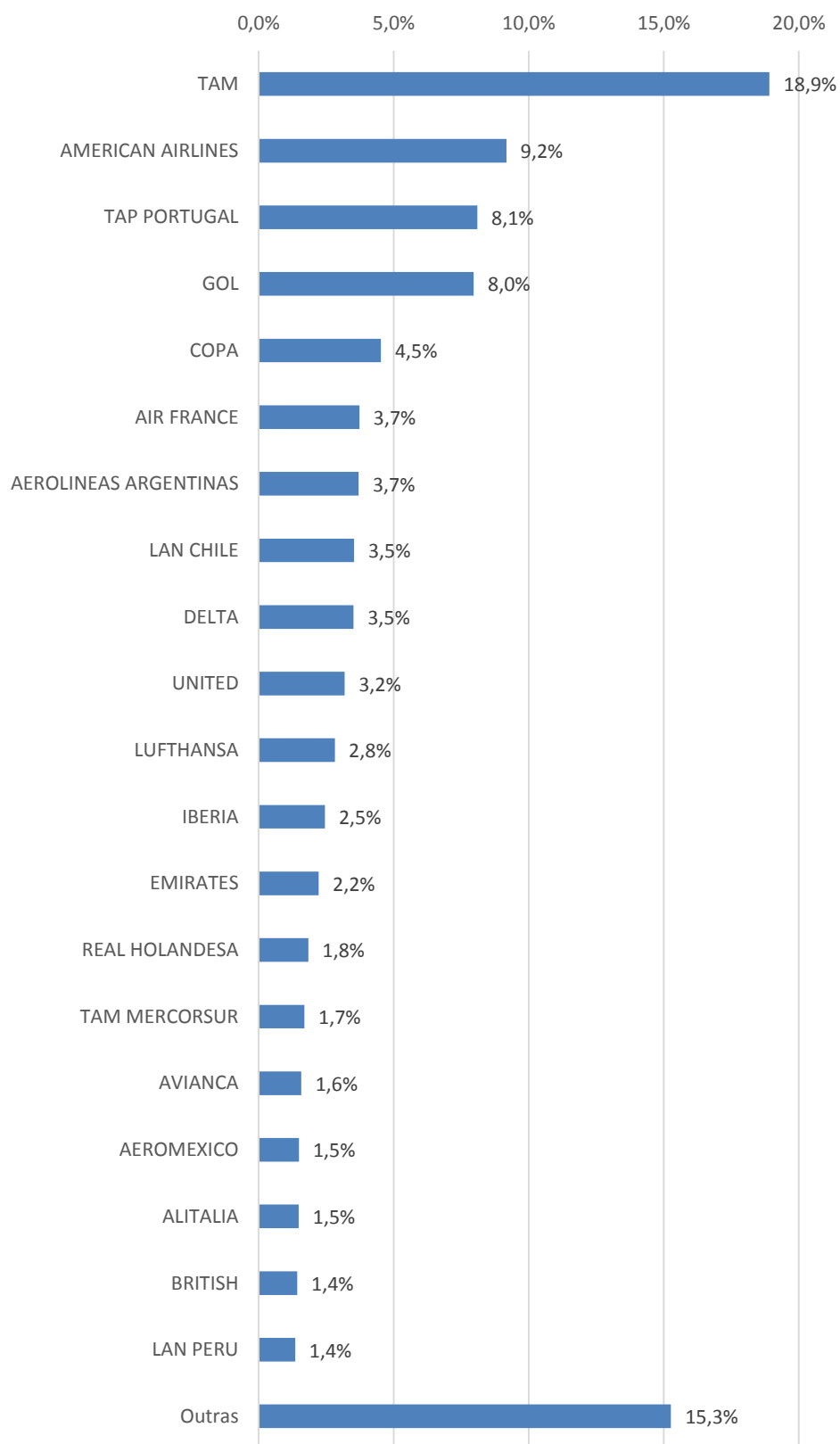


Figura 1.19: Participação das 20 principais empresas no Mercado Internacional em termos de Passageiros Pagos Transportados – Período Copa, 2014



Movimentação nas Capitais

Nesta parte, são apresentados os dados de movimentação de aeronaves e passageiros nas capitais brasileiras durante o período da Copa do Mundo. Nos casos de cidades atendidas por mais de um aeroporto, foi considerada a soma do tráfego em todos eles. Assim, no Rio de Janeiro/RJ, são considerados os aeroportos Santos Dumont/RJ e Galeão/RJ, em São Paulo/SP, os aeroportos de Congonhas/SP, Guarulhos/SP e Viracopos/SP, e, em Belo Horizonte/MG, os aeroportos da Pampulha/MG e de Confins/MG.

As cidades que sediaram jogos do evento foram: Belo Horizonte/MG, Brasília/DF, Cuiabá/MT, Curitiba/PR, Fortaleza/CE, Manaus/AM, Natal/RN, Porto Alegre/RS, Recife/PE, Rio de Janeiro/RJ, Salvador/BA e São Paulo/SP.

Decolagens e Pousos

A capital que apresentou o maior número de movimentos durante a Copa foi São Paulo/SP, com 53,28 mil decolagens e pousos, seguida do Rio de Janeiro/RJ (com 22,4 mil), Brasília/DF (com 15,28 mil) e Belo Horizonte/MG (com 12,16 mil).

23 capitais apresentaram redução no número de pousos e decolagens durante a Copa, quando comparado ao período equivalente de 2013, sendo que apenas em Natal/RN, Fortaleza/CE, Teresina/PI e Cuiabá/MT foi registrado aumento, com o maior crescimento relativo ocorrendo em Natal/RN (14%). Entre as 27 capitais, a maior redução no número de movimentos ocorreu em Maceió/AL (-23,8%).

Considerando-se a diferença em números absolutos, a maior queda entre as capitais ocorreu na cidade de São Paulo/SP, com 1.921 movimentos a menos no período da Copa em relação ao período equivalente de 2013, seguida pelo Rio de Janeiro/RJ, com 1.674 movimentos a menos.

Figura 1.20: Quantidade de decolagens e pousos nas capitais no período da Copa – 2013 e 2014

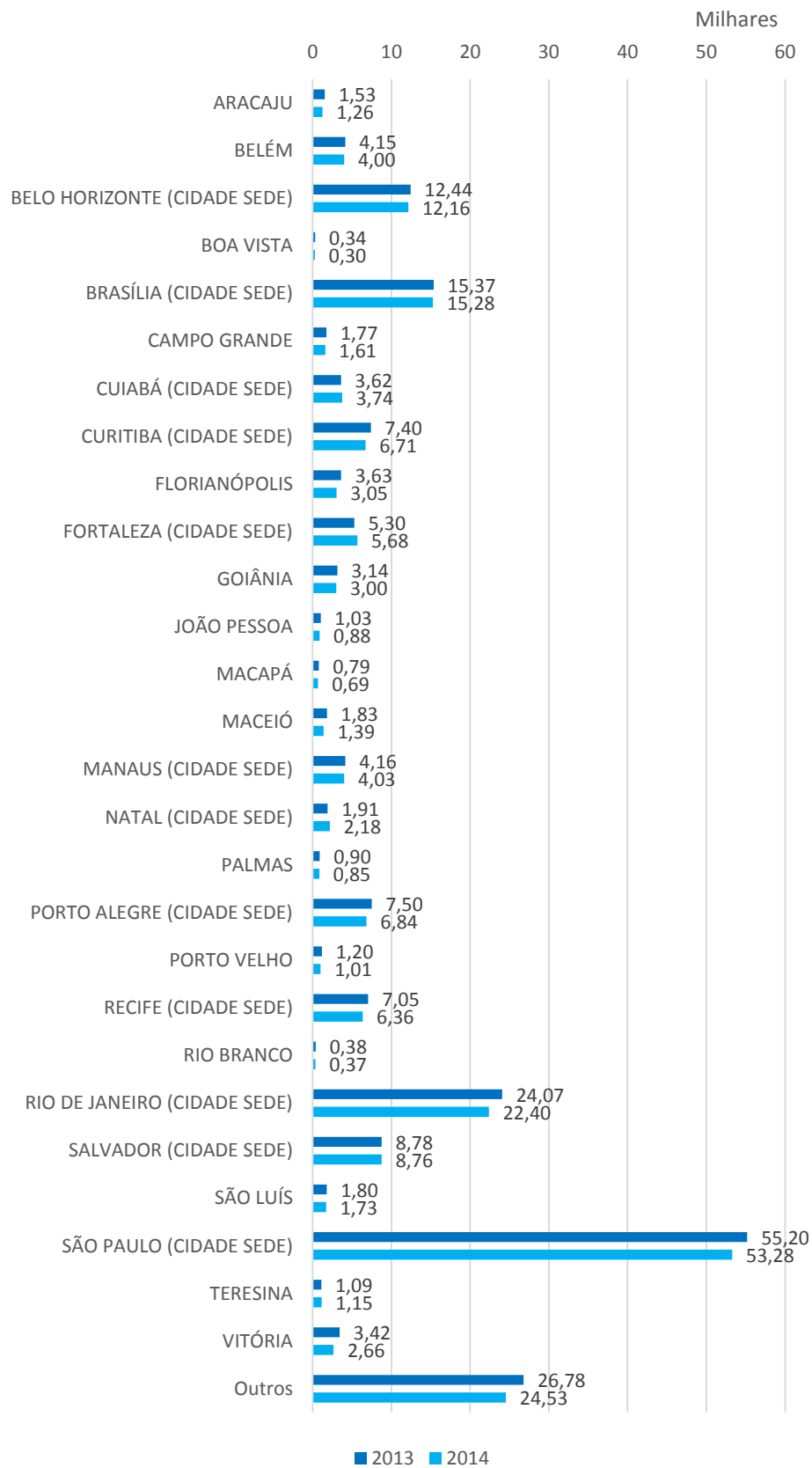


Figura 1.21: Variação percentual nas decolagens e pousos nas capitais – 2014 vs 2013 – Período da Copa

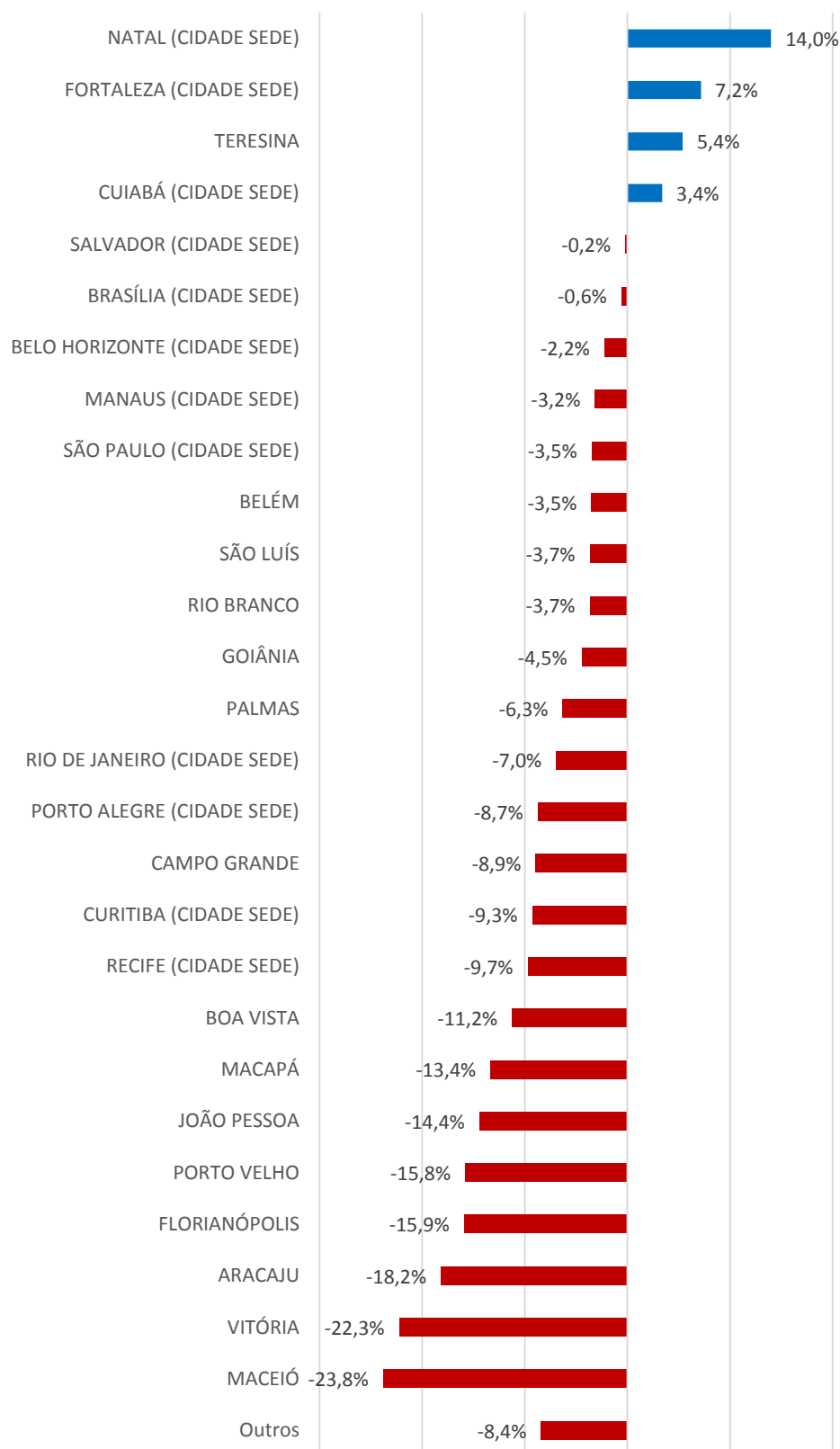
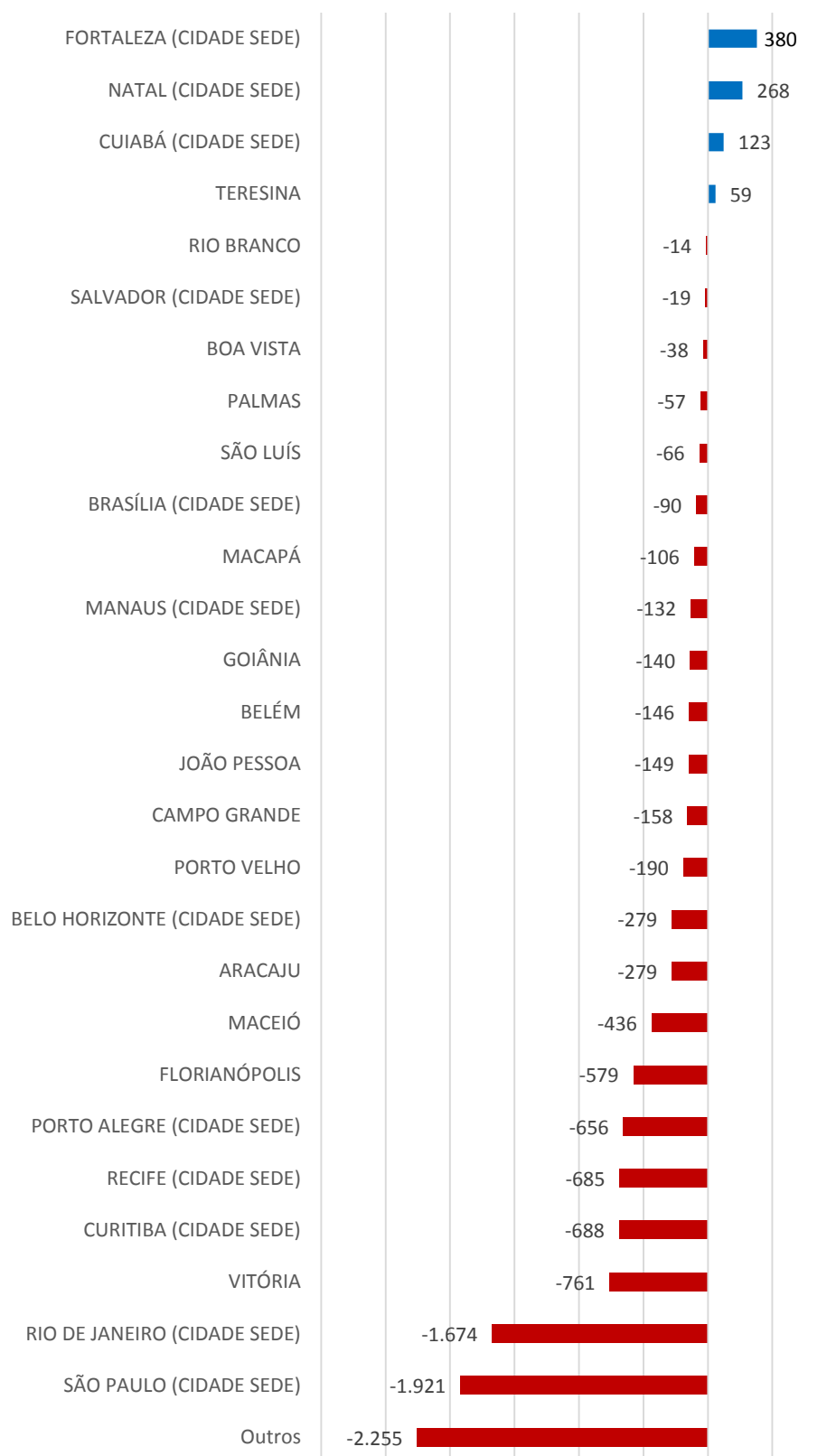


Figura 1.22: Diferença no número de decolagens e pousos nas capitais – 2014 vs 2013 – Período da Copa



Embarques e Desembarques

São Paulo/SP, Rio de Janeiro/RJ, Brasília/DF e Belo Horizonte/MG foram as capitais do país que apresentaram o maior número de embarques e desembarques de passageiros no período da Copa, com 6,23 milhões, 2,68 milhões, 1,83 milhões e 1,18 milhões, respectivamente.

Menos da metade das capitais (13) observou aumento no número de embarques e desembarques no período do evento em relação ao período equivalente de 2013. Os maiores aumentos relativos foram observados em Cuiabá/MT (+19,6%), Fortaleza/CE (+15,1%) e Manaus/AM (+12,0%). As maiores reduções relativas ocorreram nas capitais de Porto Velho/RO (-17,8%) e Florianópolis/SC (-15,2%). A única cidade-sede da Copa do Mundo em que se observou diminuição do fluxo de passageiros foi em Porto Alegre/RS, com uma queda de 5,4%.

Já em números absolutos, São Paulo/SP, Rio de Janeiro/RJ e Belo Horizonte/MG obtiveram o maior acréscimo de embarques e desembarques durante a Copa em relação ao período equivalente de 2013, da ordem de 148,1 mil, 125,0 mil e 107,6 mil, respectivamente. Florianópolis/SC e Porto Alegre/RS tiveram as maiores baixas absolutas, com menos 47,8 mil e menos 40,3 mil, respectivamente.

Figura 1.23: Quantidade de embarques e desembarques nas capitais no período da Copa – 2013 e 2014

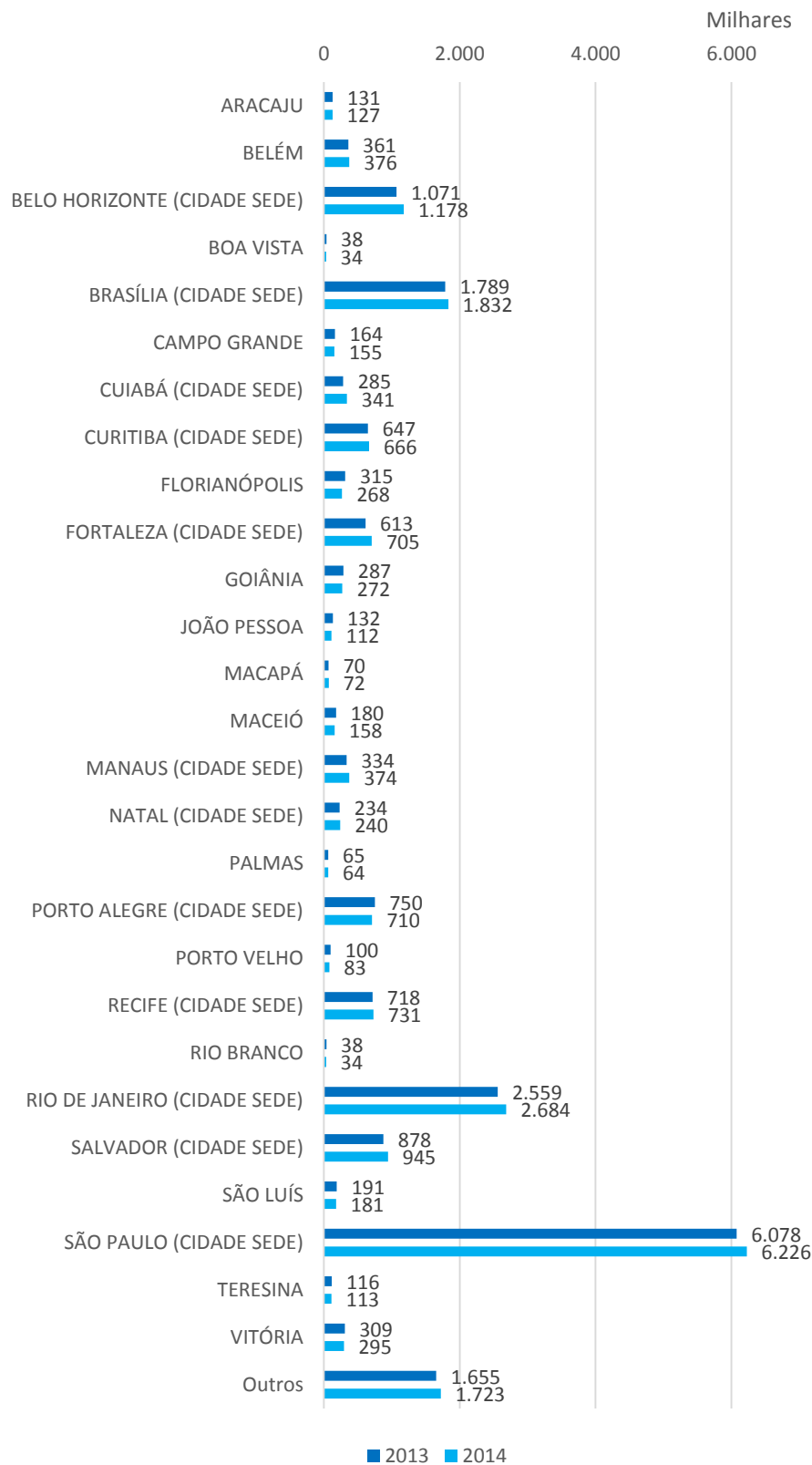


Figura 1.24: Variação percentual nos embarques e desembarques nas capitais – 2014 vs 2013 – Período da Copa

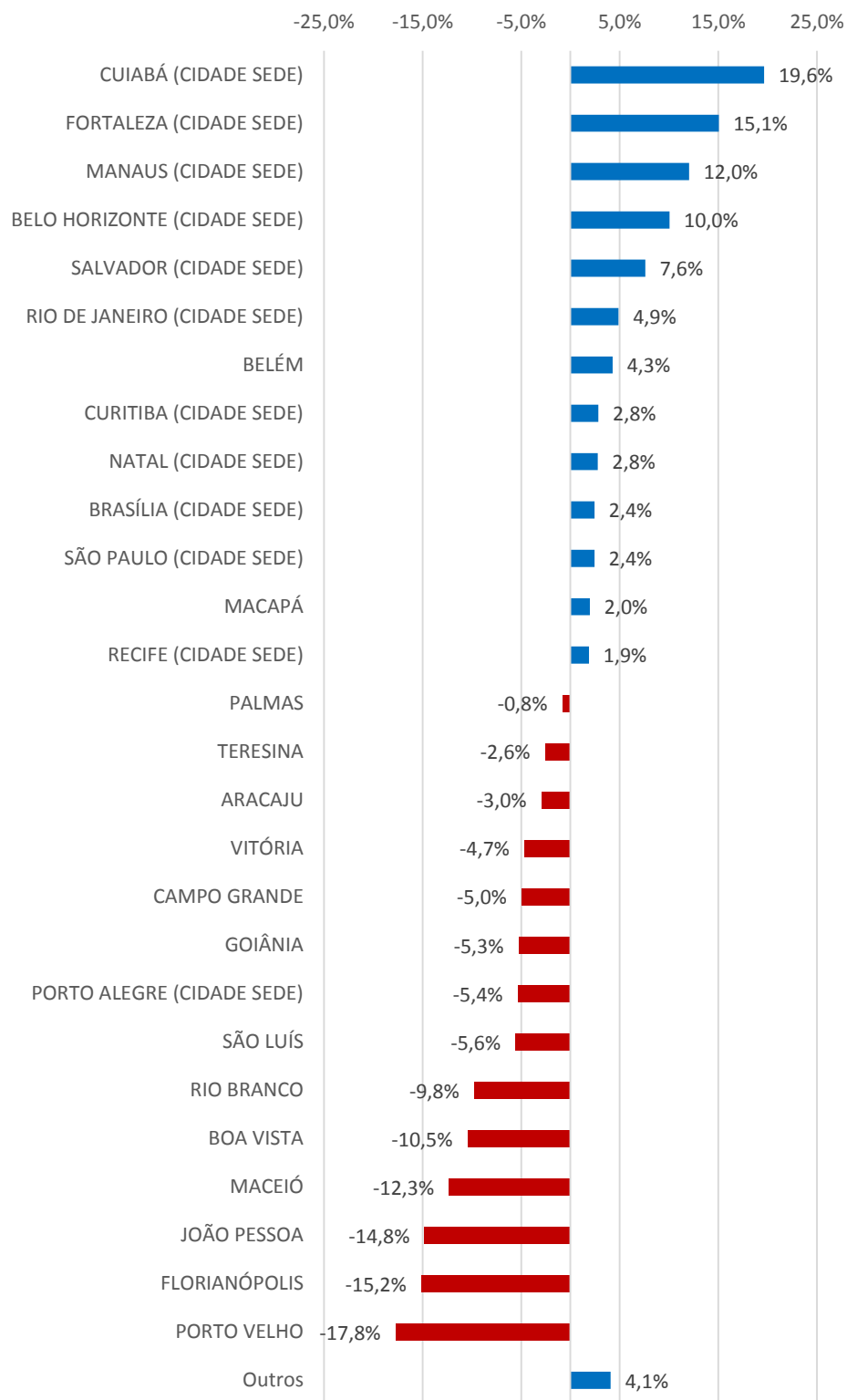
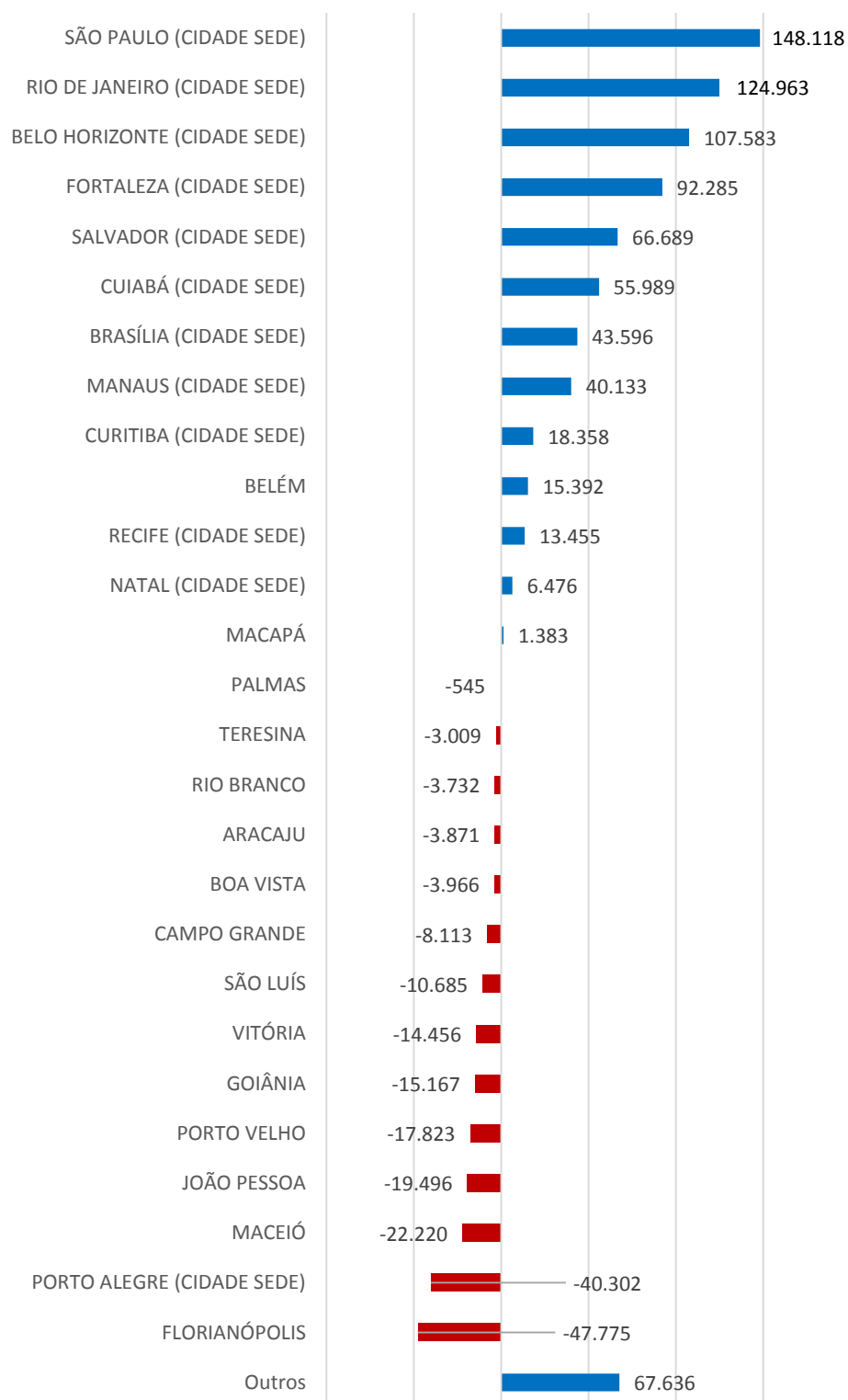


Figura 1.25: Diferença no número de embarques e desembarques nas capitais – 2014 vs 2013 – Período da Copa



Aproveitamento das Aeronaves (RPK/ASK)

A cidade-sede com o maior aproveitamento dos assentos das aeronaves no período da Copa do Mundo foi Fortaleza/RS (84,6%), tendo representado o quarto maior valor entre as 27 capitais. Entre as capitais, Teresina/PI registrou o maior nível neste indicador, 88,1%.

Cinco capitais apresentaram queda no aproveitamento das aeronaves durante a Copa na comparação com o período equivalente de 2013: Porto Alegre/RS (-1,4%), João Pessoa/PB (-2,0%), Natal/RN (-6,5%), Rio Branco/AC (-7,7%), e Porto Velho/RO (-9,1%), sendo que dessas apenas Porto Alegre/RS e Natal/RN receberam jogos do evento. As capitais que registraram as maiores altas neste indicador foram Vitória/ES (+16,7%), Curitiba/PR (+15,3%) e Macapá/AP (+13,7%).

Figura 1.26: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas capitais– 2014 – Período Copa

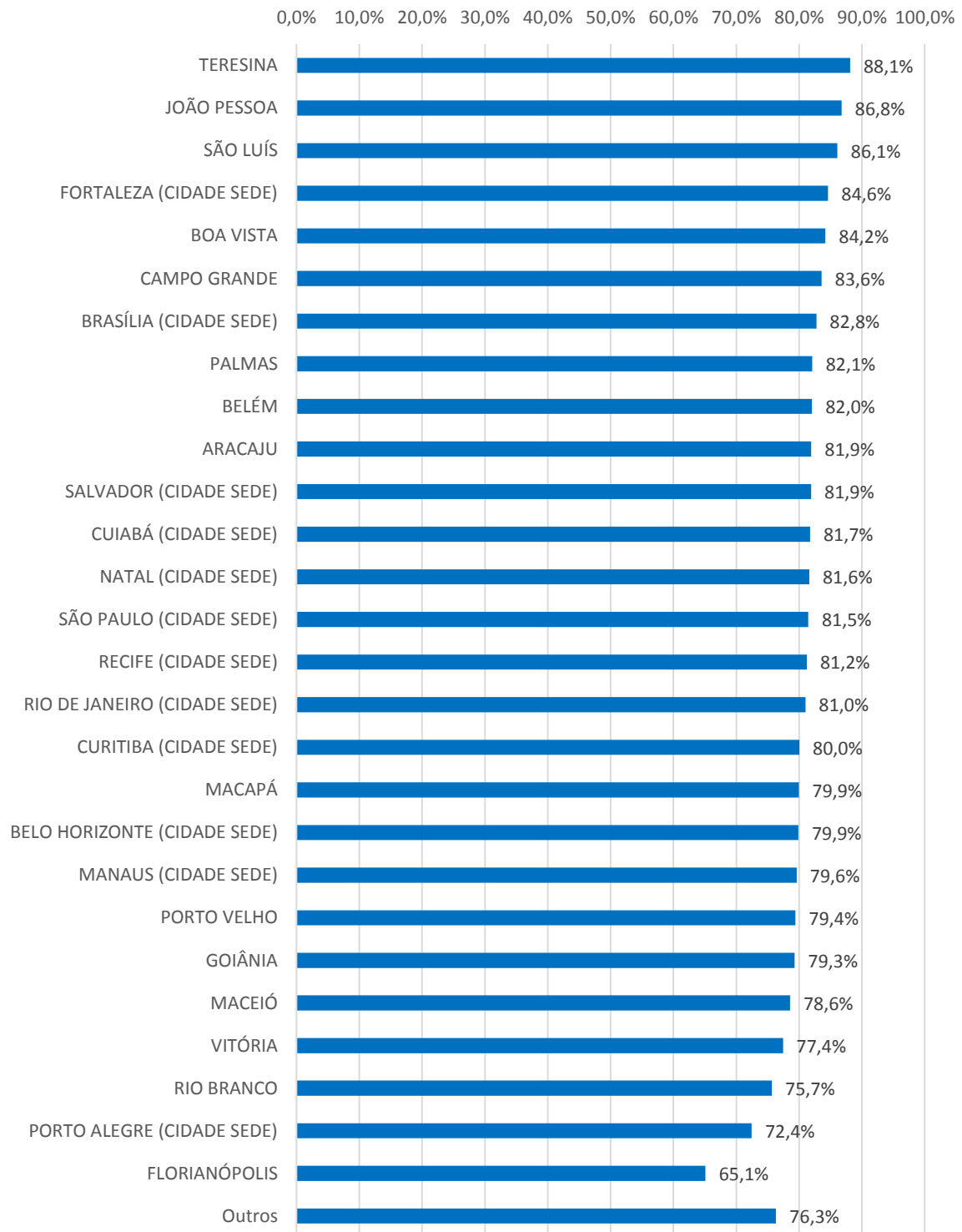
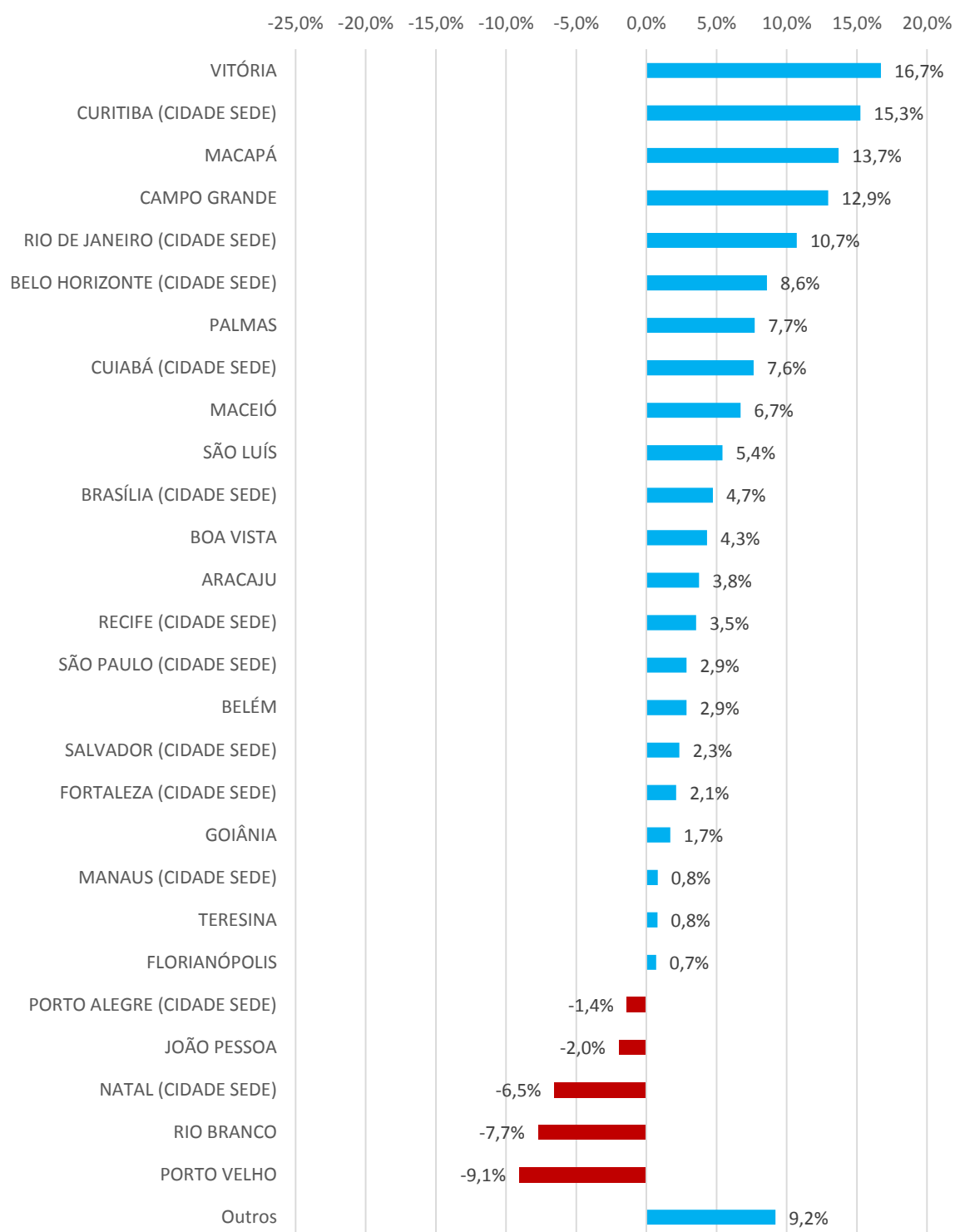


Figura 1.27: Variação percentual do aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas capitais – 2014 vs 2013 – Período Copa



Movimentação nas Principais Rotas

Nesta parte, são apresentados os dados referentes ao número de passageiros pagos transportados, número de voos e aproveitamento das aeronaves (RPK/ASK) nas principais rotas domésticas e internacionais, considerando-se voos realizados nos dois sentidos da rota, durante o período da Copa do Mundo.

Rotas Domésticas

A rota doméstica que apresentou o maior número de passageiros pagos transportados durante o período da Copa foi Congonhas/SP-Santos Dumont/RJ (328 mil), seguida de Guarulhos/SP-Salvador/BA (233 mil) e Guarulhos/SP-Recife/PE (213 mil).

Entre as 20 principais rotas domésticas, 12 registraram aumento no número de passageiros pagos transportados durante o evento em comparação com o período equivalente de 2013. Os maiores aumentos foram observados nas rotas Santos Dumont/RJ-Brasília/DF (+34%), Santos Dumont/RJ-Guarulhos/SP (+29,6%), Galeão/RJ-Guarulhos/SP (+24,2%) e Guarulhos/SP-Confins/MG (+24,0%), todos acima de 20%. Já as reduções mais expressivas foram registradas por Curitiba/PR-Congonhas/SP e Congonhas/SP-Porto Alegre/RS, da ordem de 29,7% e 26,9% negativos.

O maior número de voos domésticos realizados durante a Copa foi registrado na ligação entre Congonhas/SP e Santos Dumont/RJ (3,38 mil), seguida por Guarulhos/SP-Salvador/BA (1,72 mil) e Guarulhos/SP-Porto Alegre/RS (1,52 mil).

Entre as 20 principais rotas domésticas, 6 registraram alta no número de voos durante o evento em relação ao período equivalente de 2013, sendo que o maior crescimento foi observado na rota Santos Dumont/RJ-Brasília/DF (+29,8%). As maiores baixas foram registradas nas rotas Curitiba/PR-Congonhas/SP (-31,9%), Congonhas/SP-Porto Alegre/RS (-21,9%) e Congonhas/SP-Santos Dumont/RJ (-20,3%).

O maior nível de aproveitamento dos assentos das aeronaves em voos domésticos no período da Copa foi apurado na rota Guarulhos/SP-Fortaleza/CE (87,7%), enquanto que a rota que registrou a maior variação positiva neste indicador em relação ao período equivalente de 2013 foi Guarulhos/SP-Santos Dumont/RJ (+23,9%). Apenas 3 rotas domésticas entre as 20 principais registraram redução neste indicador, tendo sido Galeão/RJ-Porto Alegre/RS aquela que apresentou a maior baixa (-3,4%).

Figura 1.28: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas domésticas – 2013 e 2014 – período da Copa

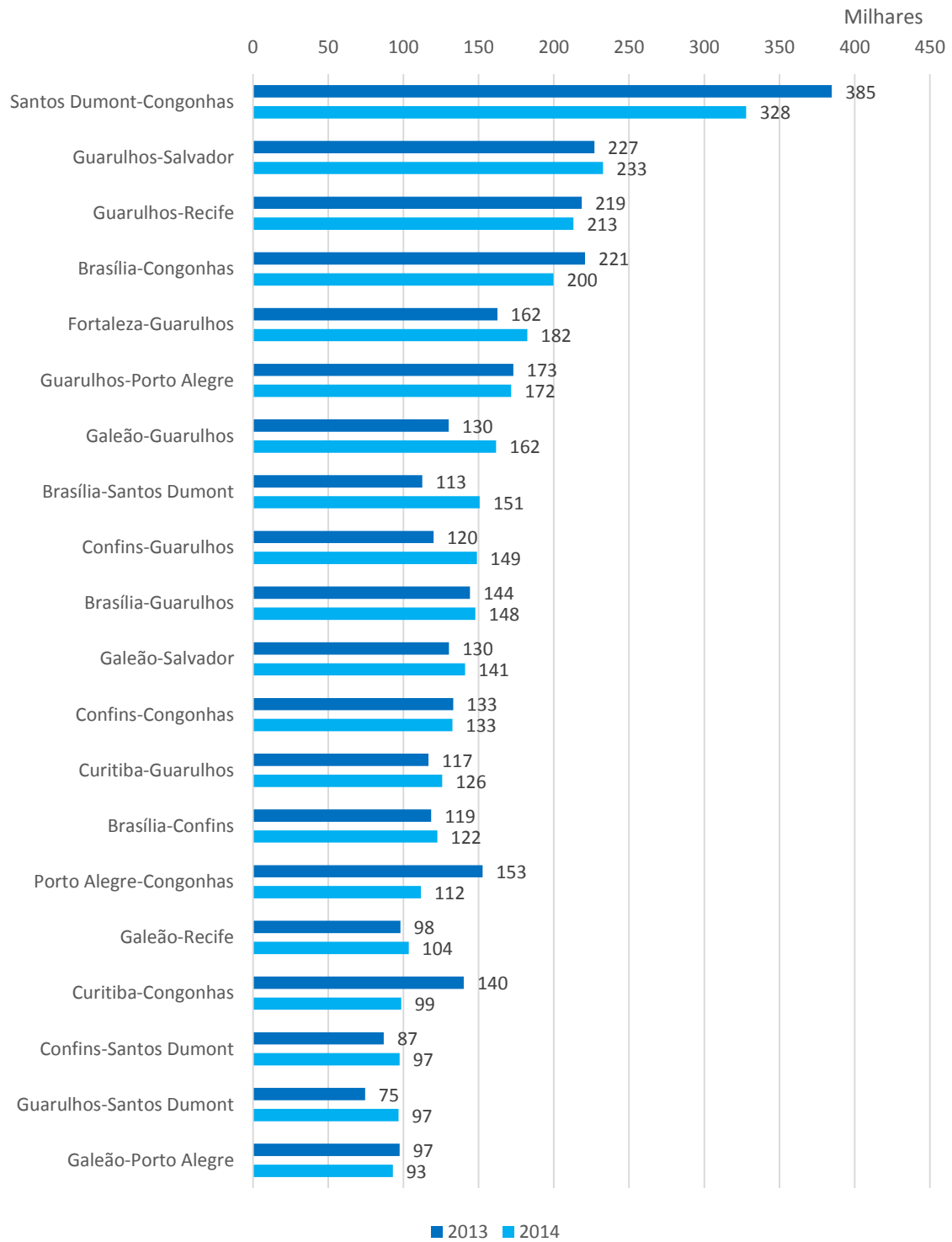


Figura 1.29: Variação no número passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas domésticas – 2014 vs 2013 – período da Copa

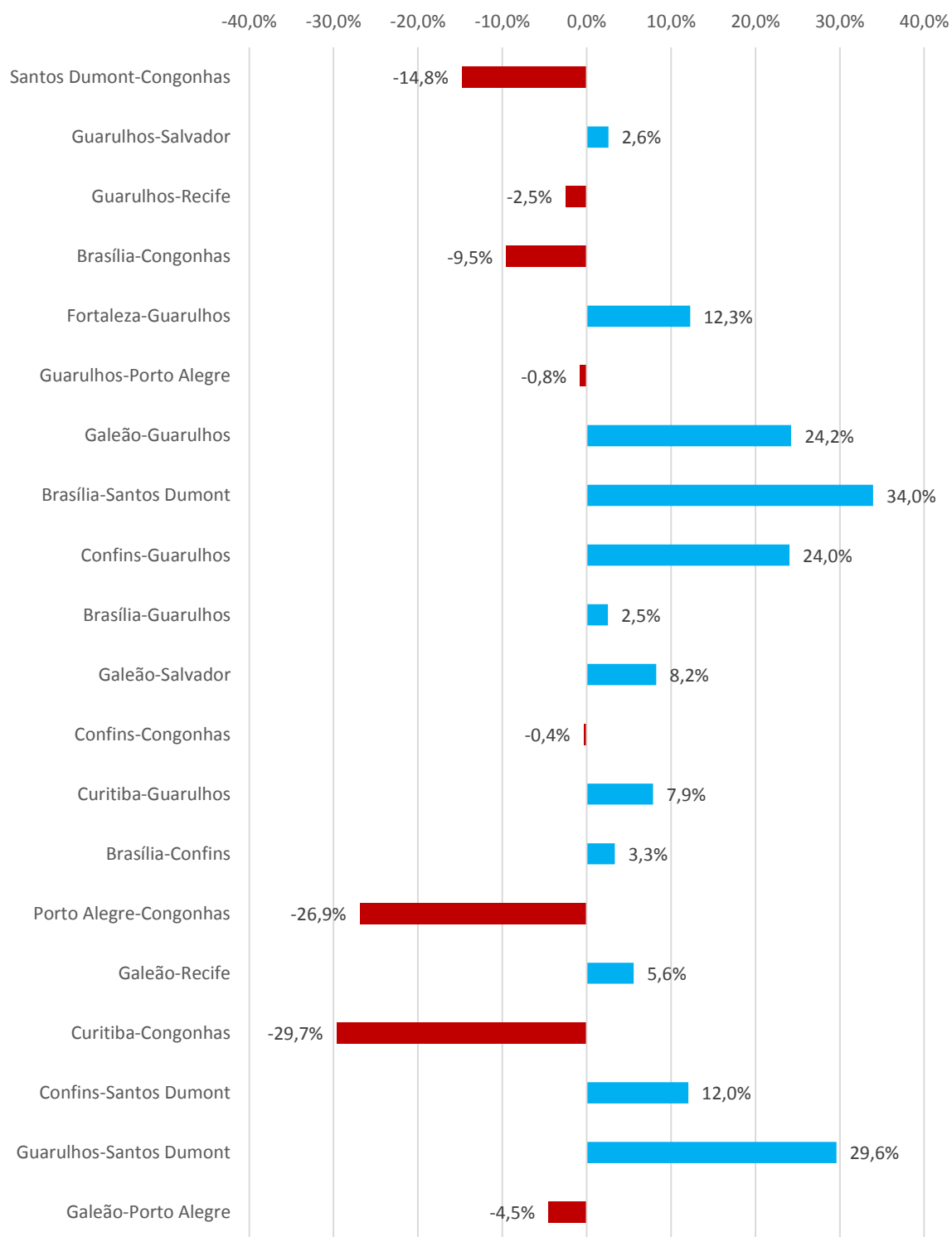


Figura 1.30: Número de Voos nas 20 principais rotas domésticas – 2013 e 2014 – período da Copa

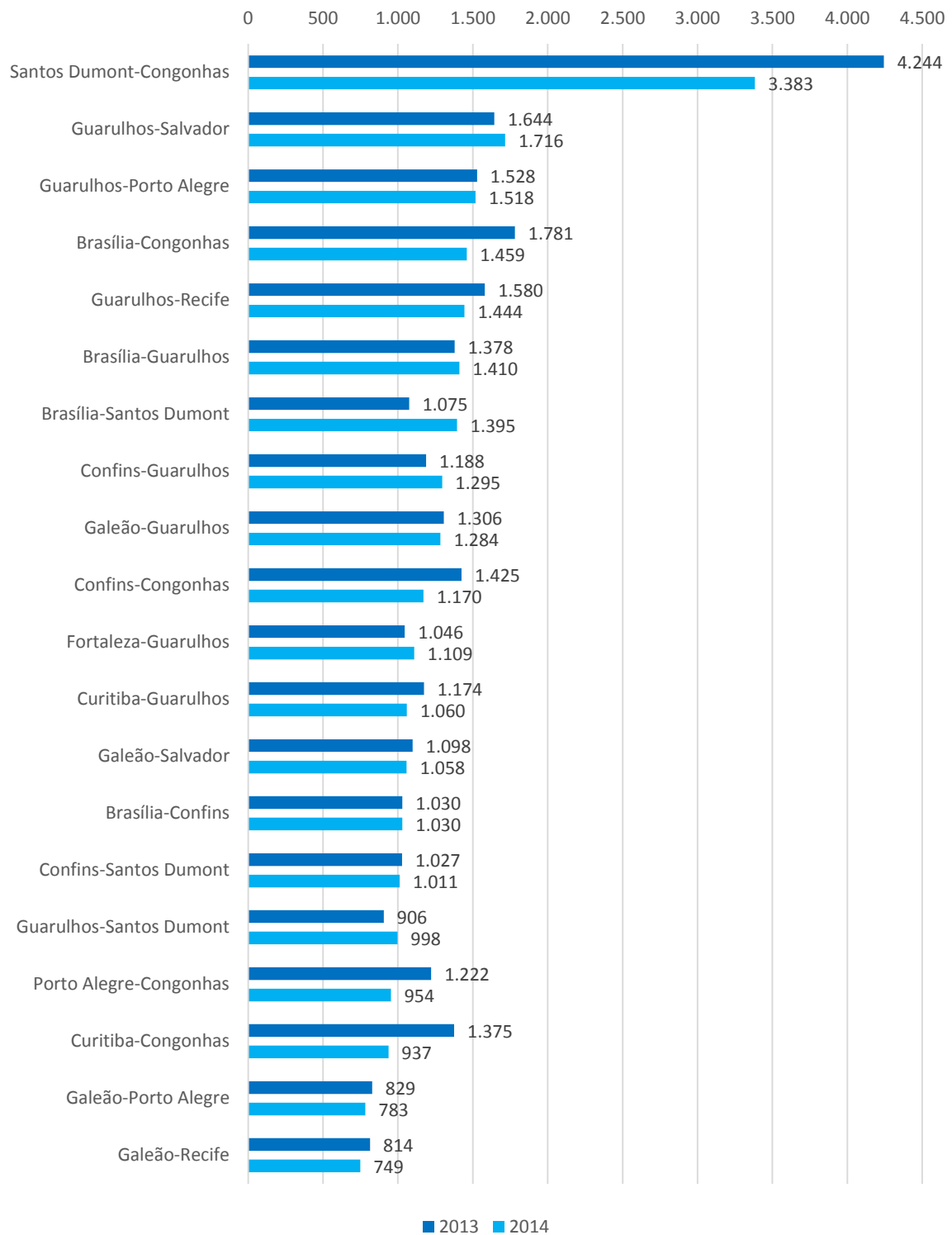


Figura 1.31: Variação no número de Voos nas 20 principais rotas domésticas – 2014 vs 2013 – período da Copa

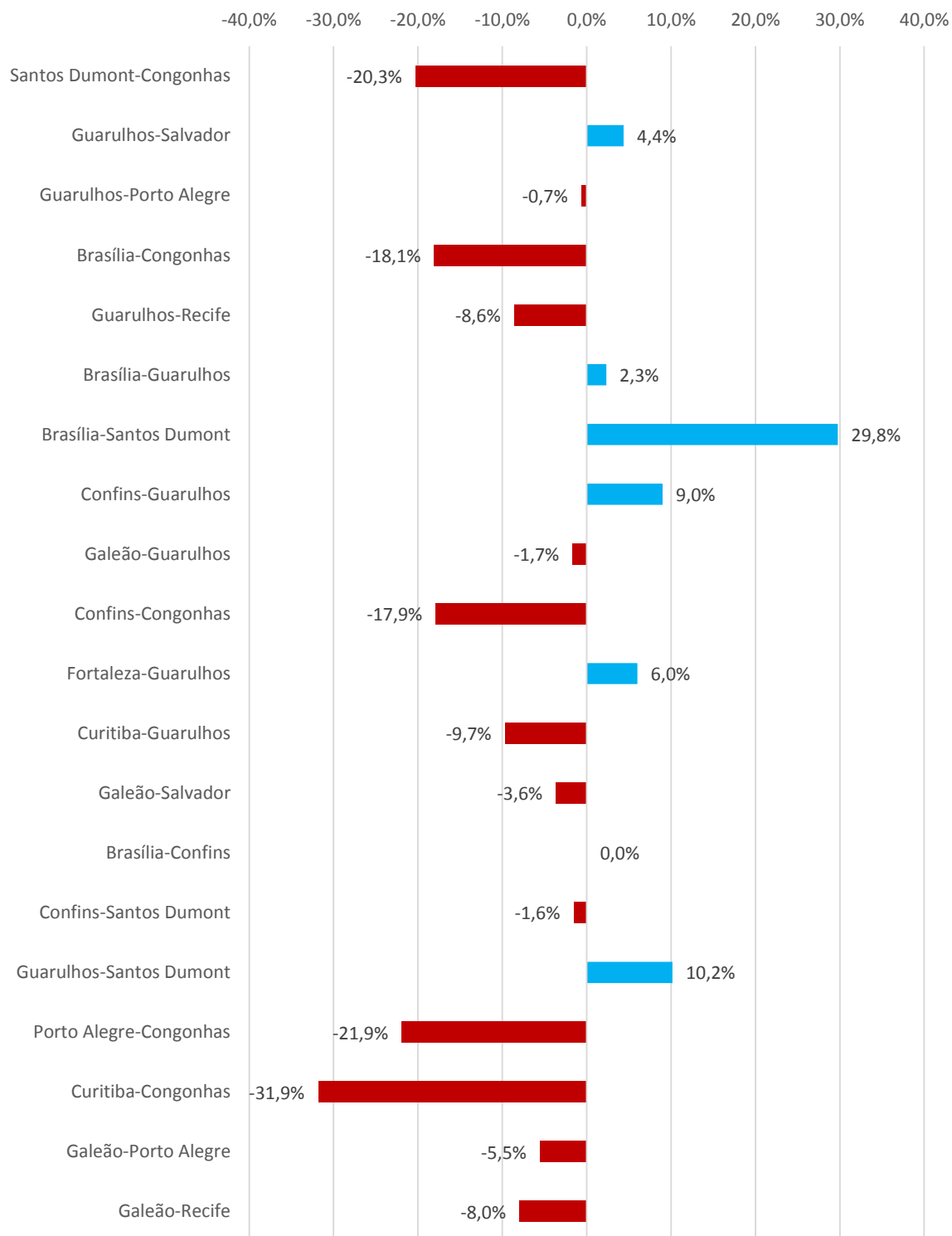


Figura 1.32: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas 20 principais rotas domésticas – período da Copa

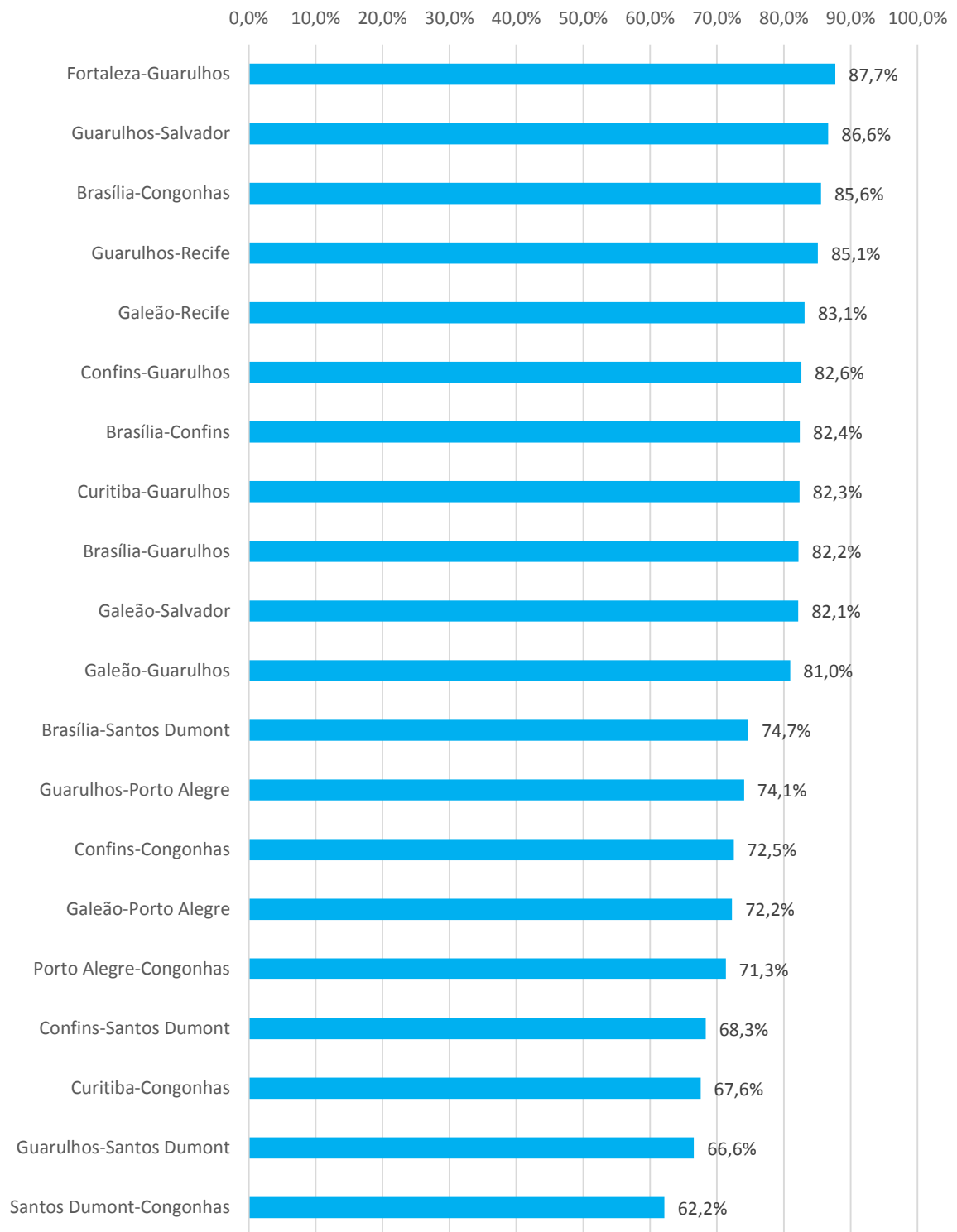
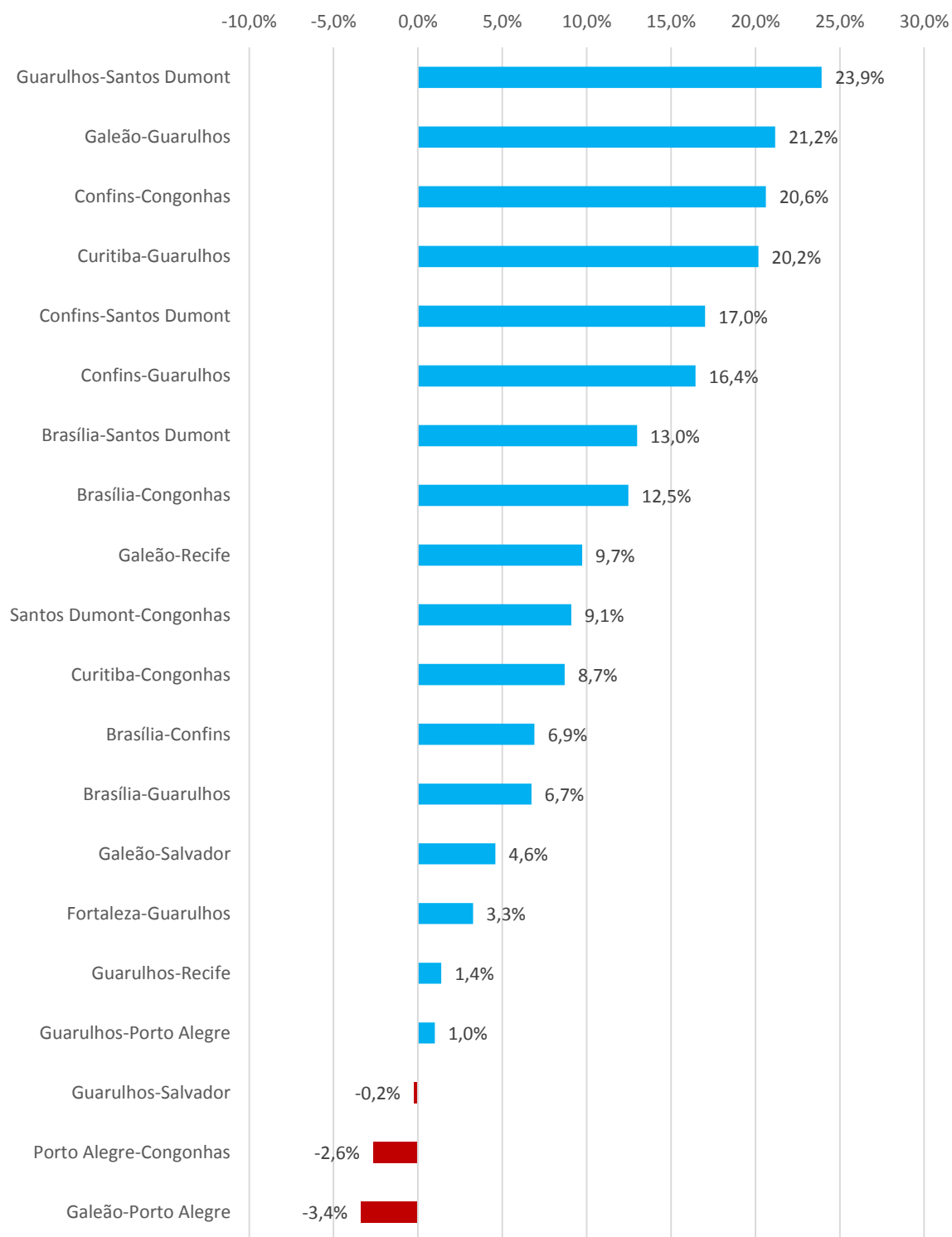


Figura 1.33: Variação percentual do aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas 20 principais rotas domésticas – 2014 vs 2013 – período da Copa



Rotas Internacionais

A maior quantidade de passageiros pagos transportados no período da Copa em voos internacionais com origem ou destino no Brasil foi registrada na rota Estados Unidos/Brasil (575 mil), seguida de Argentina/Brasil (354 mil) e Portugal/Brasil (186 mil).

Entre as 20 maiores rotas internacionais, pelo menos 18 registraram variação positiva no número de passageiros pagos transportados durante o evento em relação ao período equivalente de 2013. Os aumentos mais expressivos foram observados nas rotas Emirados Árabes Unidos/Brasil (+108,4%), Venezuela/Brasil (+85,0%), Colômbia/Brasil (+81,1%) e Argentina/Brasil (+32,5%). As variações das rotas Chile/Brasil e Peru/Brasil não foram calculadas devido a inconsistências detectadas nos dados reportados pelas empresas Lan Airlines e Lan Peru.

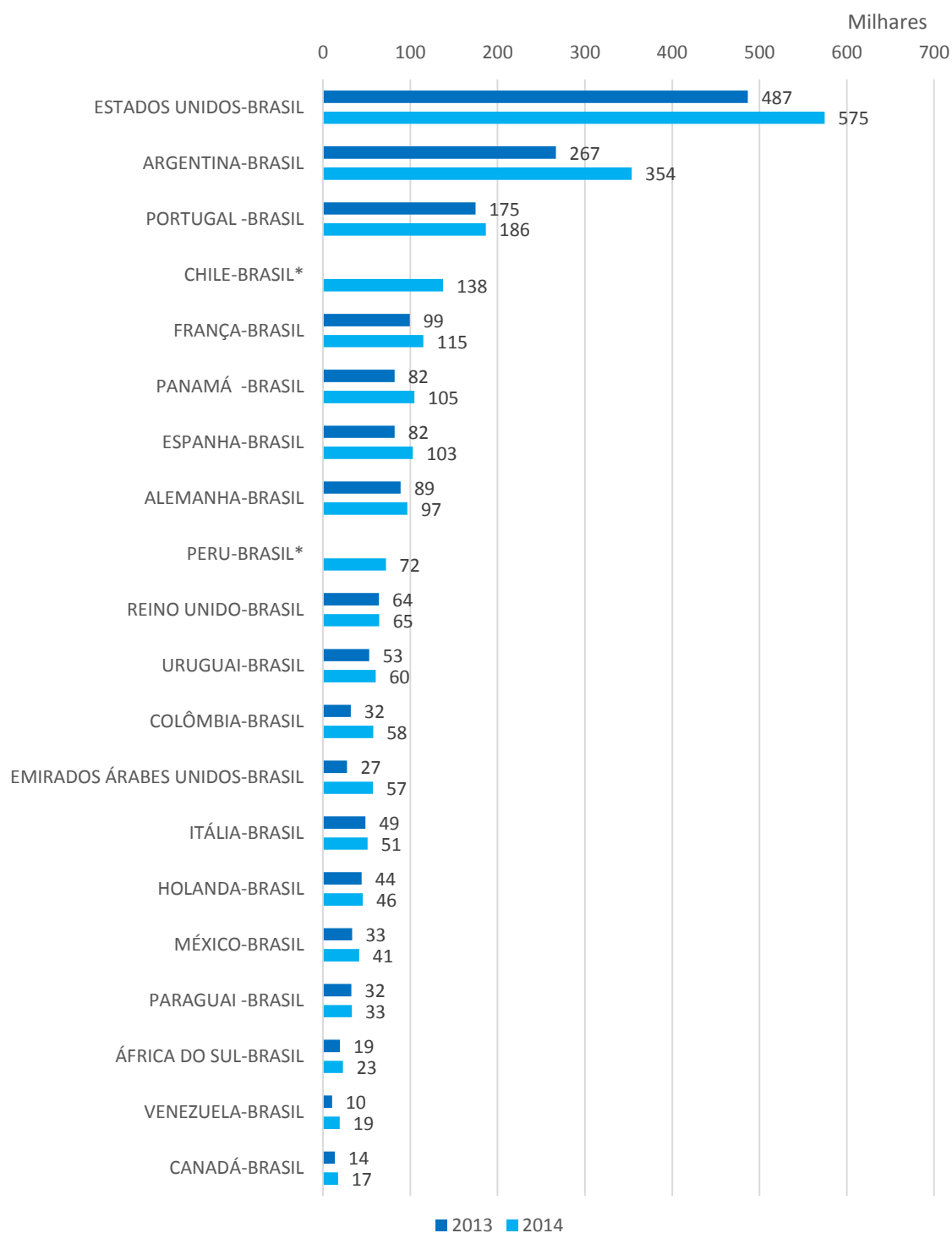
Em número de voos internacionais, as rotas Estados Unidos/Brasil e Argentina/Brasil também foram destaque, com 3,18 mil e 3,04 mil, respectivamente, seguidas de Chile/Brasil (942 voos).

A maioria (14) das 20 principais rotas internacionais registrou crescimento no número de voos durante o evento em relação ao período equivalente de 2013. As maiores altas foram registradas nas rotas Emirados Árabes Unidos/Brasil (+49,0%) e México/Brasil (+41,4%). Duas reduções foram registradas, pelas rotas Alemanha/Brasil (-7,7%) e Reino Unido/Brasil (-1,2%), enquanto as rotas África do Sul/Brasil e França/Brasil mantiveram o mesmo número de voos. Não foram calculadas as variações das rotas Chile/Brasil e Peru/Brasil, pelo motivo anteriormente exposto.

O maior nível de aproveitamento dos assentos das aeronaves em voos internacionais com origem ou destino no Brasil realizados durante a Copa foi registrado na rota Canadá/Brasil (94,8%) enquanto que o menor foi observado na rota Venezuela/Brasil (69,6%).

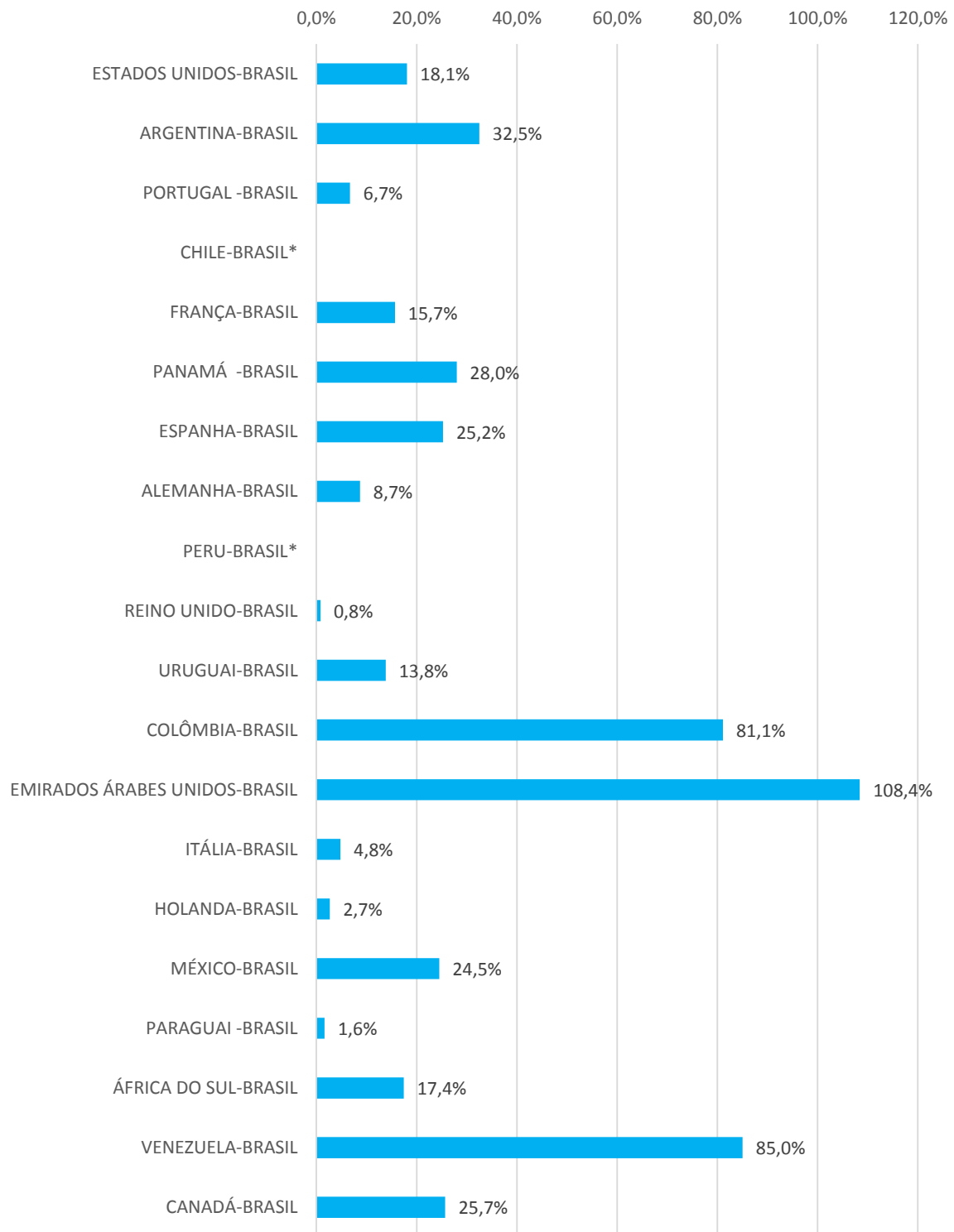
A maioria (14) das 20 principais rotas internacionais registrou variação positiva na taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves durante a Copa em relação ao período equivalente de 2013. As maiores altas foram registradas nas rotas Emirados Árabes Unidos/Brasil (+33,0%) e Argentina/Brasil (+11,8%). As baixas mais expressivas foram registradas nas rotas México/Brasil (-5,9%), Alemanha/Brasil (-5,3%) e Holanda/Brasil (-4,2%).

Figura 1.34: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas internacionais – 2013 e 2014 – período da Copa



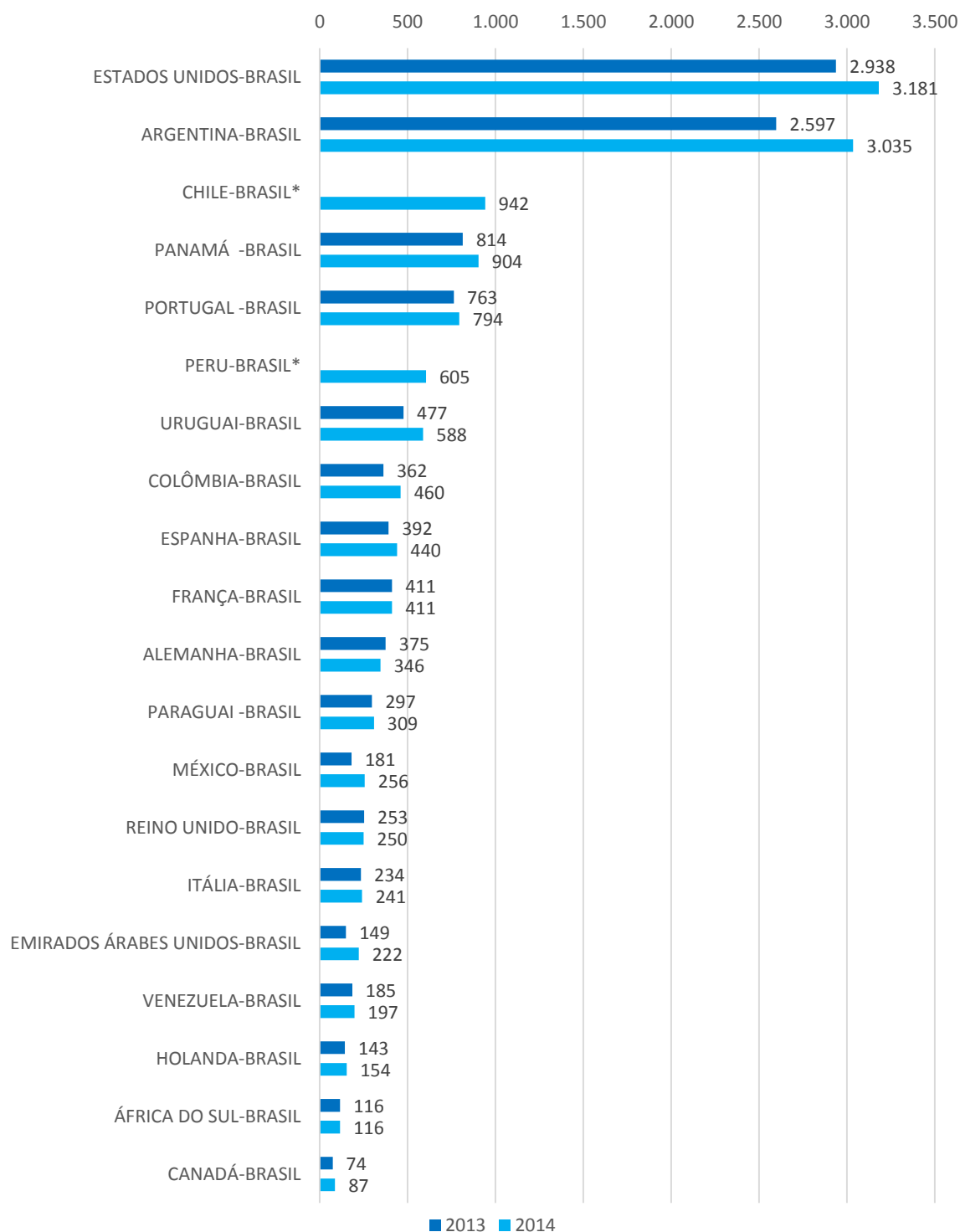
*Dados das rotas Chile/Brasil e Peru/Brasil prejudicados para o ano de 2013.

Figura 1.35: Variação no número de passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas internacionais – 2014 vs 2013 – período da Copa



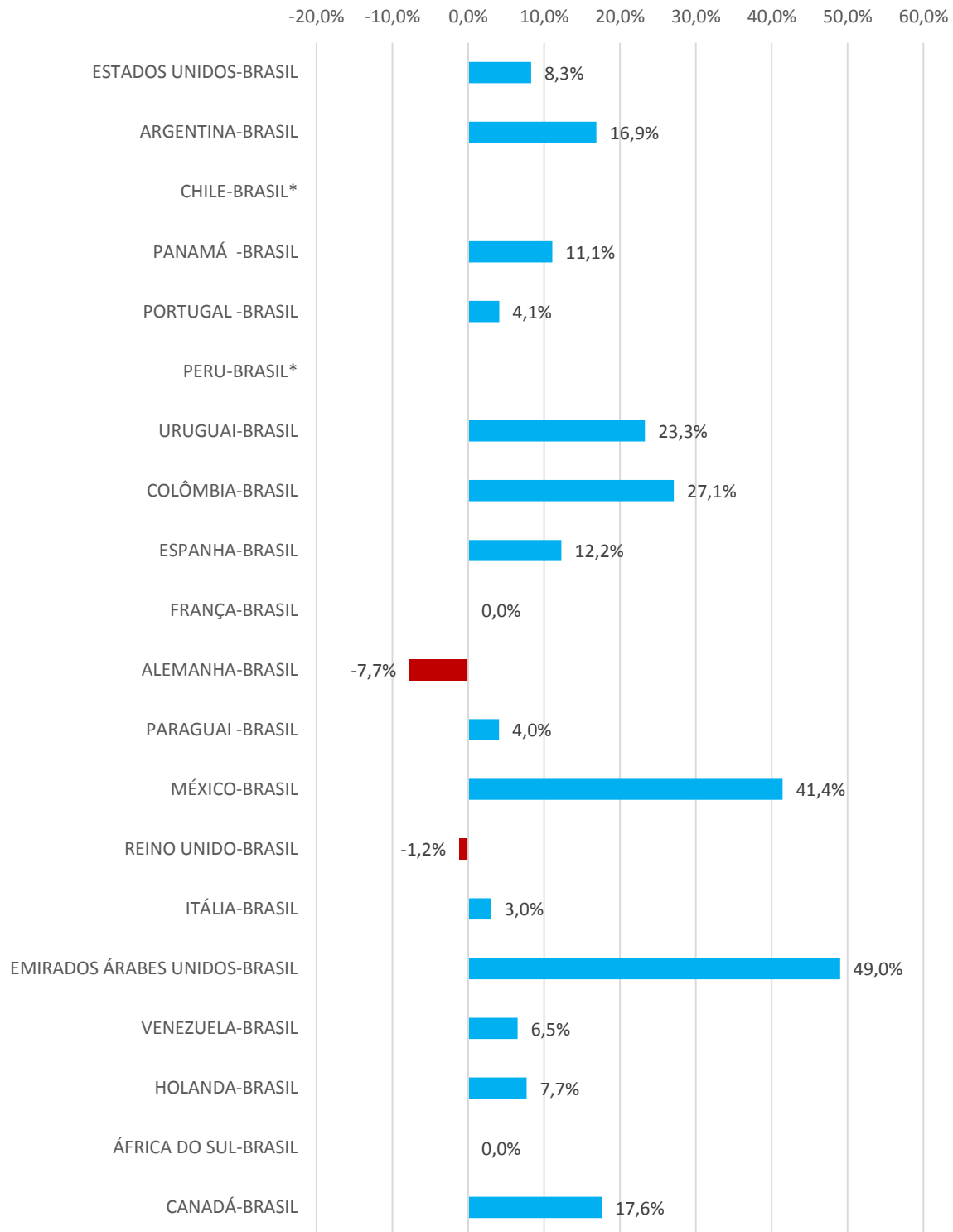
*Dados das rotas Chile/Brasil e Peru/Brasil prejudicados para o ano de 2013.

Figura 1.36: Número de voos nas 20 principais rotas internacionais – 2013 e 2014 – período da Copa



*Dados das rotas Chile/Brasil e Peru/Brasil prejudicados para o ano de 2013.

Figura 1.37: Variação no número de voos nas 20 principais rotas internacionais – 2014 vs 2013 – período da Copa



*Dados das rotas Chile/Brasil e Peru/Brasil prejudicados para o ano de 2013.

Figura 1.38: Aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas 20 principais rotas internacionais – período da Copa

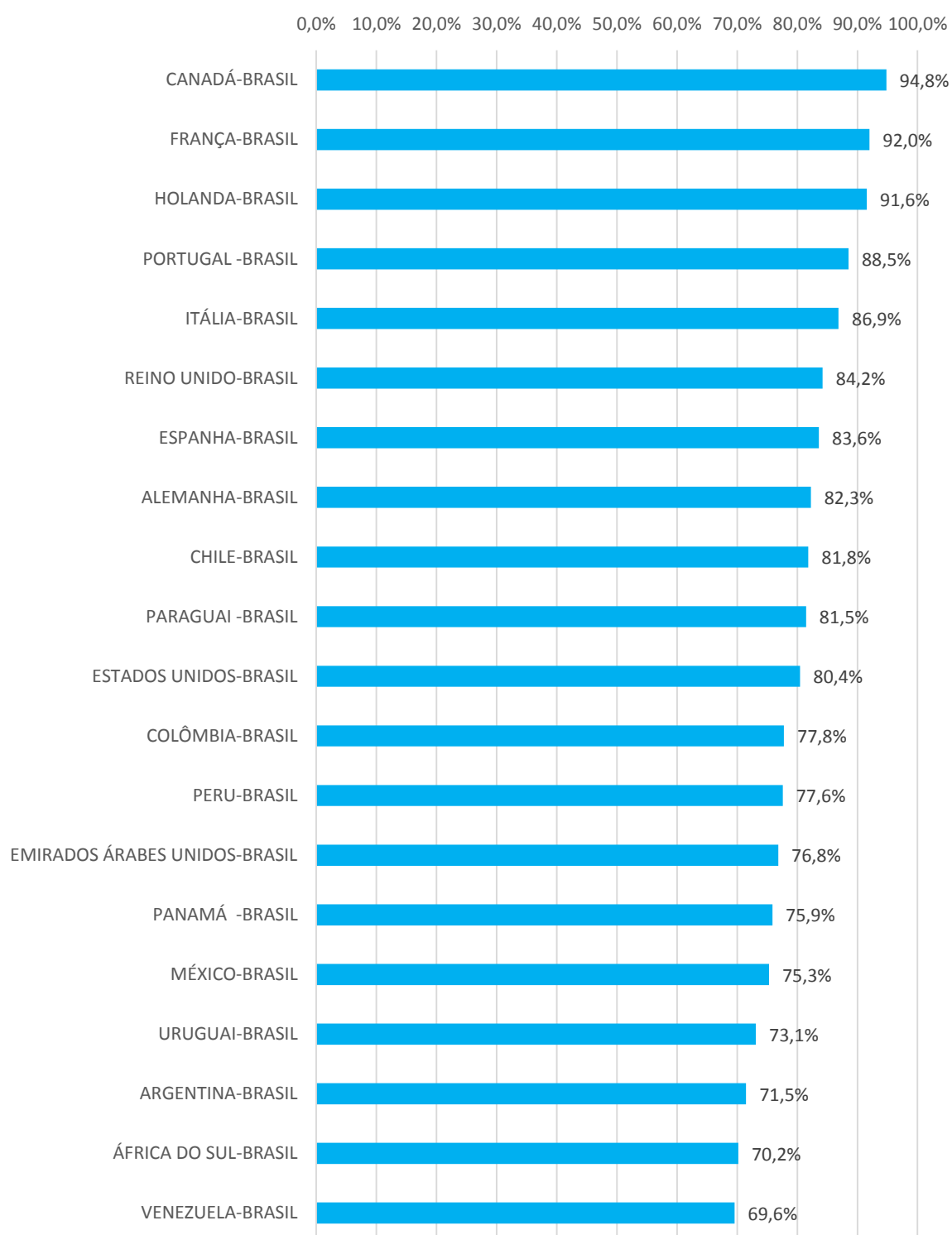
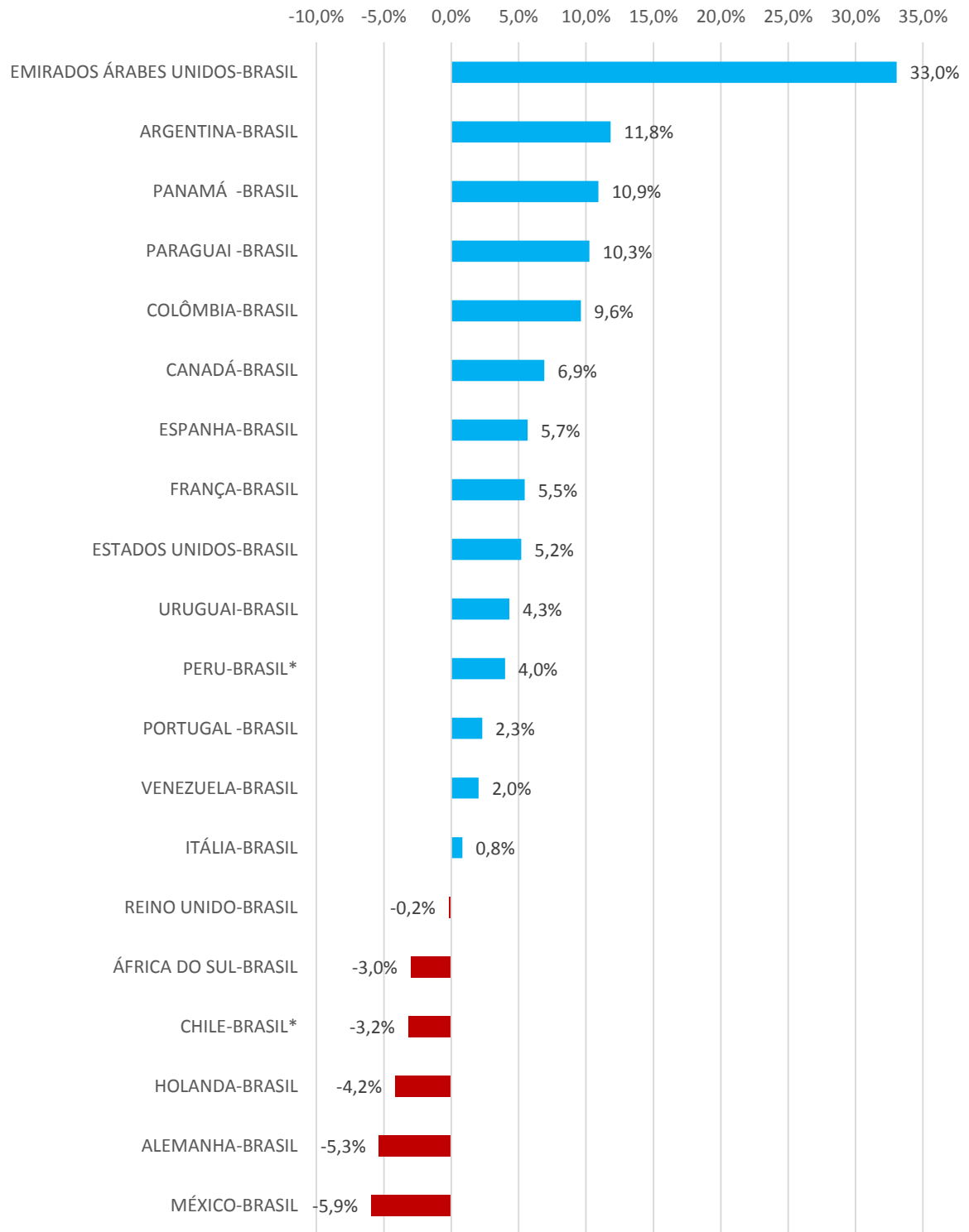


Figura 1.39: Variação percentual do aproveitamento (RPK/ASK) das aeronaves nas 20 principais rotas internacionais – 2014 vs 2013 – período da Copa



*Dados das rotas Chile/Brasil e Peru/Brasil prejudicados para o ano de 2013.



Seção 2.

TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

A seção 2 apresenta os dados referentes às tarifas aéreas domésticas vendidas para os voos programados para o período da Copa do Mundo de 2014, com origem ou destino nas cidades-sede do evento.

Metodologia

A ANAC realiza o acompanhamento das tarifas aéreas domésticas comercializadas pelas empresas aéreas brasileiras e divulga em seu site na internet o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas, com dados desde janeiro de 2002:

<http://www2.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas>.

O Relatório é elaborado com base em dados mensalmente registrados na ANAC pelas empresas aéreas, sendo que, em 2013, foram registrados dados de mais de 50 milhões de assentos vendidos ao público adulto em geral para todas as linhas aéreas domésticas, mais de 7.800 no total.

O registro dessas informações na ANAC é realizado até o último dia útil do mês subsequente ao de comercialização e se referem aos bilhetes emitidos para voos a serem operados no mês de referência e em meses posteriores.

A remessa desses dados é regulamentada e eles são submetidos a procedimentos de auditoria para verificar a consistência e a precisão das informações registradas pelas empresas aéreas. Eventuais não conformidades ou mesmo a remessa intempestiva caracterizam infração e ensejam a instauração de processo administrativo, que pode culminar na aplicação de penalidades.

Em novembro de 2013, ANAC iniciou o acompanhamento quinzenal das tarifas aéreas domésticas vendidas para voos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, com origem ou destino nas cidades-sede do evento, tendo adotado metodologia de coleta e de auditoria similar à mencionada.

As informações sobre as tarifas aéreas vendidas foram quinzenalmente registradas pelas empresas aéreas na ANAC, em cumprimento à requisição formulada por meio do Ofício-Circular nº 6/2013/SRE, de 5/11/2013, e do Ofício-Circular nº 3/2013/GEAC/SRE, de 10/12/2013.

O registro das informações compreendeu os dados dos bilhetes efetivamente vendidos na quinzena de referência junto ao público adulto em geral para o transporte aéreo regular e não regular de passageiros. Foram acompanhadas todas as vendas realizadas no período de 1/10/2013 a 15/7/2014.

No caso, foram acompanhadas as tarifas aéreas vendidas para voos com origem ou destino nas doze cidades-sede do evento, a serem operados em dias de jogo e em 2 dias adjacentes, conforme tabela a seguir:

Tabela 2.1: Aeroportos e datas do acompanhamento de tarifas aéreas para a Copa do Mundo

Cenário	Cidade-Sede	UF	Aeroporto	Período de Realização dos Voos	
				Data de Partida Inicial dos Voos	Data de Partida Final dos Voos
1	Belo Horizonte	MG	SBCF	12/06/2014	30/06/2014
2	Belo Horizonte	MG	SBCF	06/07/2014	10/07/2014
3	Belo Horizonte	MG	SBBH	12/06/2014	30/06/2014
4	Belo Horizonte	MG	SBBH	06/07/2014	10/07/2014
5	Brasília	DF	SBBR	13/06/2014	07/07/2014
6	Brasília	DF	SBBR	10/07/2014	14/07/2014
7	Cuiabá	MT	SBCY	11/06/2014	26/06/2014
8	Curitiba	PR	SBCT	14/06/2014	28/06/2014
9	Fortaleza	CE	SBFZ	12/06/2014	06/07/2014
10	Manaus	AM	SBEG	12/06/2014	27/06/2014
11	Natal	RN	SBNT	11/06/2014	26/06/2014
12	Natal	RN	SBSG	11/06/2014	26/06/2014
13	Porto Alegre	RS	SBPA	13/06/2014	02/07/2014
14	Recife	PE	SBRF	12/06/2014	16/06/2014
15	Recife	PE	SBRF	18/06/2014	01/07/2014
16	Rio de Janeiro	RJ	SBRJ	13/06/2014	30/06/2014
17	Rio de Janeiro	RJ	SBRJ	02/07/2014	06/07/2014
18	Rio de Janeiro	RJ	SBRJ	11/07/2014	15/07/2014
19	Rio de Janeiro	RJ	SBGL	13/06/2014	30/06/2014
20	Rio de Janeiro	RJ	SBGL	02/07/2014	06/07/2014
21	Rio de Janeiro	RJ	SBGL	11/07/2014	15/07/2014
22	Salvador	BA	SBSV	11/06/2014	27/06/2014
23	Salvador	BA	SBSV	29/06/2014	07/07/2014
24	São Paulo	SP	SBSP	10/06/2014	14/06/2014
25	São Paulo	SP	SBSP	17/06/2014	03/07/2014
26	São Paulo	SP	SBSP	07/07/2014	11/07/2014
27	São Paulo	SP	SBGR	10/06/2014	14/06/2014
28	São Paulo	SP	SBGR	17/06/2014	03/07/2014
29	São Paulo	SP	SBGR	07/07/2014	11/07/2014
30	São Paulo	SP	SBKP	10/06/2014	14/06/2014
31	São Paulo	SP	SBKP	17/06/2014	03/07/2014
32	São Paulo	SP	SBKP	07/07/2014	11/07/2014

Os valores registrados da tarifa aérea doméstica vendida correspondem exclusivamente aos serviços de transporte aéreo para uma viagem de ida. Assim, não são considerados na sua

composição outros valores discriminados no bilhete de passagem ou durante o seu processo de comercialização, tais como os relativos aos serviços opcionais ofertados pelo transportador, dissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo, assim como os relativos ao pagamento das taxas governamentais, impostos, tarifas aeroportuárias ou qualquer outro valor que apresente característica de repasse a entes governamentais.

Cabe destacar a diferença conceitual existente entre os valores efetivamente comercializados/vendidos, em que há a emissão de bilhete de passagem, e aqueles valores ofertados nos canais de comercialização das empresas aéreas, próprios ou de seus parceiros comerciais. Estes estão disponíveis para comercialização e poderão ser vendidos ou não, a depender da disposição dos passageiros de pagar pelo valor cobrado no momento da negociação, seja ela eletrônica ou presencial.

A origem e o destino do passageiro são determinados independentemente das escalas e conexões.

Os dados correspondentes às seguintes situações não constituíram objeto de registro:

- a) tarifa cujo contrato de transporte aéreo esteja vinculado a um pacote terrestre, turístico ou outros serviços similares;
- b) tarifas decorrentes de acordos corporativos firmados entre a empresa aérea e outras organizações para a prestação do serviço de transporte aéreo com condições diferenciadas ou exclusivas;
- c) tarifas negociadas com grupos de pessoas;
- d) assentos oferecidos a tripulantes ou a outros empregados da empresa aérea de forma gratuita ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado;
- e) assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado ou decorrente de programas de milhagem, pontuação, fidelização ou similares;
- f) assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa diferenciada a crianças;
- g) tarifas diferenciadas para criança que não ocupe assento; e
- h) bilhetes de passagem emitidos por outra empresa aérea.

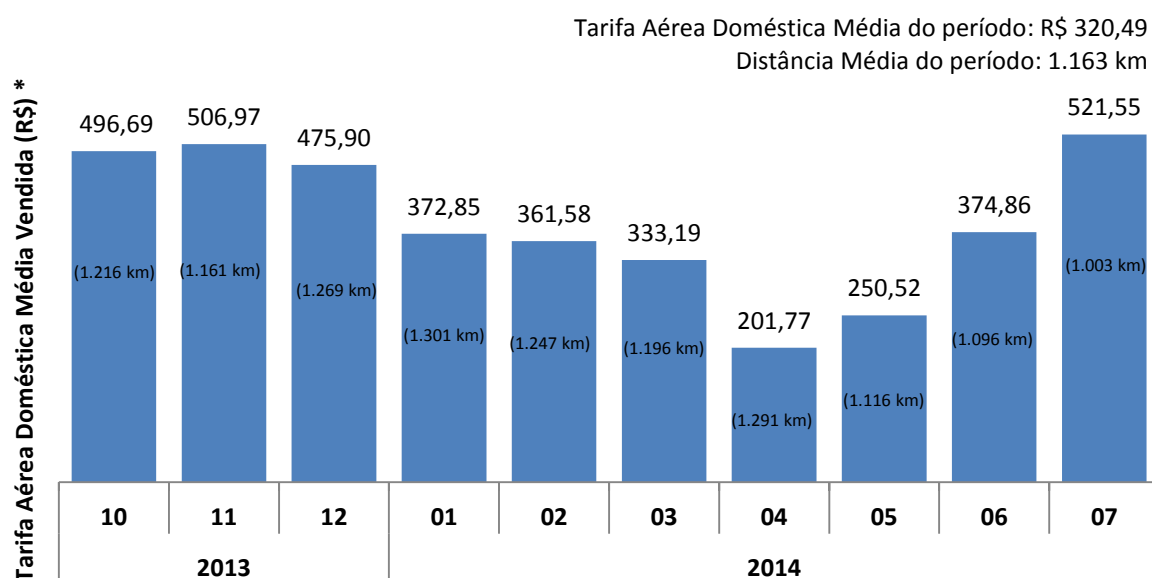
Valores Nacionais

Tarifa Aérea Doméstica Vendida

Conforme visto, a Tarifa Aérea representa o valor cobrado do passageiro para a remuneração da prestação dos serviços de transporte aéreo em um determinado trecho (origem em destino), independentemente de escalas e conexões. Não inclui a tarifa de embarque e os valores correspondentes a outros serviços opcionais.

A evolução mensal da Tarifa Aérea Média vendida no período de outubro/2013 a julho/2014 para voos domésticos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 com origem ou destino nas cidades-sede do evento está apresentada na Figura 2.1.

Figura 2.1: Tarifa Aérea Doméstica Média vendida para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA até julho/2014

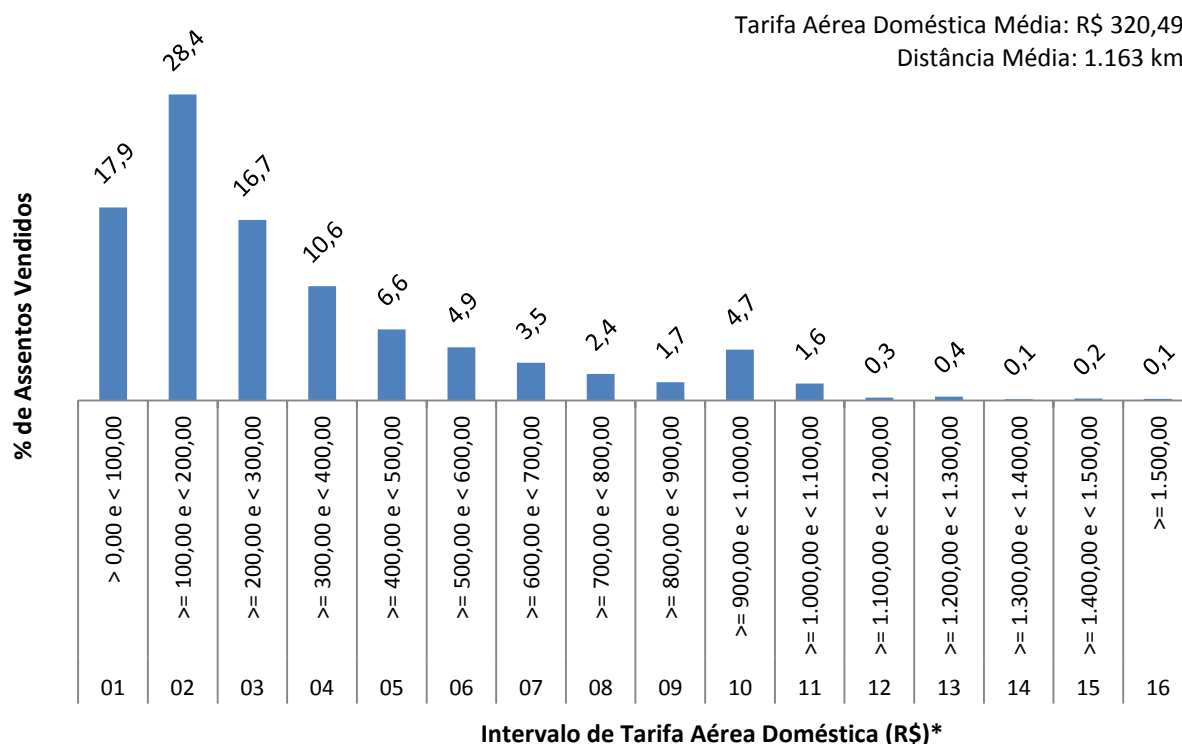
Fonte: ANAC/SRE/GEAC

A Tarifa Aérea Doméstica Média vendida em julho de 2014 foi apurada em R\$ 521,55, o que representou elevação de 5,0% em relação àquela apurada em outubro de 2013 e uma elevação de 39,1% em relação a junho/2014. A média do período formado pelos dez meses foi apurada em R\$ 320,49.

A evolução da distância direta média entre a origem e o destino do passageiro está apresentada entre parênteses na Figura 2.1. No período formado pelos dez meses, a distância direta média foi de 1.163 km.

A Figura 2.2 apresenta a distribuição, por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica, dos assentos vendidos entre outubro/2013 e julho/2014 para os voos programados para o período do evento com origem ou destino nas cidades-sede.

Figura 2.2: Distribuição dos assentos vendidos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 por intervalo de tarifa aérea doméstica – vendas de outubro/2013 e julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA até julho/2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

A maioria dos assentos (63,0%) foi vendida com tarifas aéreas inferiores a R\$ 300,00 e 0,1% com tarifas superiores a R\$ 1.500,00. Assentos vendidos com valores inferiores a R\$ 100,00 representaram 17,9% do total.

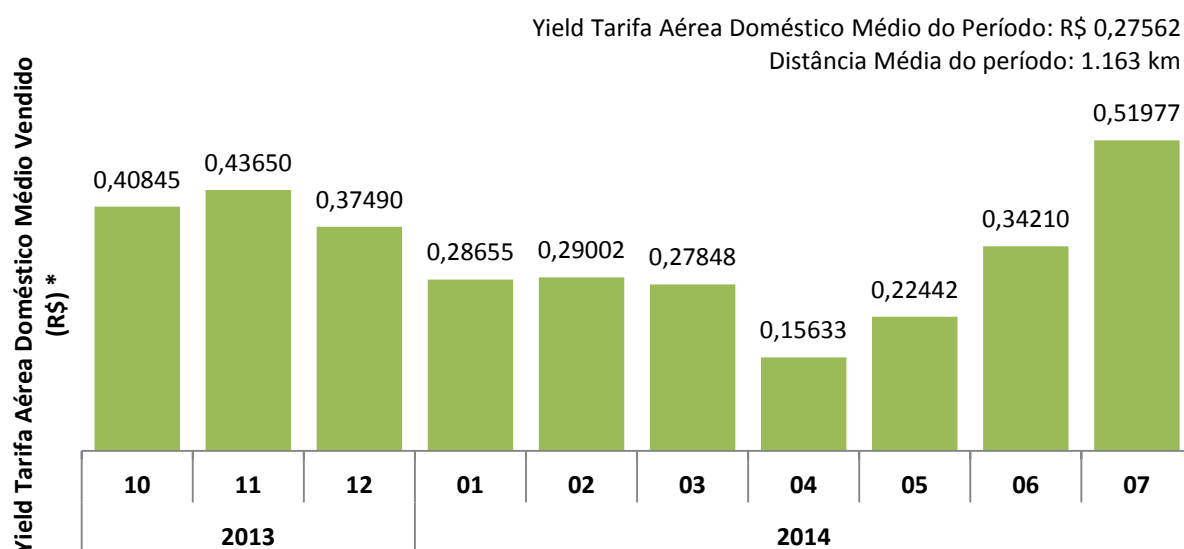
Yield Tarifa Aérea Doméstico Vendido

O Yield Tarifa Aérea representa o valor cobrado do passageiro para cada quilômetro voado em um determinado trecho, considerando-se a distância direta entre a origem e o destino do passageiro, independentemente de escalas e conexões, e é um indicador utilizado para normalizar a comparação de valores entre linhas aéreas com diferentes distâncias.

Em consonância com o apresentado na 30ª Edição do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas, a presente publicação incorpora revisão da fórmula de cálculo do indicador Yield Tarifa Aérea Médio.

A evolução mensal do Yield Tarifa Aérea Médio vendido no período de outubro de 2013 a julho de 2014 para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 está apresentada na Figura 2.3.

Figura 2.3: Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

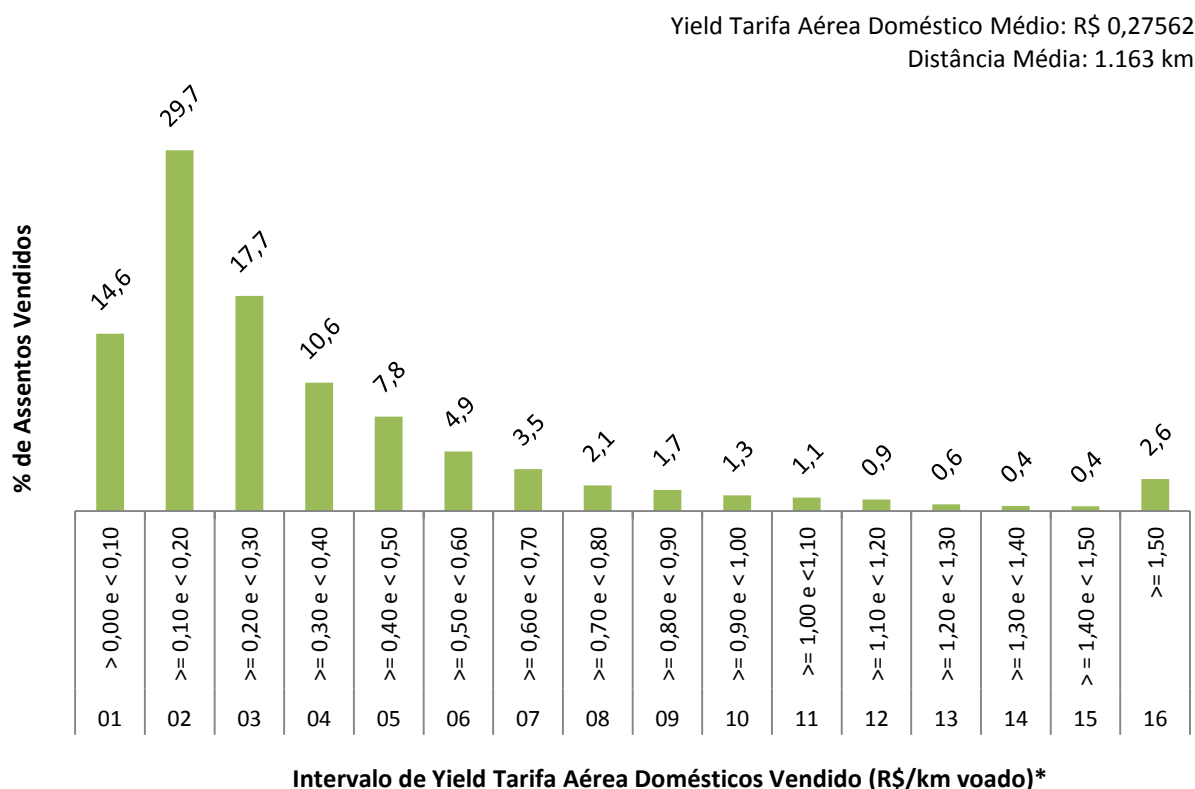
* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA até julho/2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

O valor médio de Yield Tarifa Aérea Doméstico apresentou elevação de 27,3% desde outubro de 2013 e elevação de 51,9% no comparativo entre julho e junho de 2014, tendo sido apurado em R\$ 0,51977 em julho de 2014, em termos reais. A média do período formado pelos nove meses foi apurada em R\$ 0,27562.

A Figura 2.4 apresenta a distribuição de assentos vendidos no período de outubro/2013 a julho/2014 para os voos programados para o período da Copa por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico.

Figura 2.4: Distribuição dos assentos vendidos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico – vendas de outubro/2013 a julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA até julho/2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

A maioria dos assentos (62,1%) foi vendida com yields inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro voado e 2,6% com yields superiores a R\$ 1,50 por quilômetro voado. Yields inferiores a R\$ 0,10 representaram 14,6% do total das vendas.

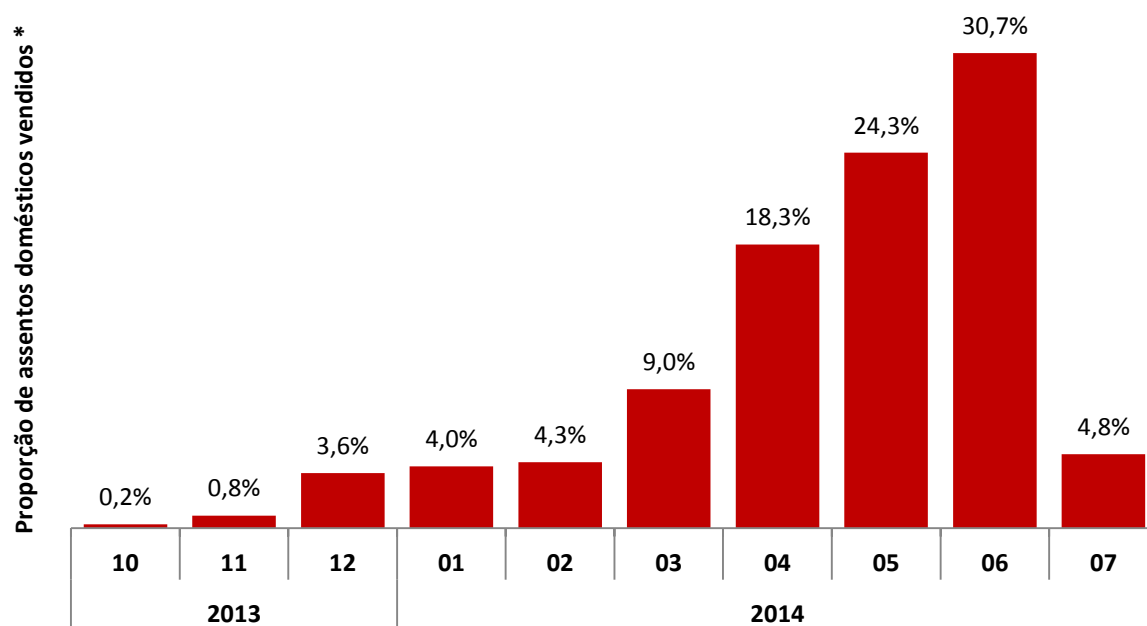
Assentos Domésticos Vendidos

A proporção da quantidade de assentos vendidos para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 está apresentada na Figura 2.5 por mês de venda do bilhete de passagem.

Conforme ressaltado no próprio gráfico, o critério de apuração dos dados apresentados neste Relatório, incluindo os dados de número de assentos, se refere às vendas ao público adulto em geral, o que exclui tarifas negociadas com grupos de pessoas, com corporações, vinculadas a pacotes turísticos, assentos com desconto para crianças, assentos oferecidos por programas de fidelização, gratuidades, entre outras condições descritas no item “Metodologia”, nesta Seção.

No período formado pelos dez meses, essas vendas totalizaram 4,75 milhões de assentos.

Figura 2.5: Proporção de assentos domésticos vendidos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 por mês de venda – vendas de outubro/2013 a julho/2014



* Voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Excluem vendas corporativas, pacotes turísticos, grupos, bilhetes com desconto para crianças, bilhetes oferecidos por programas de fidelização, gratuidades, entre outras condições descritas na parte de Metodologia desta Seção

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

Valores por Pares de Região

Distância Direta Doméstica Média Vendida

A distância da ligação aérea é um dos fatores que influenciam o valor pago por quilômetro voado.

A relação entre eles tende a ser negativa, ou seja, quanto maior for a distância entre a origem e o destino do passageiro, menor tende a ser o valor do Yield Tarifa Aérea.

Ligações regionais, que apresentam menores distâncias entre a origem e o destino do passageiro e operações com aeronaves de menor capacidade, tendem a apresentar yields mais elevados, pois os custos operacionais são distribuídos por uma quantidade menor de assentos e de quilômetros voados.

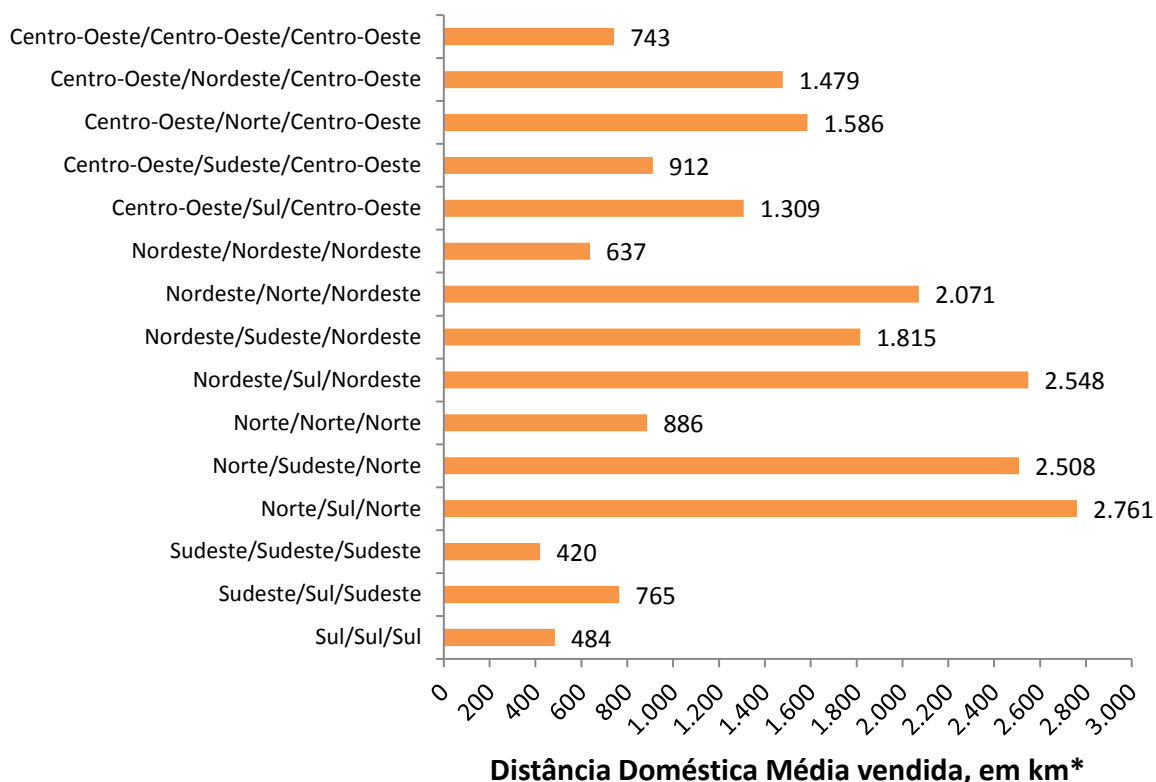
Por outro lado, a relação entre a distância e a tarifa aérea tende a ser positiva, ou seja, quanto maior a distância, maior tende a ser o valor pago pelo passageiro para uma viagem.

Além da distância da linha aérea e das características da aeronave empregada no serviço, diversos outros fatores também influenciam o valor das tarifas aéreas, como a sazonalidade, a antecedência de compra do bilhete de passagem em relação à data do voo, a densidade de demanda no mercado analisado, os custos, as ações promocionais, entre outros, conforme é melhor esclarecido no Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas, que é divulgado na seção Dados e Estatísticas do site da ANAC e que pode ser acessado no endereço eletrônico:

<http://www2.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas>.

A Figura 2.6 apresenta a distância direta média entre a origem e o destino do passageiro nas ligações aéreas domésticas entre as regiões do país, independentemente de escalas e conexões, correspondente aos assentos vendidos ao público adulto em geral pelas empresas brasileiras nos meses de outubro de 2013 a julho de 2014, para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014.

Figura 2.6: Distância direta média vendida por pares de Região para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

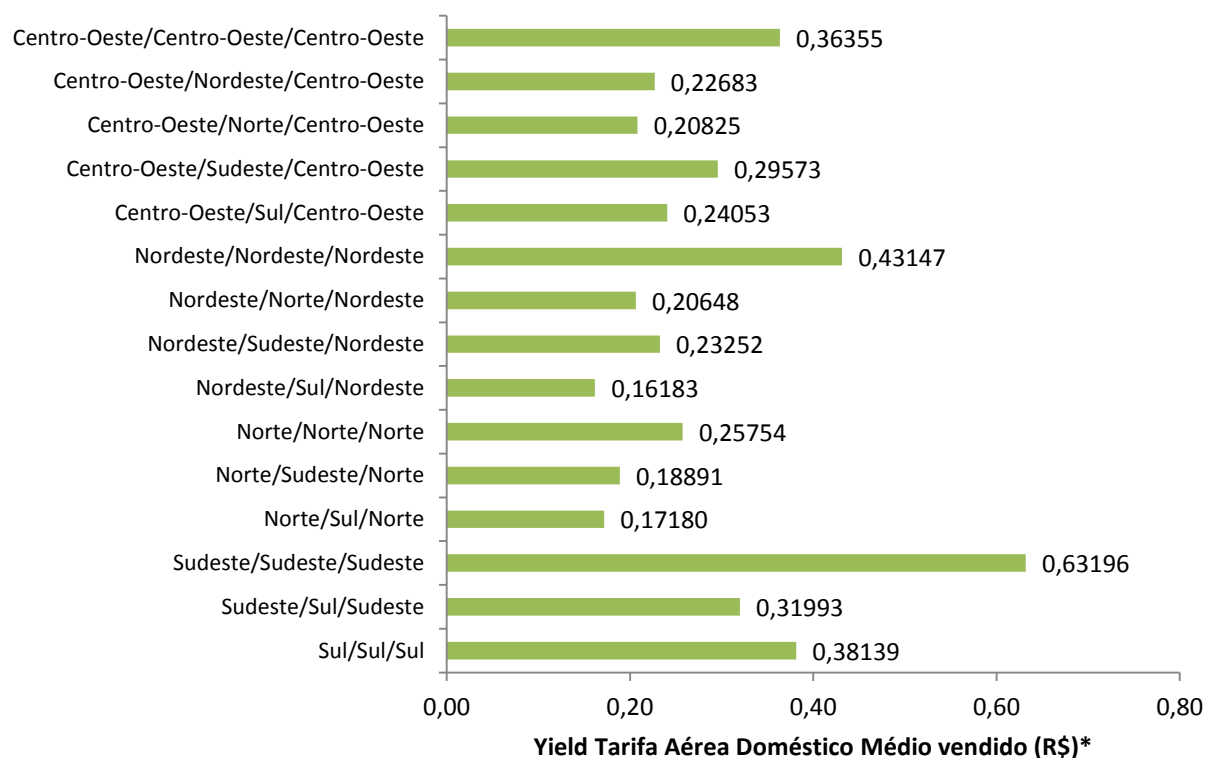
A maior distância direta doméstica média vendida no período de outubro de 2013 a julho de 2014 ocorreu nas ligações aéreas entre as Regiões Norte e Sul do país (2.761 km) e a menor ocorreu nas ligações aéreas entre as localidades da Região Sudeste (420 km).

Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio Vendido

A ligação aérea entre as Regiões Nordeste e Sul do país apresentou o menor Yield Tarifa Aérea Médio vendido nos meses de outubro de 2013 a julho de 2014 para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, tendo sido apurado em R\$ 0,16183 por km voado. Essa ligação apresentou a segunda maior distância média entre a origem e o destino do passageiro, de 2.548 km.

A ligação aérea entre as localidades da Região Sudeste (ligação que registrou a menor distância média, 420 km) foi a que apresentou o maior Yield Tarifa Aérea Médio (R\$ 0,63196).

Figura 2.7: Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido por pares de Região para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a Julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA até julho/2014

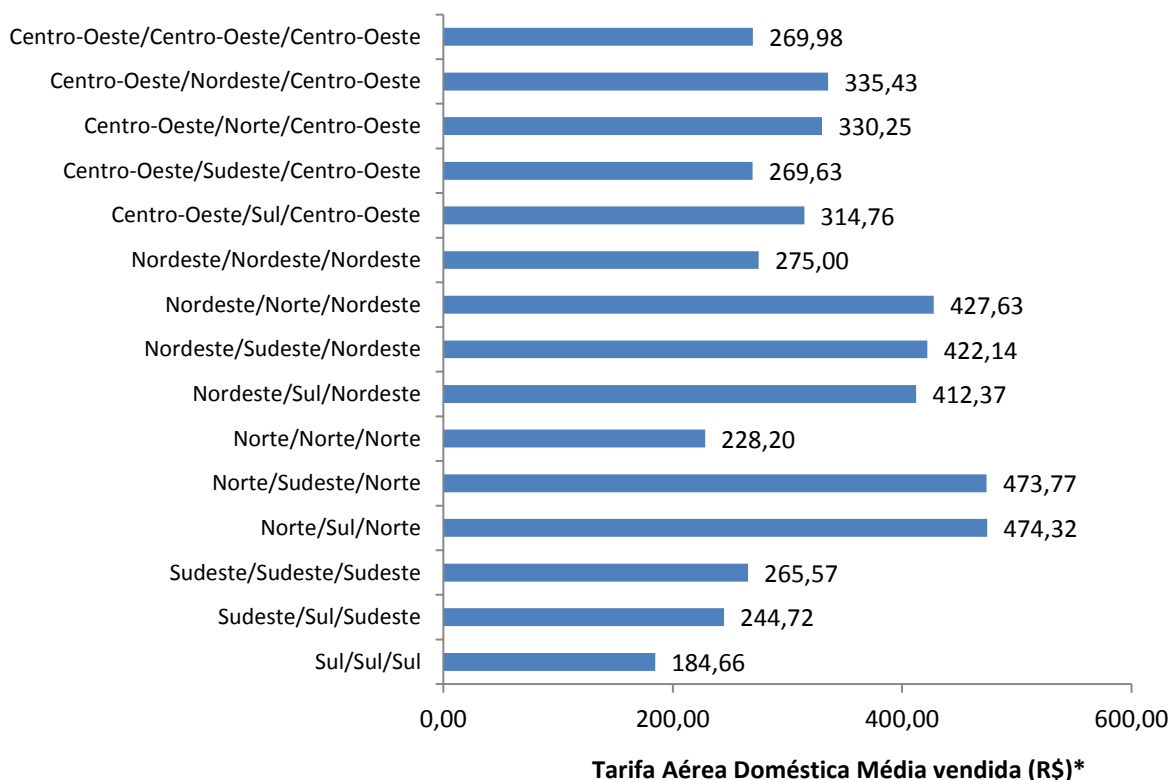
Fonte: ANAC/SRE/GEAC

Tarifa Aérea Doméstica Média Vendida

A ligação aérea entre as localidades da Região Sul apresentou a menor Tarifa Aérea Média vendida nos meses de outubro de 2013 a julho de 2014, para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, tendo sido apurada em R\$ 184,66. Essa ligação registrou distância direta média de 484 km entre a origem e o destino do passageiro, segundo menor valor entre as 15 ligações analisadas. O Yield Tarifa Aéreo Médio dessa ligação, no entanto, foi o terceiro maior entre todas, de R\$ 0,38139 por quilômetro voado.

A ligação que apresentou a maior Tarifa Aérea Doméstica Média vendida foi Norte/Sul/Norte, apurada em R\$ 474,32. Essa ligação registrou a maior distância média (2.761 km) e o segundo menor Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio (R\$0,17180).

Figura 2.8: Tarifa Aérea Doméstica Média vendida por pares de Região para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de Outubro/2013 a Julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA até julho/2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

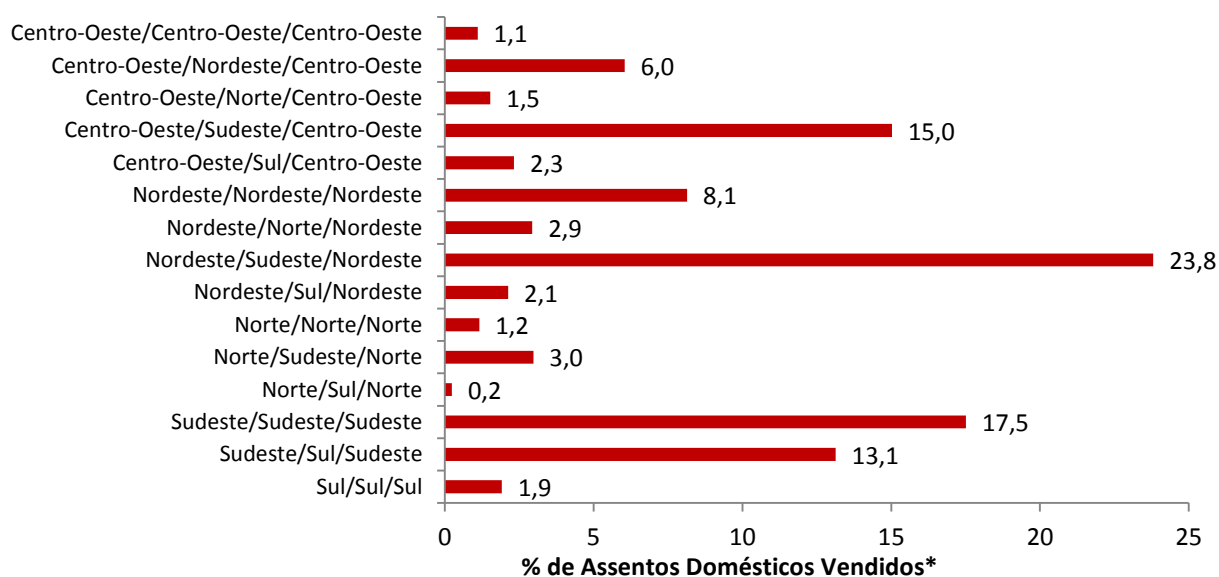
Assentos Domésticos Vendidos

A ligação aérea entre as Regiões Nordeste e Sudeste foi a que apresentou a maior participação (23,8%) na quantidade de assentos vendidos nos meses de outubro/2013 a julho/2014, para voos domésticos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 com origem ou destino nas cidades-sede.

Conforme ressaltado no próprio gráfico, o critério de apuração dos dados apresentados neste Relatório, incluindo os dados de número de assentos, se refere às vendas ao público adulto em geral, o que exclui tarifas negociadas com grupos de pessoas, com corporações, vinculadas a pacotes turísticos, assentos com desconto para crianças, assentos oferecidos por programas de fidelização, gratuidades, entre outras condições descritas no item “Metodologia”, nesta Seção.

A ligação entre as Regiões Norte e Sul foi a que registrou a menor participação nos assentos vendidos, com 0,2%.

Figura 2.9: Proporção dos assentos domésticos vendidos por pares de Região para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Excluem vendas corporativas, pacotes turísticos, grupos, bilhetes com desconto para crianças, bilhetes oferecidos por programas de fidelização, gratuidades, entre outras condições descritas na parte de Metodologia desta Seção

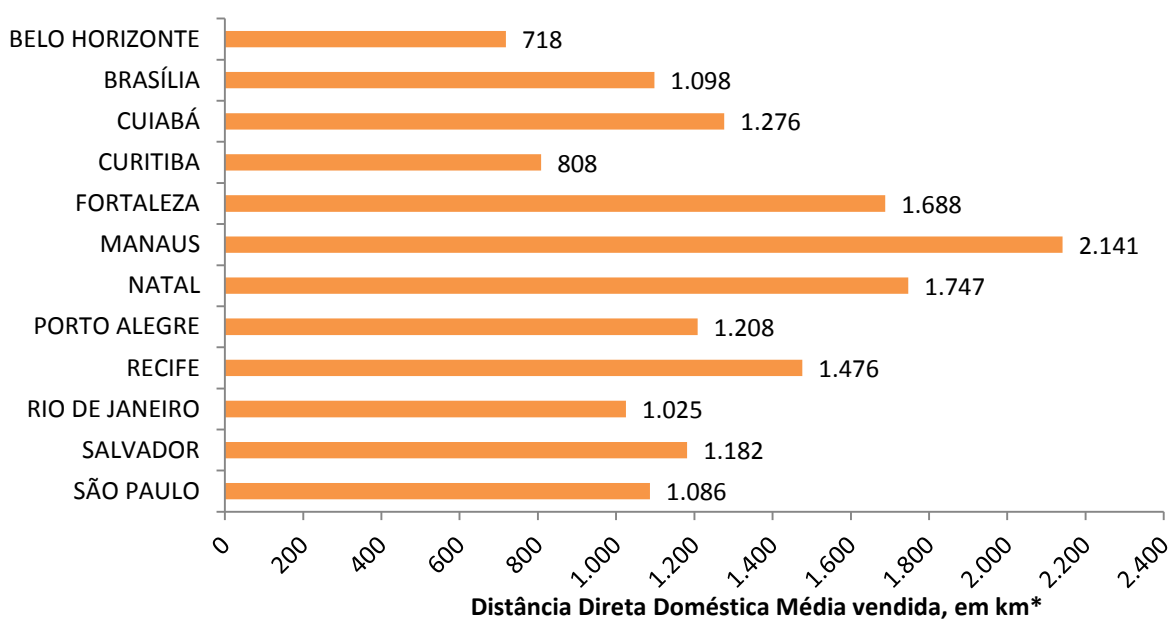
Fonte: ANAC/SRE/GEAC

Valores por Cidade-Sede

Distância Direta Doméstica Média Vendida

A seguir, apresenta-se a distância direta média entre a origem e o destino do passageiro nas ligações aéreas por cidade-sede, independentemente de escalas e conexões, correspondente aos assentos vendidos nos meses de outubro/2013 a julho/2014, para voos domésticos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 com origem ou destino nas cidades-sede.

Figura 2.10: Distância Direta Doméstica Média vendida por Cidade-Sede para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de Outubro/2013 a Julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

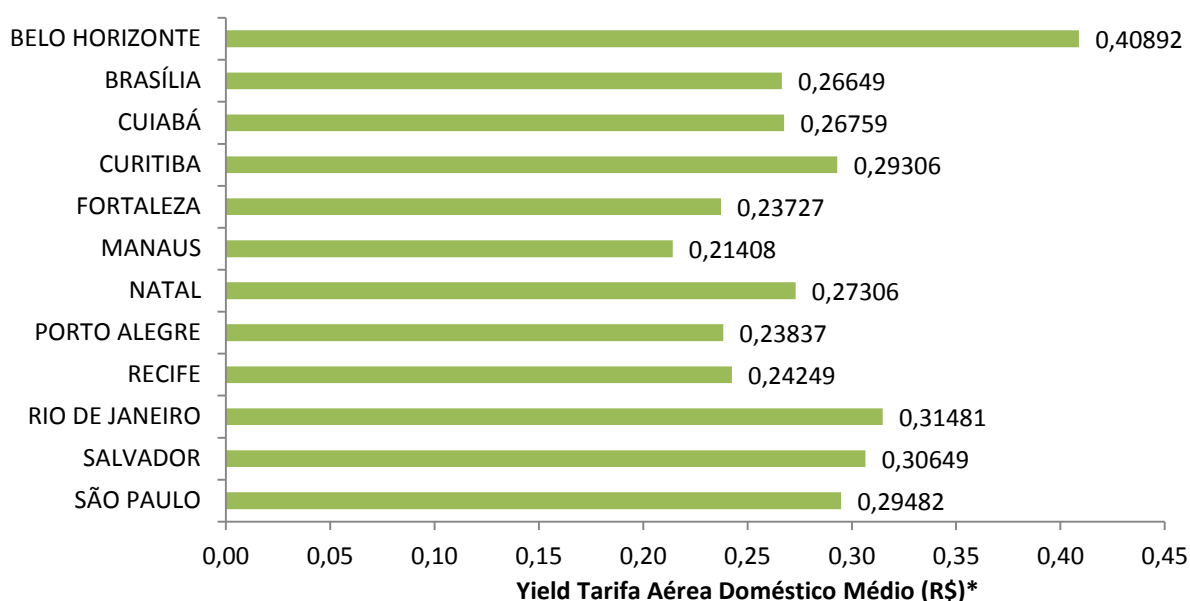
Observa-se que Manaus/AM foi a cidade-sede que apresentou a maior distância média nas ligações aéreas vendidas, enquanto que Belo Horizonte/MG registrou a menor.

Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio Vendido

O menor Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido nos meses de outubro/2013 a julho/2014, para voos domésticos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 com origem ou destino nas cidades-sede, foi registrado em Manaus/AM, tendo sido apurado em R\$0,21408 por quilômetro voado. Essa cidade-sede foi a que apresentou a maior distância direta doméstica média entre a origem e o destino do passageiro, de 2.141 km.

Belo Horizonte/MG apresentou o maior Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio (R\$0,40892) e, entre as doze cidades-sede, registrou a menor distância direta doméstica média vendida (718 km).

Figura 2.11: Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido por Cidade-Sede para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA até julho/2014

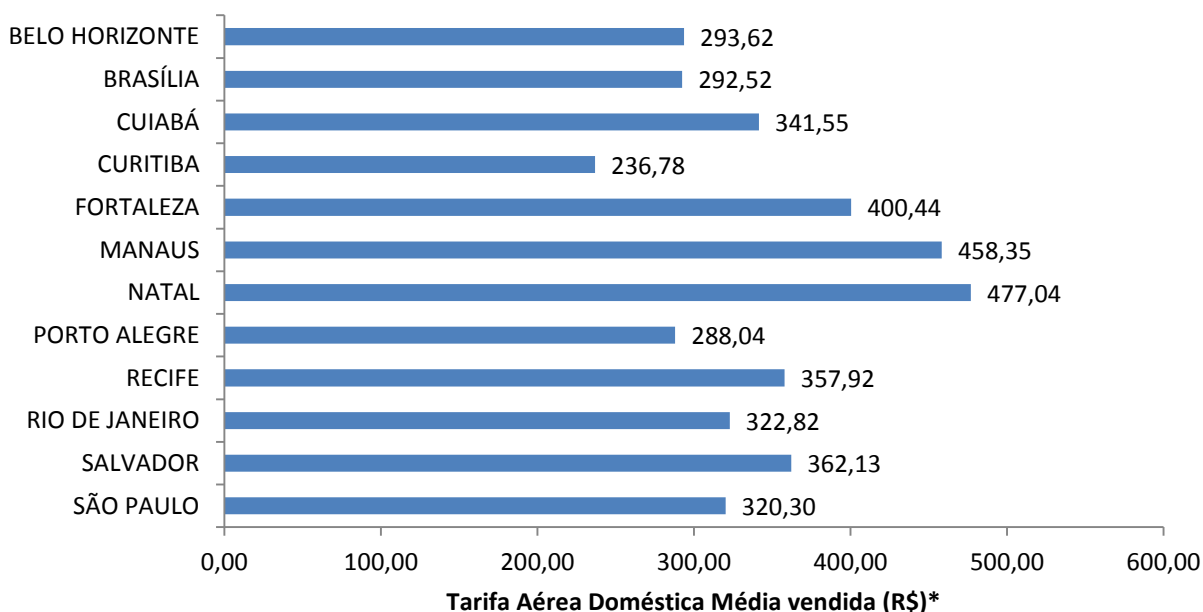
Fonte: ANAC/SRE/GEAC

Tarifa Aérea Doméstica Média Vendida

Entre as doze cidades-sede, Curitiba/PR apresentou a menor Tarifa Aérea Doméstica Média vendida (R\$ 236,78) nos meses de outubro/2013 a julho/2014, para voos domésticos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 com origem ou destino nas cidades-sede. Essa cidade-sede também registrou a segunda menor distância média vendida, de 808 km, e o quinto maior Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido (R\$ 0,29306).

A cidade-sede que apresentou a maior Tarifa Aérea Doméstica Média vendida foi Natal/RN, apurada em R\$ 477,04, que registrou a segunda maior distância direta doméstica média vendida entre as doze cidades-sede (1.747 km) e o sexto maior Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio (R\$ 0,27306).

Figura 2.12: Tarifa Aérea Doméstica Média vendida por Cidade-Sede Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – vendas de outubro/2013 a julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes

* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA até julho/2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

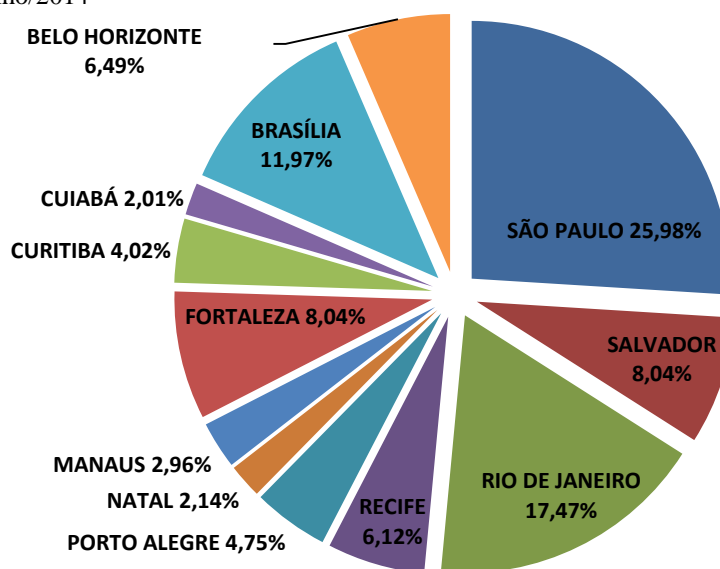
Assentos Domésticos Vendidos

As cidades-sede de São Paulo/SP, com 25,98%, Rio de Janeiro/RJ, com 17,47%, e Brasília/DF, com 11,97%, concentraram mais da metade (55,43%) dos assentos vendidos nos meses de outubro de 2013 a julho de 2014, para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014.

A cidade-sede que registrou a menor participação foi Cuiabá/MT, com 2,01%.

Conforme ressaltado no próprio gráfico, o critério de apuração dos dados apresentados neste Relatório, incluindo os dados de número de assentos, se refere às vendas ao público adulto em geral, o que exclui tarifas negociadas com grupos de pessoas, com corporações, vinculadas a pacotes turísticos, assentos com desconto para crianças, assentos oferecidos por programas de fidelização, gratuidades, entre outras condições descritas no item “Metodologia”, nesta Seção.

Figura 2.13: Proporção de Assentos Domésticos Vendidos por Cidade-Sede para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 – de outubro/2013 a julho/2014



* Voos com origem ou destino nas cidades-sede em dias de jogos e 2 dias adjacentes
* Excluem vendas corporativas, pacotes turísticos, grupos, bilhetes com desconto para crianças, bilhetes oferecidos por programas de fidelização, gratuidades, entre outras condições descritas na parte de Metodologia desta Seção

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

Comparativo com Grandes Eventos e Alta Temporada

Nesta parte, são apresentados 3 cenários comparativos dos valores de Tarifa Aérea Média e Yield Tarifa Aérea Médio, quais sejam:

- CENÁRIO 1 – Cidades-Sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014
- CENÁRIO 2 – Cidades-Sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013
- CENÁRIO 3 – Cidade-Sede da Jornada Mundial da Juventude Rio 2013

Em cada um dos cenários os valores dos mencionados indicadores estão expressos em termos reais e se referem aos assentos vendidos ao público adulto em geral para voos domésticos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 em comparação com os valores dos mesmos indicadores apurados em outros quatro períodos considerados de elevada demanda em 2013 e 2014, conforme descritos a seguir:

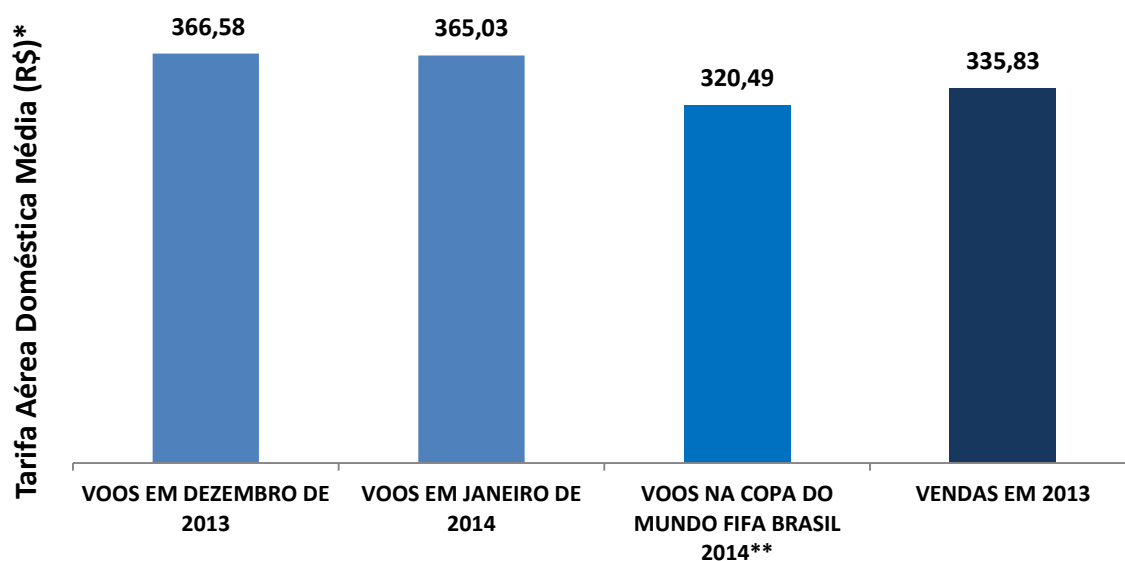
- a) Voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013, programados para dias de jogos e dois dias adjacentes;
- b) Voos domésticos com origem ou destino na cidade do Rio de Janeiro no período da Jornada Mundial da Juventude Rio 2013 e dois dias adjacentes;
- c) Voos domésticos programados para o período de 1º a 31 de dezembro de 2013, considerando-se tão somente aqueles voos com origem ou destino nas cidades-sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 como parâmetro de comparação; e
- d) Voos domésticos programados para o período de 1º a 31 de janeiro de 2014, considerando-se tão somente aqueles voos com origem ou destino nas cidades-sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 como parâmetro de comparação.

Em cada cenário comparativo, são apresentados, adicionalmente, os dados de Tarifa Aérea Média e Yield Tarifa Aérea Médio correspondentes à consolidação dos bilhetes de todas as linhas aéreas domésticas que foram vendidos ao público adulto em geral em 2013, para voos em qualquer data e com origem ou destino nas cidades-sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 como parâmetro de comparação.

Cenário 1 – Cidades-Sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014

A Tarifa Aérea Média vendida para períodos de elevada demanda, considerando-se apenas os dados dos bilhetes de passagem correspondentes aos voos domésticos programados com origem ou destino nas 12 cidades-sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, está representada na Figura 2.14.

Figura 2.14: Comparativo Tarifa Aérea Doméstica Média – Cenário 1: Cidades-Sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014



* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA a julho/2014

** Vendas de outubro de 2013 a julho de 2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

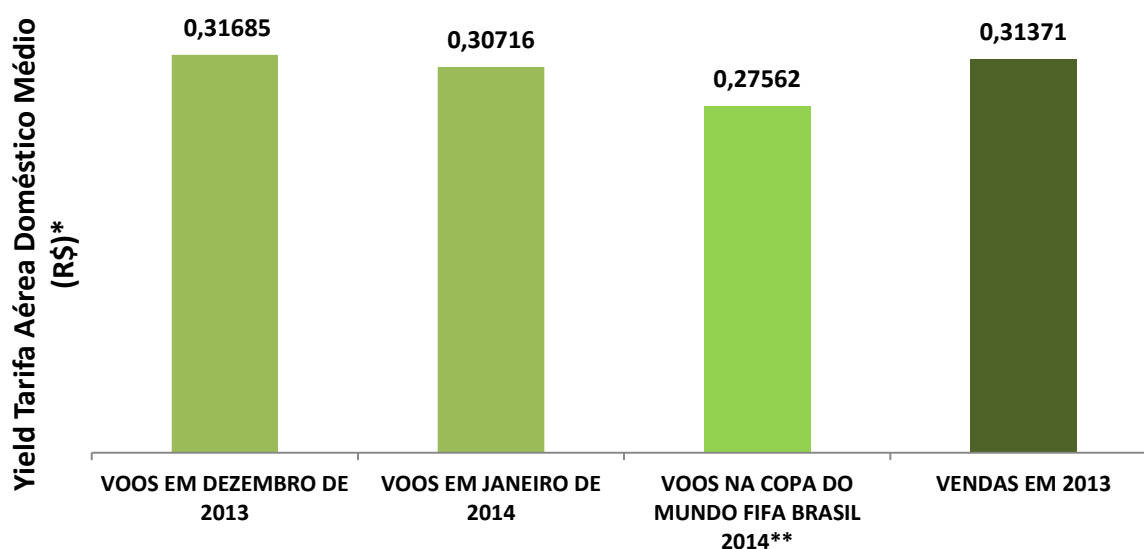
Não foram recebidos os dados das vendas da empresa aérea Brava Linhas Aéreas Ltda correspondentes aos voos domésticos programados para dezembro/2013 e janeiro/2014.

A Tarifa Aérea Média vendida no período de outubro/2013 a julho/2014 correspondente aos voos domésticos programados para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, com origem ou destino nas 12 cidades-sede do evento, em dias de jogos e em 2 dias adjacentes, foi apurada em R\$ 320,49.

No Cenário 1 apresentado, o mencionado valor revelou-se 12,6% inferior à Tarifa Aérea Doméstica Média vendida para voos programados para dezembro/2013; 12,2% inferior àquela vendida para voos programados para janeiro/2014; e 4,6% inferior àquela vendida no ano de 2013 para voos programados para qualquer data.

O Yield Tarifa Aérea Médio vendido para períodos de elevada demanda, considerando-se apenas os dados dos bilhetes de passagem correspondentes aos voos domésticos programados com origem ou destino nas 12 cidades-sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, está representado na Figura 2.15.

Figura 2.15: Comparativo Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio – Cenário 1: Cidades-Sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014



* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA a julho/2014

** Vendas de outubro de 2013 a julho de 2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

Não foram recebidos os dados das vendas da empresa aérea Brava Linhas Aéreas Ltda correspondentes aos voos domésticos programados para dezembro/2013 e janeiro/2014.

O valor médio do Yield Tarifa Aérea vendido no período de outubro/2013 a julho/2014 correspondente aos voos domésticos programados para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, com origem ou destino nas 12 cidades-sede do evento, em dias de jogos e em 2 dias adjacentes, foi apurado em R\$ 0,27562.

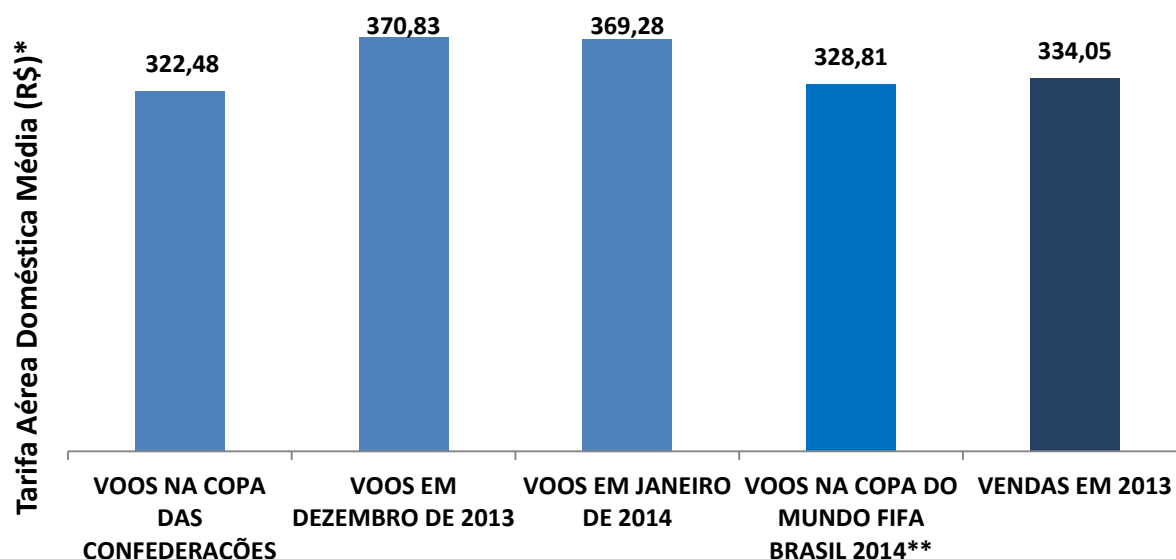
No Cenário 1 apresentado, o mencionado valor foi 13,0% inferior ao Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio vendido para voos programados para dezembro/2013; 10,3% inferior àquele vendido para voos programados para janeiro/2014; e 12,1% inferior àquele vendido no ano de 2013 para voos programados para qualquer data.

Cenário 2 – Cidades-Sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013

A Copa das Confederações FIFA Brasil 2013 foi realizada no período de 15 a 30/06/2013 e teve 6 cidades-sede, quais sejam: Belo Horizonte-MG, Brasília-DF, Fortaleza-CE, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ e Salvador-BA.

A Tarifa Aérea Média vendida para períodos de elevada demanda, considerando-se apenas os dados dos bilhetes de passagem correspondentes aos voos domésticos programados com origem ou destino nas 6 cidades-sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013, está representada na Figura 2.16.

Figura 2.16: Comparativo Tarifa Aérea Doméstica Média – Cenário 2: Cidades-Sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013



* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA a julho/2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

** Vendas de outubro de 2013 a julho de 2014

Não foram recebidos os dados das vendas da empresa aérea Brava Linhas Aéreas Ltda correspondentes aos voos domésticos programados para dezembro/2013 e janeiro/2014.

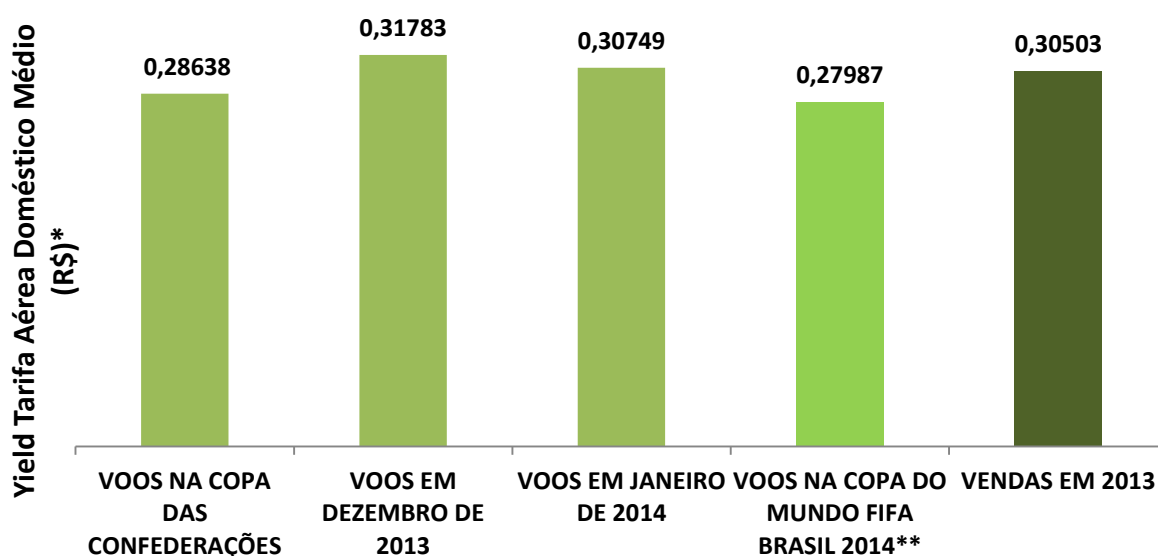
A Tarifa Aérea Média vendida no período de outubro/2013 a julho/2014 correspondente aos voos domésticos programados para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, em dias de jogos e em 2 dias adjacentes, considerando-se apenas aqueles voos com origem ou destino nas 6 cidades-sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013, foi apurada em R\$ 328,81.

No Cenário 2 apresentado, o mencionado valor foi 2,0% superior à Tarifa Aérea Média Doméstica vendida para voos programados para o período da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013; 11,3% inferior àquela vendida para voos programados para dezembro/2013; 11,0% inferior àquela

vendida para voos domésticos programados para janeiro/2014; e 1,6% inferior àquela vendida em 2013 para voos programados para qualquer data.

O Yield Tarifa Aérea Médio vendido para períodos de elevada demanda, considerando-se apenas os dados dos bilhetes de passagem correspondentes aos voos domésticos programados com origem ou destino nas 6 cidades-sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013, está representado na Figura 2.17.

Figura 2.17: Comparativo Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio – Cenário 2: Cidades-Sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013



* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA a julho/2014

** Vendas de outubro de 2013 a julho de 2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

Não foram recebidos os dados das vendas da empresa aérea Brava Linhas Aéreas Ltda correspondentes aos voos domésticos programados para dezembro/2013 e janeiro/2014.

O Yield Tarifa Aérea Médio vendido no período de outubro/2013 a julho/2014 correspondente aos voos domésticos programados para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, em dias de jogos e em 2 dias adjacentes, considerando-se apenas aqueles voos com origem ou destino nas 6 cidades-sede da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013, foi apurado em R\$ 0,27987.

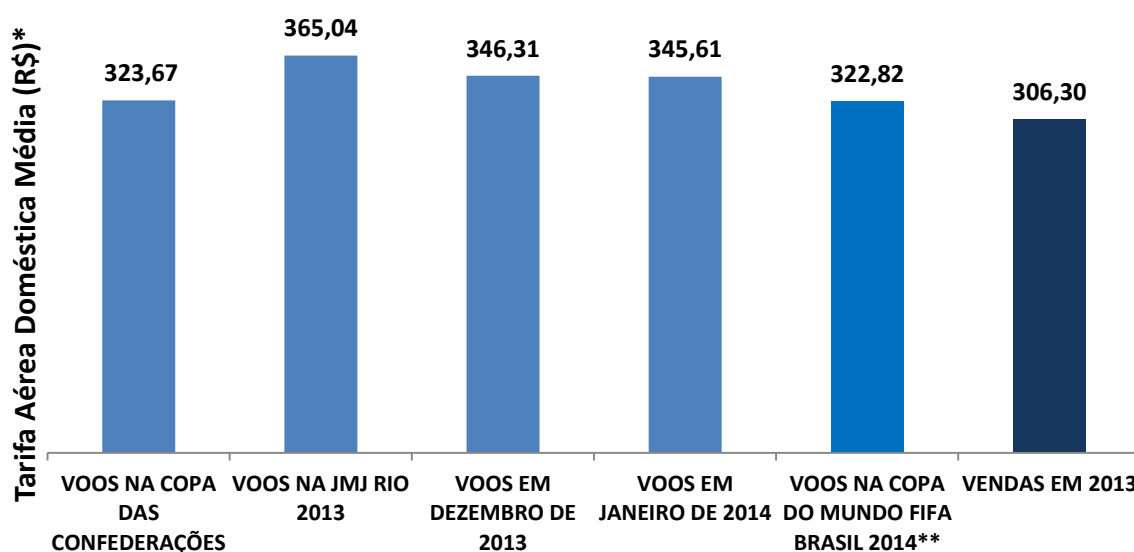
No Cenário 2 apresentado, o mencionado valor foi 2,3% inferior ao Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico vendido para voos programados para o período da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013; 11,9% inferior àquela vendida para voos programados para dezembro/2013; 9,0% inferior àquela vendida para voos programados para janeiro/2014; e 8,2% inferior àquela vendida no ano de 2013 para voos programados para qualquer data.

Cenário 3 – Cidade-Sede da Jornada Mundial da Juventude Rio 2013

A Jornada Mundial da Juventude Rio 2013 (JMJ Rio 2013) foi realizada na cidade do Rio de Janeiro-RJ no período de 23 a 28 de julho de 2013.

A Tarifa Aérea Média vendida para períodos de elevada demanda, considerando-se apenas os dados dos bilhetes de passagem correspondentes aos voos domésticos programados com origem ou destino na cidade-sede da JMJ Rio 2013, está representada na Figura 2.18.

Figura 2.18: Comparativo Tarifa Aérea Doméstica Média – Cenário 2: Cidade do Rio de Janeiro/RJ



* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA a julho/2014

** Vendas de outubro de 2013 a julho de 2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

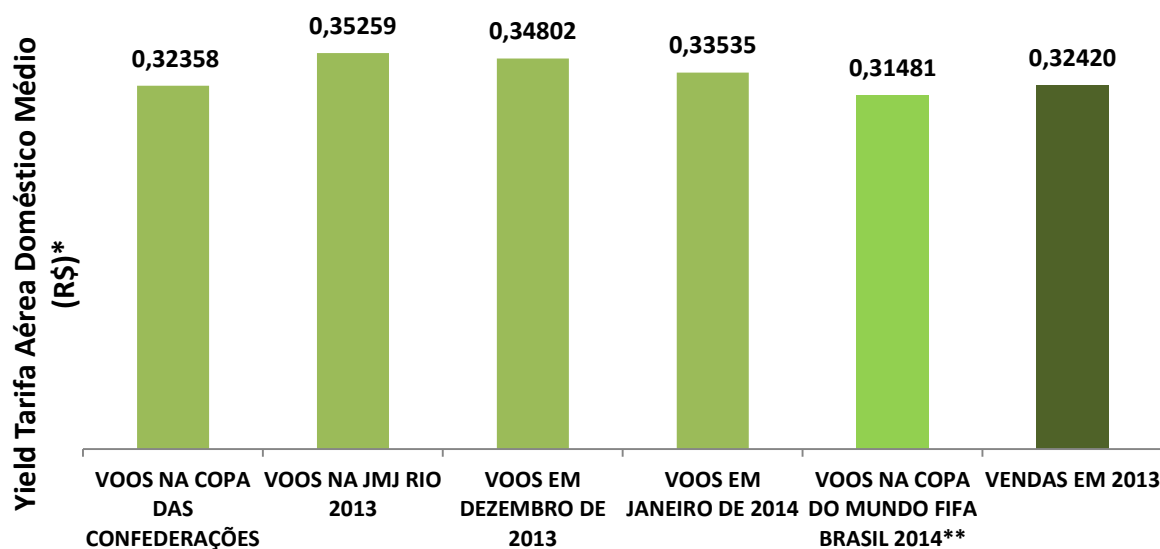
Não foram recebidos os dados das vendas da empresa aérea Brava Linhas Aéreas Ltda correspondentes aos voos domésticos programados para dezembro/2013 e janeiro/2014.

A Tarifa Aérea Média vendida no período de outubro/2013 a julho/2014 correspondente aos voos domésticos programados para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, em dias de jogos e em 2 dias adjacentes, considerando-se apenas aqueles voos com origem ou destino na cidade-sede da JMJ Rio 2013, foi apurada em R\$ 322,82.

No Cenário 3 apresentado, o mencionado valor foi 0,3% inferior à Tarifa Aérea Média Doméstica vendida para voos programados para o período da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013; 11,6% inferior àquela vendida para voos programados para o período da JMJ Rio 2013; 6,8% inferior àquela vendida para voos programados para dezembro/2013; 6,6% inferior àquela vendida para voos programados para janeiro/2014; e 5,4% superior àquela vendida em 2013 correspondente a voos programados para qualquer data.

O Yield Tarifa Aérea Médio vendido para períodos de elevada demanda, considerando-se apenas os dados dos bilhetes de passagem correspondentes aos voos domésticos programados com origem ou destino na cidade-sede da JMJ Rio 2013, está representado na Figura 2.19.

Figura 2.19: Comparativo Yield Tarifa Aérea Doméstico Médio – Cenário 2: Cidade do Rio de Janeiro/RJ



* Valores expressos em termos reais, atualizados pelo IPCA a julho/2014

** Vendas de outubro de 2013 a julho de 2014

Fonte: ANAC/SRE/GEAC

O valor médio do Yield Tarifa Aérea vendido no período de outubro/2013 a julho/2014 correspondente aos voos domésticos programados para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, em dias de jogos e em 2 dias adjacentes, considerando-se apenas aqueles voos com origem ou destino na cidade-sede da JMJ Rio 2013, foi apurado em R\$ 0,31481.

No cenário apresentado, o mencionado valor foi 2,7% inferior ao Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico vendido para voos programados para o período da Copa das Confederações FIFA Brasil 2013; 10,7% inferior àquele vendido para voos programados para o período da JMJ Rio 2013; 9,5% inferior àquele vendido para voos programados para dezembro/2013; 6,1% inferior àquele vendido para voos programados para janeiro/2014; e 2,9% inferior àquele vendido em 2013 correspondente a voos programados para qualquer data.

Anexo A. GLOSSÁRIO

As definições têm o objetivo exclusivo de contribuir para a compreensão geral dos conceitos descritos neste Anuário.

Assentos Ofertados – número de assentos disponíveis em cada etapa de voo, de acordo com a configuração da aeronave na execução da etapa.

Assento Quilômetro Ofertado (ASK) – representa, em linhas gerais, a oferta de transporte aéreo de passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, o número de assentos ofertados pela distância da etapa em quilômetros.

$$ASK = \sum (\text{Assentos Ofertados} \times \text{Distância})$$

Distância da Etapa – distância, expressa em quilômetros, entre os aeródromos de origem e destino da etapa, considerando a curvatura do planeta Terra.

Etapa Básica – etapa identificada pelo par de aeródromos de decolagem e de pouso subsequente de um voo, independentemente de onde tenha sido realizado o embarque ou o desembarque do objeto de transporte (pessoas ou cargas) desse voo. É a etapa de voo com foco no movimento de passageiros e carga entre um pouso e uma decolagem.

Etapa Combinada – etapa identificada pelo par de aeródromos de origem e de destino de um voo, independentemente da passagem desse voo por aeródromos intermediários. É a etapa de voo vista com foco no objeto de transporte embarcado no aeródromo de origem e desembarcado no aeródromo destino.

Etapa Regular – operação remunerada de transporte de passageiros, carga, mala postal ou misto, entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, por meio do qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, equipamento e frequência previstos em HOTRAN.

Índice de Aproveitamento – também conhecido como “taxa de aproveitamento”, é a razão entre a demanda e a oferta de transporte aéreo. É obtido pela divisão do Passageiro Quilômetro Pago Transportado (ou Tonelada Quilômetro Utilizada Paga) pelo Assento Quilômetro Ofertado (ou Tonelada Quilômetro Ofertada). Esse índice é conhecido internacionalmente como *Load Factor*.

$$\text{Índice de Aproveitamento (passageiro)} = \frac{\text{RPK}}{\text{ASK}}$$

$$\text{Índice de Aproveitamento (carga)} = \frac{\text{RTK}}{\text{ATK}}$$

Movimento de Aeronave – calculado pela quantidade de decolagens e aterrissagens de uma aeronave em um aeroporto. Para efeito do tráfego de aeroportos, a chegada e a saída de uma aeronave devem ser contadas como dois movimentos.

Participação de Mercado – representa o quanto uma empresa tem de participação em um dado mercado. Também conhecido como *market share* ou fatia de mercado.

Passageiros Grátis – passageiros que ocupam assentos comercializados ao público, mas que não geram receita, com a compra de assentos para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam gratuitamente, as que se valem dos descontos de funcionários das empresas aéreas e seus agentes, os funcionários de empresas aéreas que viajam a negócios pela própria empresa e os tripulantes ou quem estiver ocupando assento destinado a estes.

Passageiros Pagos – passageiros que ocupam assentos comercializados ao público e que geram receita com a compra de assentos para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam em virtude de ofertas promocionais, as que se valem dos programas de fidelização de clientes e dos descontos concedidos pelas empresas, as que viajam com tarifas preferenciais, as que compram passagem no balcão ou por meio do *site* de empresa de transporte aéreo e as que compram passagem em agências de viagem.

Passageiro Quilômetro Pago Transportado (RPK) – representa, em linhas gerais, a demanda por transporte aéreo de passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, a quantidade de passageiros pagos transportados pela quantidade de quilômetros voados (1 passageiro-quilômetro é o mesmo que 1 passageiro que voou 1 quilômetro).

$$\text{RPK} = \sum (\text{distância} \times \text{Passageiros Pagos})$$

Payload Capacity – capacidade total de peso na aeronave, expressa em quilogramas, disponível para efetuar o transporte de passageiros, carga e correio.

Quilômetros Voados – distância percorrida pela aeronave durante o voo.

Voo Regular – voo entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, pela qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, equipamento e frequência registrados em HOTRAN Eletrônico e aprovado pela ANAC. Todas as outras situações são consideradas como voos não regulares.

Anexo B. LISTA DE ABREVIATURAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ASK	<i>Available Seat Kilometer</i> (Assento Quilômetro Ofertado)
IPCA	Índice de Preços ao Consumidor Amplo
Ipea	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
PIB	Produto interno Bruto
RPK	<i>Revenue Passenger Kilometer</i> (Passageiro Quilômetro Pago Transportado)
SINTAC	Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil
VRA	Voo Regular Ativo

Anexo C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES

Designador OACI	Nome da Empresa
AAL	AMERICAN AIRLINES INC. (Estados Unidos)
ABJ	ABAETÉ Linhas Aéreas S/A (Brasil)
AZU	AZUL Linhas Aéreas Brasileiras S/A (Brasil)
GEC	LUFTHANSA CARGO AG. (Alemanha)
GLO	VRG Linhas Aéreas S/A (GOL) (Brasil)
GTI	ATLAS AIR INC. (Estados Unidos)
MEL	MEGA Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
MSQ	META Mesquita Transportes Aéreos Ltda. (Brasil)
MST	MASTER TOP Linhas Aéreas S/A (Brasil)
NHG	NHT Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
NRA	NOAR Linhas Aéreas S/A (Brasil)
ONE	OCEANAIR Linhas Aéreas S/A (nome de fantasia: AVIANCA) (Brasil)
PLY	PUMA AIR Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
PTB	PASSAREDO Transportes Aéreos Ltda. (Brasil)
PTN	PANTANAL Linhas Aéreas S/A (Brasil)
RIO	RIO Linhas Aéreas S/A (Brasil)
SBA	SOL Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
SLX	SETE Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
TAM	TAM Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TAP	TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES AS. (nome de fantasia: TAP AIR PORTUGAL) (Portugal)
TIB	TRIP - Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TIM	Transportes Especiais Aéreos e Malotes Ltda. (nome de fantasia: TEAM - Brasil) (Brasil)
TTL	TOTAL Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TUS	ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A (Brasil)
UPS	UPS – UNITED PARCEL SERVICES CO. (Estados Unidos)
VLO	VARIG Logística S/A (nome de fantasia: VARIG LOG.) (Brasil)
WEB	WEBJET Linhas Aéreas S/A (Brasil)

Anexo D. LISTA DE SIGLAS DE AERÓDROMOS BRASILEIROS

Designador OACI	Nome do Aeródromo	Município
SBAA	Conceição Do Araguaia	Conceição Do Araguaia-PA
SBAE	Bauru/Arealva	Arealva-SP
SBAR	Santa Maria	Aracaju-SE
SBAT	Deputado Benedito Santiago	Alta Floresta-MT
SBAU	Estadual Dario Guarita	Araçatuba-SP
SBAX	Romeu Zema	Araxá-MG
SBBE	Val De Cans	Belém-PA
SBBH	Pampulha - Carlos Drummond De Andrade	Belo Horizonte-MG
SBBR	Presidente Juscelino Kubitschek	Brasília-DF
SBBV	Atlas Brasil Cantanhede	Boa Vista-RR
SBBW	Barra Do Garças	Barra Do Garças-MT
SBCA	Adalberto Mendes Da Silva	Cascavel-PR
SBCB	Cabo Frio	Cabo Frio-RJ
SBCD	Carlos Alberto Da Costa Neves	Caçador-SC
SBCF	Tancredo Neves	Confins-MG
SBCG	Campo Grande	Campo Grande-MS
SBCH	Serafin Enoss Bertaso	Chapecó-SC
SBCJ	Carajás	Parauapebas-PA
SBCM	Diomício Freitas	Forquilha-SC
SBCN	Nelson Rodrigues Guimarães	Caldas Novas-GO
SBCP	Bartolomeu Lisandro	Campos Dos Goytacazes-RJ
SBCR	Corumbá	Corumbá-MS
SBCT	Afonso Pena	São José Dos Pinhais-PR
SBCX	Regional Hugo Cantergiani	Caxias Do Sul-RS
SBCY	Marechal Rondon	Várzea Grande-MT
SBCZ	Cruzeiro Do Sul	Cruzeiro Do Sul-AC
SBDB	Bonito	Bonito-MS
SBDN	Presidente Prudente	Presidente Prudente-SP
SBDO	Municipal Francisco De Matos Pereira	Dourados-MS
SBEG	Eduardo Gomes	Manaus-AM
SBFI	Cataratas	Foz Do Iguaçu-PR
SBFL	Herclílio Luz	Florianópolis-SC
SBFN	Fernando De Noronha	Fernando De Noronha-PE

Designador OACI	Nome do Aeródromo	Município
SBFZ	Pinto Martins	Fortaleza-CE
SBGL	Aeroporto Internacional Do Rio De Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim	Rio De Janeiro-RJ
SBGO	Santa Genoveva	Goiânia-GO
SBGR	Guarulhos - Governador André Franco Montoro	Guarulhos-SP
SBGV	Coronel Altino Machado	Governador Valadares-MG
SBHT	Altamira	Altamira-PA
SBIH	Itaituba	Itaituba-PA
SBIL	Bahia - Jorge Amado	Ilhéus-BA
SBIP	Usiminas	Santana Do Paraíso-MG
SBIZ	Prefeito Renato Moreira	Imperatriz-MA
SBJF	Francisco De Assis	Juiz De Fora-MG
SBJI	Ji-Paraná	Ji-Paraná-RO
SBJP	Presidente Castro Pinto	Bayeux-PB
SBJR	Jacarepaguá/Rj - Roberto Marinho	Rio De Janeiro-RJ
SBJU	Orlando Bezerra De Menezes	Juazeiro Do Norte-CE
SBJV	Lauro Carneiro De Loyola	Joinville-SC
SBKG	Presidente João Suassuna	Campina Grande-PB
SBKP	Viracopos	Campinas-SP
SBLE	Horácio De Mattos	Lençóis-BA
SBLO	Governador José Richa	Londrina-PR
SBMA	Marabá	Marabá-PA
SBMD	Monte Dourado	Almeirim-PA
SBME	Macaé	Macaé-RJ
SBMG	Regional De Maringá - Sílvio Name Júnior	Maringá-PR
SBMK	Mário Ribeiro	Montes Claros-MG
SBML	Frank Miloye Milenkovich	Marília-SP
SBMO	Zumbi Dos Palmares	Rio Largo-AL
SBMQ	Macapá	Macapá-AP
SBMY	Manicoré	Manicoré-AM
SBNF	Ministro Victor Konder	Navegantes-SC
SBNM	Santo Ângelo	Santo Ângelo-RS
SBNT	Augusto Severo	Parnamirim-RN
SBOI	Oiapoque	Oiapoque-AP
SBPA	Salgado Filho	Porto Alegre-RS
SBPC	Embaixador Walther Moreira Salles	Poços De Caldas-MG
SBPF	Lauro Kurtz	Passo Fundo-RS

Designador OACI	Nome do Aeródromo	Município
SBPJ	Brigadeiro Lysias Rodrigues	Palmas-TO
SBPK	Pelotas	Pelotas-RS
SBPL	Senador Nilo Coelho	Petrolina-PE
SBPS	Porto Seguro	Porto Seguro-BA
SBPV	Governador Jorge Teixeira De Oliveira	Porto Velho-RO
SBQV	Vitória Da Conquista	Vitória Da Conquista-BA
SBRB	Plácido De Castro	Sena Madureira-AC
SBRF	Guararapes - Gilberto Freyre	Recife-PE
SBRJ	Santos Dumont	Rio De Janeiro-RJ
SBRP	Leite Lopes	Ribeirão Preto-SP
SBSJ	Professor Urbano Ernesto Stumpf	São José Dos Campos-SP
SBSL	Marechal Cunha Machado	São Luís-MA
SBSM	Santa Maria	Santa Maria-RS
SBSN	Maestro Wilson Fonseca	Santarém-PA
S BSP	Congonhas	São Paulo-SP
SBSR	Professor Eriberto Manoel Reino	São José Do Rio Preto-SP
SBSV	Deputado Luís Eduardo Magalhães	Salvador-BA
SBTB	Trombetas	Oriximiná-PA
SBTC	Hotel Transamérica	Una-BA
SBTE	Senador Petrônio Portella	Teresina-PI
SBTF	Tefé	Tefé-AM
SBTR	Torres	Torres-RS
SBTT	Tabatinga	Tabatinga-AM
SBTU	Tucuruí	Tucuruí-PA
SBUA	São Gabriel Da Cachoeira	São Gabriel Da Cachoeira-AM
SBUG	Rubem Berta	Uruguaiana-RS
SBUL	Tenente-Coronel Aviador César Bombonato	Uberlândia-MG
SBUR	Mário De Almeida Franco	Uberaba-MG
SBUY	Urucu	Coari-AM
SBVG	Major Brigadeiro Trompowsky	Varginha-MG
SBVH	Brigadeiro Camarão	Vilhena-RO
SBVT	Eurico De Aguiar Salles	Vitória-ES
SBYS	Campo Fontenelle/Academia Da Força Aérea	Pirassununga-SP
SBZM	Regional Da Zona Da Mata	Goianá-MG
SDCG	Senadora Eunice Michiles	São Paulo De Olivença-AM
SDCO	Sorocaba	Sorocaba-SP
SDOW	Ourilândia Do Norte	Ourilândia Do Norte-PA

Designador OACI	Nome do Aeródromo	Município
SDRS	Resende	Resende-RJ
SDSC	Mário Pereira Lopes	São Carlos-SP
SDTK	Parati	Parati-RJ
SDVG	Domingos Pignatari	Votuporanga-SP
SIMK	Tenente Lund Presetto	Franca-SP
SIXE	Aeroclube De Eldorado Do Sul	Eldorado Do Sul-RS
SJHG	Confresa	Confresa-MT
SJRG	Rio Grande	Rio Grande-RS
SJTC	Moussa Nakhil Tobias	Arealva-SP
SNBA	Asa Branca	Tartarugalzinho-AP
SNBR	Barreiras	Barreiras-BA
SNDC	Redenção	Redenção-PA
SNDT	Diamantina	Diamantina-MG
SNGI	Guanambi	Guanambi-BA
SNJR	São João Del Rei	São João Del Rei-MG
SNPD	Patos De Minas	Patos De Minas-MG
SNRU	Oscar Laranjeiras	Caruaru-PE
SNSW	Soure	Soure-PA
SNXL	Primavera	Querência-MT
SSCK	Olavo Cecco Rigon	Concórdia-SC
SSDO	Municipal Francisco De Matos Pereira	Dourados-MS
SSER	Erechim	Erechim-RS
SSFB	Aeroporto Paulo Abdala	Francisco Beltrão-PR
SSIJ	Ijuí	Ijuí-RS
SSJA	Santa Terezinha	Joaçaba-SC
SSKW	Cacoal	Cacoal-RO
SSZR	Santa Rosa	Santa Rosa-RS
SWBC	Barcelos	Barcelos-AM
SWCA	Carauari	Carauari-AM
SWEI	Eirunepé	Eirunepé-AM
SWFX	São Félix Do Araguaia	São Félix Do Araguaia-MT
SWGI	Gurupi	Gurupi-TO
SWGN	Araguaína	Araguaína-TO
SWGP	Palmeiras De Goiás	Palmeiras De Goiás-GO
SWHG	Aeroporto De Santa Helena Do Goiás	Santa Helena Do Goiás-GO
SWHP	Fazenda Olho Dagua	Água Boa-MT
SWHT	Francisco Correa Da Cruz	Humaitá-AM

Designador OACI	Nome do Aeródromo	Município
SWIQ	Minaçu	Minaçu-GO
SWKO	Coari	Coari-AM
SWLB	Lábrea	Lábrea-AM
SWLC	General Leite De Castro	Rio Verde-GO
SWOB	Fonte Boa	Fonte Boa-AM
SWPI	Júlio Bélem	Parintins-AM
SWRD	Rondonópolis	Rondonópolis-MT
SWSI	Presidente João Batista Figueiredo	Sinop-MT
SWTP	Tapuruquara	Santa Isabel Do Rio Negro-AM

Anexo E. LEGISLAÇÃO BÁSICA

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.

Resolução ANAC nº 16, 27 de fevereiro de 2008 – Altera os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul.

Resolução ANAC nº 83, 22 de abril de 2009 – Altera a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil.

Resolução ANAC nº 140, 9 de março de 2010 – Registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular.

Portaria ANAC nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010 – Procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros.

Portaria ANAC nº 1.887/SRE, de 25 de outubro de 2010 – Procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

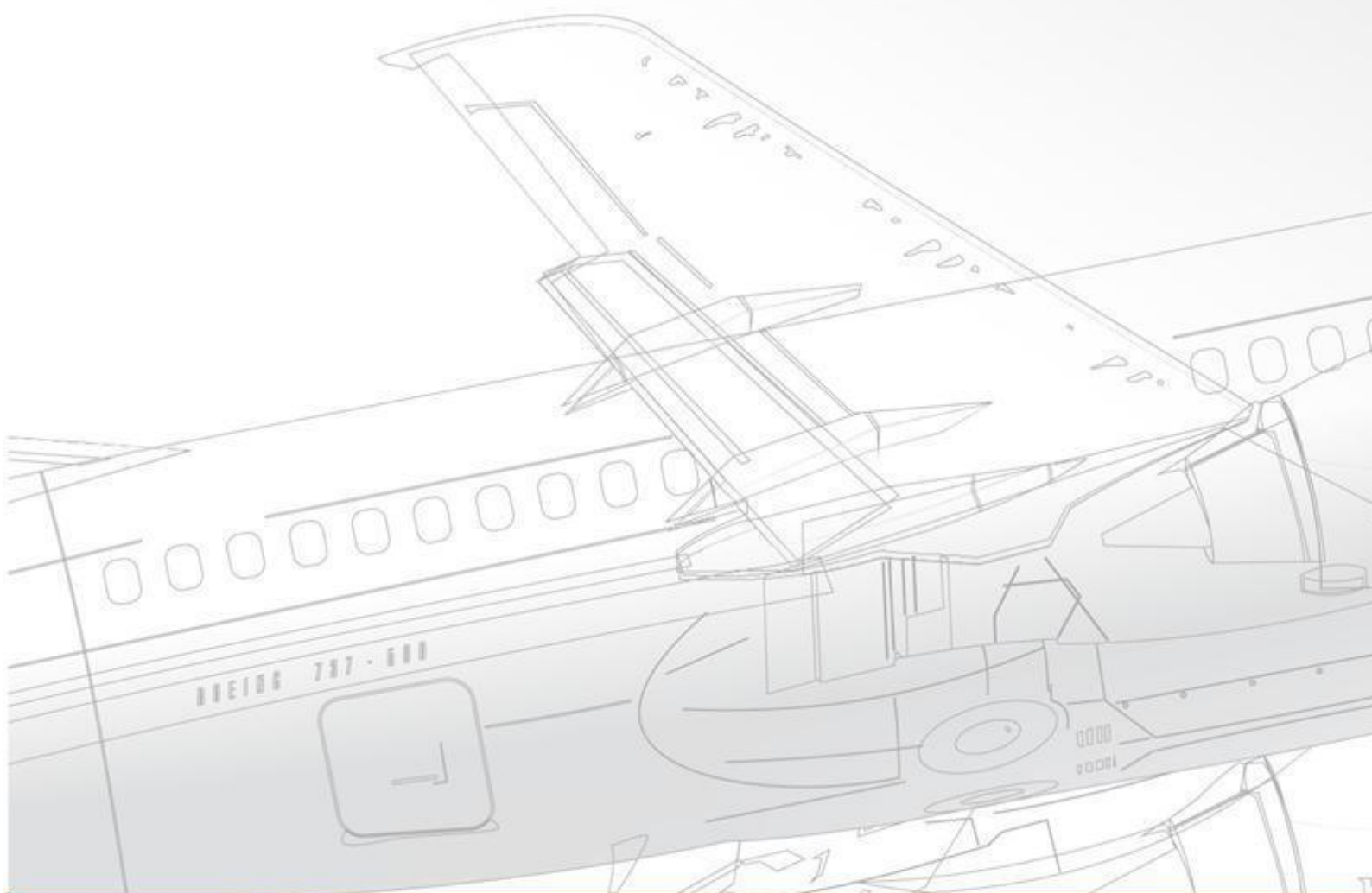
Portaria ANAC nº 274/SRE, de 14 de fevereiro de 2012 – Altera a Portaria nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010.

Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2012 – Fornecimento de dados estatísticos relativos aos serviços de transporte aéreo público.

Portaria ANAC nº 1.189/SRE, de 17 de junho de 2012 – Procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular, exceto as de táxi-aéreo.

Portaria ANAC nº 1.190/SRE, de 17 de junho de 2012 – Procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas estrangeiras de transporte aéreo público regular e não regular que operam no Brasil, exceto as de táxi-aéreo.

Todas disponíveis em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/biblioteca2.asp>



Agência Nacional de Aviação Civil

Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos

Gerência de Acompanhamento de Mercado

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C

Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º Andar

CEP 70308-200, Brasília/DF, Brasil

www.anac.gov.br

0800 725 4445